

CLXXIIª TORNATA

MARTEDÌ 28 MARZO 1933 - Anno XI

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

Congedi	Pag.	6092	
Disegni di legge:			
(Approvazione):			
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 gennaio 1933, n. 13, contenente nuove norme per il pagamento della tassa di circolazione sulle autovetture per trasporto di persone ad uso privato » (1513)		6092	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1933, n. 22 col quale viene accordato alla « Società Lariana di navigazione sul lago di Como » un sussidio straordinario di esercizio di lire 600.000 » (1514)		6092	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 dicembre 1932, n. 1906, concernente l'attribuzione alla Corte dei conti dell'esame delle contabilità relative alle gestioni degli ex Commissariati civili di Trieste, Trento e Zara » (1518)		6093	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1932, n. 1632, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato fra l'Italia ed il Giappone a Tokio, il 1º dicembre 1932, per la esenzione a titolo di reciprocità delle tasse consolari sui certificati di origine » (1519)		6093	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1932, n. 1741, che proroga l'inizio del periodo di rimborso delle anticipazioni statali fruite da alcuni Istituti speciali di credito agrario » (1520)		6093	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 9, concernente provvedimenti in materia di tassa di scambio » (1521)		6094	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 23, che stabilisce nuove misure per ostacolare lo spaccio di alcool di contrabbando » (1522)		6094	
			« Assegnazione di un contributo annuo di lire 500.000 per sette anni, a partire dall'esercizio 1932-33, a favore del Consiglio nazionale delle ricerche, per la costruzione ed impianto della sede e di laboratori » (1523)
			6094
			« Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 dicembre 1932, n. 1717, recante modificazioni agli articoli 31 e 54 della legge elettorale politica (Testo Unico 2 settembre 1928, n. 1993) » (1526)
			6095
			« Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 dicembre 1932, n. 1920, concernente l'attribuzione, a favore dell'Opera di previdenza della Milizia, di una percentuale sulle quote devolute ai Comitati organizzatori di congressi, fiere, mostre, gare e simili per l'uso dei biglietti ferroviari a riduzione » (1527)
			6095
			« Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1932, n. 1961, concernente l'autorizzazione al Governo del Re a cedere gratuitamente al comune di Pavia il Castello Viaconteo ed a concorrere nelle spese di restauro del medesimo con un contributo annuo di lire 10.000 per un decennio » (1528)
			6095
			(Discussione):
			« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934 » (1530)
			6096
			REGGIO
			6096
			CHIMIENTI
			6100
			FEDERICO RICCI
			6101
			ANCONA, <i>relatore</i>
			6105
			ROLLALANZA, <i>ministro dei lavori pubblici</i>
			6107
			(Presentazione)
			6092
			Relazioni:
			(Presentazione)
			6114
			Votazione a scrutinio segreto:
			(Risultato)
			6115

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Borsalino per giorni 12; De Tullio per giorni 15; Falcioni per giorni 5; Farina per giorni 5; Fedele per giorni 4; Gualtieri per giorni 1; Joele per giorni 10; Marcello per giorni 1; Maury per giorni 2; Messedaglia per giorni 8; Nicastro per giorni 3.

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

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Da S. E. il Capo del Governo è stato comunicato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

Assimilazione alle cartelle di Credito fondiario delle obbligazioni emesse dalla sezione finanziamenti industriali dell'Istituto per la ricostruzione industriale (1588).

Dal ministro della guerra è stato presentato il disegno di legge:

Avanzamento a scelta dei capitani anziani del servizio tecnico d'artiglieria, degli specialisti del genio e del servizio tecnico automobilistico (1587). — *Iniziato in Senato.*

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto legge 30 gennaio 1933, n. 13, contenente nuove norme per il pagamento della tassa di circolazione sulle autovetture per trasporto di persone ad uso privato » (N. 1513).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 gennaio 1933, n. 13, contenente nuove norme per il pagamento della tassa di circolazione sulle autovetture per trasporto di persone ad uso privato ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 30 gennaio 1933, n. 13, contenente nuove norme per il pagamento della tassa di circolazione sulle autovetture per trasporto di persone ad uso privato.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1933, n. 22, col quale viene accordato alla " Società Lariana di navigazione sul lago di Como „ un sussidio straordinario di esercizio di lire 600.000 » (N. 1514).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1933, n. 22, col quale viene accordato alla " Società Lariana di navigazione sul lago di Como " un sussidio straordinario di esercizio di lire 600.000 ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 9 gennaio 1933, n. 22, col quale viene accordato alla « Società Lariana di navigazione sul Lago di Como » un sussidio straordinario di esercizio di lire 600.000.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 dicembre 1932, n. 1906, concernente l'attribuzione alla Corte dei conti dell'esame delle contabilità relative alle gestioni degli ex Commissariati civili di Trieste, Trento e Zara » (N. 1518).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 dicembre 1932, n. 1906, concernente l'attribuzione alla Corte dei conti dell'esame delle contabilità relative alle gestioni degli ex Commissariati civili di Trieste, Trento e Zara ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 29 dicembre 1932, n. 1906, concernente l'attribuzione alla Corte dei conti dell'esame delle contabilità relative alle gestioni degli ex Commissariati civili di Trieste, Trento e Zara.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1932, n. 1632, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato fra l'Italia ed il Giappone a Tokio, il 1° dicembre 1932, per la esenzione a titolo di reciprocità dalle tasse consolari sui certificati di origine » (N. 1519).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1932, n. 1632, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato fra l'Italia ed il Giappone a Tokio, il 1° dicembre 1932, per la esenzione a titolo di reciprocità dalle tasse consolari sui certificati di origine ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 21 dicembre 1932, n. 1632, che ha dato approvazione all'Accordo stipulato mediante scambio di note fra l'Italia e il Giappone a Tokio, il 1° dicembre 1932, per la esenzione, a titolo di reciprocità, dal pagamento delle tasse consolari relative al rilascio, al visto consolare e alla legalizzazione, da parte delle rispettive Autorità consolari, dei certificati di origine concernenti i prodotti esportati da ciascuno dei due Paesi nell'altro.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1932, n. 1741, che proroga l'inizio del periodo di rimborso delle anticipazioni statali fruite da alcuni Istituti speciali di credito agrario » (N. 1520).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1932, n. 1741, che proroga l'inizio del periodo di rimborso delle anticipazioni statali fruite da alcuni Istituti speciali di credito agrario ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 5 dicembre 1932, n. 1741, che proroga l'inizio del periodo di rimborso delle anticipazioni statali fruite da alcuni Istituti speciali di credito agrario.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 9, concernente provvedimenti in materia di tassa di scambio » (Numero 1521 ».

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 9, concernente provvedimenti in materia di tassa di scambio ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 9, concernente provvedimenti in materia di tassa di scambio.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 23, che stabilisce nuove misure per ostacolare lo spaccio di alcool di contrabbando » (N. 1522).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 23, che stabilisce nuove misure per ostacolare lo spaccio di alcool di contrabbando ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 23, che stabilisce nuove misure per ostacolare lo spaccio di alcool di contrabbando.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Assegnazione di un contributo annuo di lire 500.000 per sette anni, a partire dall'esercizio 1932-33, a favore del Consiglio nazionale delle ricerche, per la costruzione ed impianto della sede e di laboratori » (N. 1523).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Assegnazione di un contributo annuo di lire 500.000 per sette anni, a partire dall'esercizio 1932-33, a favore del Consiglio nazionale delle ricerche, per la costruzione ed impianto della sede e di laboratori ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, segretario:

Articolo unico.

Per provvedere alle spese di costruzione e di impianto della sede e di laboratori del Consiglio nazionale delle ricerche, è autorizzata l'assegnazione straordinaria, nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'educazione nazionale, di annue lire 500.000 per sette anni, a decorrere dall'esercizio finanziario 1932-33.

Il Ministro delle finanze è autorizzato ad introdurre in bilancio le relative variazioni.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 dicembre 1932, n. 1717, recante modificazioni agli articoli 31 e 54 della legge elettorale politica (Testo Unico 2 settembre 1928, n. 1993) » (N. 1526).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 dicembre 1932, n. 1717, recante modificazioni agli articoli 31 e 54 della legge elettorale politica (Testo Unico 2 settembre 1928, n. 1993) ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 27 dicembre 1932, n. 1717, recante modificazioni agli articoli 31 e 54 della legge elettorale politica (Testo unico 2 settembre 1928, n. 1993).

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 dicembre 1932, n. 1920, concernente l'attribuzione, a favore dell'Opera di previdenza della Milizia, di una percentuale sulle quote devolute ai Comitati organizzatori di congressi, fiere, mostre, gare e simili per l'uso dei biglietti ferroviari a riduzione » (N. 1527).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 dicembre 1932, n. 1920, concernente l'attribuzione, a favore dell'Opera di previdenza della Milizia, di una percentuale sulle quote devolute ai Comitati organizzatori di congressi, fiere, mostre, gare e simili per l'uso dei biglietti ferroviari a riduzione ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 22 dicembre 1932, n. 1920, concernente l'attribuzione a favore dell'« Opera di previdenza della Milizia », di una percentuale sulle quote devolute ai Comitati organizzatori di congressi, fiere, mostre, gare e simili per l'uso dei biglietti ferroviari a riduzione.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1932, n. 1961, concernente l'autorizzazione al Governo del Re a cedere gratuitamente al comune di Pavia il Castello Visconteo ed a concorrere nelle spese di restauro del medesimo con un contributo annuo di lire 10.000 per un decennio » (N. 1528).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1932, n. 1961, concernente l'autorizzazione al Governo del Re a cedere gratuitamente al comune di Pavia il Castello Visconteo ed a concorrere nelle spese di restauro del medesimo con un contributo annuo di lire 10.000 per un decennio ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 14 novembre 1932, n. 1961, concernente l'autorizzazione al Governo del Re a cedere gratuitamente al comune di Pavia il Castello Visconteo ed a concorrere nelle spese di restauro del medesimo con un contributo annuo di lire 10.000 per un decennio.

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

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 » (N. 1530).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sullo « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

REGGIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

REGGIO. Onorevoli colleghi, lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1933-1934 è aumentato di 159 milioni rispetto a quello dell'anno scorso. Da 991 milioni si è andati a 1150 milioni. L'aumento non è notevole; dimostra però il proposito di proseguire attivamente quella politica di lavori pubblici che conduce con tanta attività l'onorevole Ministro, il quale nell'altro ramo del Parlamento è stato chiamato « dinamico » con denominazione alla quale mi associo.

L'onorevole relatore Ancona, con una relazione chiara, documentata, convincente, ha fatto un quadro dei lavori pubblici, e questo quadro non lo ha solo limitato ai lavori pubblici statali, ma ha fatto un quadro generale dei lavori pubblici in Italia, che è molto pregevole per i dati che contiene.

Io seguirò questa relazione, con la quale sono perfettamente d'accordo, nei diversi punti, per fare alcune brevissime osservazioni.

Comincia l'onorevole Ancona a parlare della parte finanziaria e constata che le cifre che sono stanziare in bilancio potranno eventualmente essere aumentate nel consuntivo, come sovente avviene; e fa una nota degli impegni i quali sono abbastanza ingenti perchè, per la parte di spese non differite, vi sono impegni di 3399 milioni con una dotazione di 2787 milioni e con una deficienza di 612 milioni. Vi sono poi impegni per la parte straordinaria di pagamenti differiti di 10.203 milioni, dei quali si ha in bilancio una dotazione di 746 milioni e annualità di 300 milioni.

Questa situazione impone di segnare il passo; però, pur segnando il passo, questi lavori avranno il loro sviluppo, perchè debbono averlo

per la politica di lavori pubblici che il Regime fascista segue.

Il relatore, dopo questa constatazione di indole finanziaria, viene ai diversi capitoli del bilancio dei lavori pubblici e parla prima di tutto dell'Azienda della strada. Non vi è bisogno di lodare l'opera che compie l'Azienda della strada, perchè questa è constatata da tutti gli italiani e forestieri che viaggiano in Italia, che vedono finalmente le strade italiane poste in una condizione che fa veramente onore al nostro Paese.

Mi permetto, a questo riguardo, una osservazione che è stata fatta anche nell'altro ramo del Parlamento, nella relazione della Giunta del bilancio. È stato osservato se, per avventura, la sistemazione stradale che fa l'Azienda della strada, non sia ispirata più a un traffico leggero, che a un traffico pesante: e noi vediamo che il traffico pesante va prendendo uno sviluppo molto grande. Sappiamo che le pavimentazioni stradali sono di natura permanente, semipermanente e superficiali.

Per quelle di natura permanente non ho da fare osservazioni. Per quelle di natura superficiale e semipermanente, le riparazioni sono fatte man mano che si presenta il guasto; ma vien fatto di domandarsi se saranno sufficienti, di fronte a un traffico pesante che va ogni giorno aumentando, e se tal traffico non possa anche spostare la situazione finanziaria dell'Azienda della strada per l'avvenire.

Pregherei perciò il ministro di voler studiare questa questione anche sotto il punto di vista se non sia il caso di stabilire qualche limitazione a questo traffico pesante, nel senso di coordinare il traffico sulle vie camionabili e sulle vie automobilistiche col traffico ferroviario.

Dopo di ciò il relatore passa alla viabilità minore. È questa una questione gravissima. È una piaga che si è sentita sempre più grave dopo che abbiamo veduto le strade di viabilità maggiore e possiamo fare il confronto con le altre. Si era sperato che, con la sistemazione delle finanze locali, si fosse potuto trovare una soluzione soddisfacente, ma invece mi pare che non si sia fatto nessun passo avanti. Mi pare che tutti siamo concordi (ed anche il relatore lo accenna) nel ritenere opportuno un piano regolatore per la viabilità minore, per sapere,

se non altro, dove si deve arrivare e quale possa essere la sistemazione che verrà deliberata.

Il relatore passa poi a trattare dei lavori stradali che si eseguono con i fondi destinati alla disoccupazione. In questo elenco figurano molti lavori importanti: un ponte sull'Adige, il ponte sulla laguna di Venezia, il compimento di molte strade e autostrade, ed anche quella camionabile che da Genova deve andare a Serravalle Scrivia, che è stata voluta dal Duce e che tutti abbiamo accolto con animo grato.

In questi ultimi giorni una frana, che si era manifestata sulla vecchia via dei Giovi, ha dimostrato l'assoluta necessità della camionabile, perchè chi ha potuto assistere all'agglomeramento dei veicoli che si è formato su quella strada ha veramente pensato che è stato provvidenziale fare una strada camionabile nuova.

A questo riguardo non posso aggiungere altro se non che i lavori si svolgono con la più grande rapidità. E vorrei richiamare l'attenzione del Ministro su tre punti. Primo punto: voglia il Ministro far studiare quale debba essere la pavimentazione di questa strada acciocchè la strada non sia compiuta e poi vi siano ancora delle indecisioni sul come deve essere fatta la pavimentazione. Seconda questione: voglia il Ministro far studiare una eventuale ventilazione per le gallerie e specialmente per la lunga galleria di 900 metri; perchè molto probabilmente coi camions azionati a nafta questa ventilazione si renderà necessaria. Io non voglio affermarlo, ma è uno studio che credo necessario che sia fatto. Terza osservazione è quella che venga studiato il raccordo della camionabile, in modo che i veicoli che accedono al porto, che i camion possano accedere direttamente vicino alle navi. Questa è la questione più grave delle tre che ho accennato; per quel che riguarda il porto nuovo questo non sarà difficile, ma per quello che riguarda il porto vecchio la cosa sarà alquanto più difficile. Ad ogni modo questo problema sono sicuro che è presente alla mente del Ministro; io mi sono permesso di raccomandarglielo come uno dei problemi più importanti.

Ci sono poi, oltre la viabilità stradale, per la disoccupazione altre opere che sono importantissime e che è lodevolissimo che siano state compiute. Avendo ancora innanzi agli occhi

la visione di queste nuove strade camionabili, procedendo nella lettura della relazione dell'onorevole Ancona, ci troviamo di fronte ad una lunga lista di nuove ferrovie. In questa lunga lista di nuove ferrovie in corso di esecuzione abbiamo in testa la Bologna-Firenze che, con 1200 milioni di spesa, sta per essere oggi una realtà, anzi una magnifica realtà; perchè l'utilità che darà supererà le aspettative. Abbiamo una seconda direttissima con una previsione di spesa di 600 milioni, e questa è allo stato di speranza, ed è la direttissima Genova-Tortona. Oggi il parlare della direttissima Genova-Tortona dopo la camionabile potrebbe sembrare inopportuno, ma ho detto che essa rimane allo stato di speranza. Intanto a riguardo della direttissima, come accenna l'onorevole relatore, è stata presa una decisione la quale è molto opportuna. La direttissima finora aveva una certa incertezza di destinazione. Non si sapeva se fosse carne o pesce, non si sapeva cioè se fosse una linea per traffico passeggeri o se dovesse essere una linea per traffico merci. Oggi è stato deciso, e con molta ragione, che debba essere una linea per traffico merci, perchè una linea per traffico passeggeri sarebbe stata inutile, dato che le attuali linee vi corrispondono perfettamente. L'anno scorso ho avuto occasione di dire, discutendosi il bilancio delle comunicazioni, all'onorevole ministro Ciano che i genovesi avevano desiderio di andare a Milano in un'ora e quarantacinque minuti. L'onorevole Ciano ha accontentato i genovesi, con un piccolo ritardo di 10 minuti: si è ottenuto che oggi in un'ora e cinquantacinque minuti andiamo a Milano. Questo dimostra che le vecchie linee destinate a passeggeri possono soddisfare e credo che, volendo, si potrebbe ottenere qualche cosa di più. Dunque la direttissima Genova-Tortona è stata destinata come linea di traffico-merci, e allora il nuovo sbocco dal bacino Mussolini, che doveva ancora farsi, è stato disposto in modo da poter costituire il primo tronco di questa direttissima. Questo tronco è in attuazione; lo sbocco sorpassa con viadotto l'abitato di Cornigliano e viene sulla sponda destra della Polcevera, dove si può innestare alla succursale dei Giovi, alla linea Genova-Ovada, ed è predisposto in modo da potersi allacciare alla direttissima quando verrà eseguita. Dato

questo stato di cose, possiamo dire che il ramo della speranza non è ancora disseccato. E questa per noi è una soddisfazione.

A questa direttissima seguono molte ferrovie minori, le quali sono in costruzione e possono effettivamente dare dei vantaggi.

Parla poi il relatore della elettrificazione delle ferrovie. Io plaudo altamente al programma della elettrificazione, perchè se è vero che qualche punto di questo programma si possa ancora discutere, in ogni caso è certo che con l'elettrificazione facciamo fuoco con la nostra legna e, consumando un prodotto italiano, possiamo soddisfare a grandi esigenze.

Dopo l'elettrificazione il relatore, il quale nella sua relazione abbraccia anche un campo più vasto, parla delle aziende elettriche e dice come, per lo stato nel quale oggi si trovano, debbono alquanto segnare il passo. Effettivamente la produzione elettrica a causa della crisi non è in uno stato molto soddisfacente. L'elettrificazione delle ferrovie potrà anche soddisfare a questa necessità, di mantenere viva questa grande attività italiana, per la quale io mi auguro che l'iniziativa privata non venga meno, e mi auguro che la vigile cura del Governo possa seguirla in modo che debba sempre svilupparsi e progredire. Dobbiamo pensare che le utilizzazioni idro-elettriche un giorno diventeranno proprietà dello Stato, mentre che le utilizzazioni di combustibili liquidi, con motori Diesel, potranno presentare una certa utilità, ma effettivamente allo Stato non presentano altro vantaggio che quel poco di dazio che esso riceve dal combustibile impiegato e che rappresenta ben poco di fronte al molto denaro che emigra all'estero per comperare una materia che non possediamo.

Mi auguro che queste utilizzazioni abbiano a poter riprendere il loro ritmo, che è un vanto del nostro Paese.

Dopo di questo, si fa cenno nella relazione ai molti acquedotti che sono stati costruiti, con un lodevole principio, poichè costruire acquedotti significa diffondere l'igiene e la civiltà.

A proposito di acquedotti però debbo fare una osservazione.

Le spese, che si fanno, dovrebbero essere redditizie: ora io ho veduto, dall'elenco che fa il relatore dei diversi acquedotti costruiti con

sovvenzioni dello Stato, che questi acquedotti sono costati, circa, da lire 300 a lire 500 per abitante; per essere redditizio un acquedotto, dati i costi di spesa e i costi di esercizio ecc., occorre circa un 15 per cento, quindi ogni abitante dovrebbe avere una spesa dalle 45 alle 75 lire all'anno.

Ora bisogna ritenere che per gli acquedotti che non siano eccezionali, cioè dove l'acqua non sia un lusso, gli abitanti non possono contribuire che per somme da dieci a quindici lire.

Se noi prendiamo l'Acquedotto pugliese, vediamo che per un milione e 900 mila abitanti si hanno 19 milioni di introito annuo; dunque gli abitanti possono contribuire per dieci lire.

Ora costruendo degli acquedotti che costano un reddito dalle 45 alle 75 lire per abitante, pure essendovi il concorso dello Stato del 50 per cento, viene fatto di pensare che in pratica lo Stato sarà chiamato ad integrare con altre somme le somme già stanziato.

Ho fatto queste osservazioni d'indole tecnica perchè possono servire alla chiarezza delle previsioni che si fanno in ordine a queste utilissime opere.

E vengo a parlare della navigazione interna.

Oggi bisogna pensare che il problema ha meno attualità di quello che poteva avere qualche tempo fa. Infatti vi è stato un tempo in cui della navigazione interna se ne parlava molto di più. Ma oggi non è così, date le condizioni di crisi, e dato che le ferrovie si trovano in condizioni di poter soddisfare al traffico, e di più una grandissima concorrenza è venuta dagli autotrasporti.

Anche la navigazione interna ha subito questa prova. Si tratta di impegnare forti somme. Però è sempre un problema di attualità, come lo sono le opere che si svolgono nel Po, per la difesa delle sponde. Questa è una necessità grandissima.

E veniamo ai porti. Si sono sostenute delle spese per i porti di Napoli, Catania, Livorno e di altri minori; ed anche per il porto di Genova. Dobbiamo riconoscere che l'opera del Regime per il porto di Genova è stata assolutamente grandiosa. In pochi anni abbiamo ottenuto quello che in molti anni avevamo sempre chiesto, e che mai si era potuto ottenere.

Però mi sia lecito esprimere una certa soddisfazione di amor proprio cittadino, per aver letto quello che il relatore ha scritto nella sua relazione, e cioè che la gestione del Consorzio autonomo del porto che riguarda la manutenzione e l'esercizio « ha sempre dato risultati attivi, ciò che le ha permesso di conferire al bilancio delle grandi opere notevoli somme che a tutto giugno 1932 ascesero a 55.212.731 lire, mentre nell'esercizio 1932-33 è preventivato un nuovo conferimento di lire 3.309.485, e per il 1933-34, lire 3.000.000 ». Ed il relatore continua dicendo che il Consorzio ha così assolto ampiamente alle funzioni che la legge gli ha conferito.

Nel fare questa constatazione il mio pensiero si rivolge ad un caro scomparso, l'ammiraglio Cagni, e si volge pure al degno suo successore.

E veniamo all'ultimo punto della relazione, dove si parla del contributo dello Stato per le case cooperative e della avocazione allo Stato delle costruzioni fatte per suo conto. Per quanto riguarda le cooperative, il ministro ha già dichiarato che è stata abbassata una saracinesca, e di questo non posso che dargli lode. Per ciò che riguarda la avocazione al Ministero dei Lavori Pubblici della costruzione degli edifici dello Stato gli do pure la più ampia lode, perchè ho molta fiducia sia nel Corpo del Genio Civile che nel Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Rilevo che questa avocazione è assolutamente utile.

Ho udito anche, con molta soddisfazione, l'onorevole ministro accennare al proposito di costituire un corpo di architetti statali; questa intenzione, nelle contingenze attuali, mi pare opportuna. Io sono partigiano della più grande libertà in materia artistica, perchè gli artisti possano sbizzarrirsi in ogni sorta di ardimenti (*commenti*); ma mi pare che il campo delle costruzioni private sia vasto a sufficienza. Nel campo delle costruzioni statali occorre invece qualche maggiore ponderazione.

È utile quindi promuovere la costituzione di un corpo di architetti statali il quale vigili, così come il corpo del Genio civile vigila su molte arditezze costruttive e dà il proprio parere sulla convenienza o meno di realizzarle. Così gli architetti statali potranno vigilare anche nel campo artistico.

Onorevoli colleghi, la constatazione che si è fatta leggendo la relazione dell'onorevole Ancona è che si sta svolgendo in Italia un grande programma di lavori pubblici e si segue questa politica per combattere la disoccupazione; disoccupazione che è pure una grandissima piaga di tutte le Nazioni. Per combatterla non vi sono che due politiche: o la politica dei sussidi, o la politica dei lavori pubblici. La politica dei sussidi, a mio avviso, deve portare ineluttabilmente alla svalutazione della moneta perchè quando si fanno circolare in uno Stato somme notevoli di moneta che non hanno la contropartita nel lavoro e nella produzione, evidentemente la moneta finirà per essere svalutata.

Questo lusso se lo può permettere l'Inghilterra, per una situazione sua particolare (*commenti*); e del resto anche lì si è visto il risultato che ha dato! Invece l'Italia ha seguito la politica dei lavori pubblici. Ed è stato un bene. Certamente noi dobbiamo desiderare che questi lavori pubblici siano i più redditizi possibili, cioè che gravino il meno possibile a carico dello Stato. Per essere redditizi, se noi esaminiamo la questione, abbiamo l'impressione che il costo dei lavori pubblici di fronte a quello che viene pagato dall'utente per il servizio reso per questi lavori, è sproporzionato; o è troppo caro il lavoro o è troppo poca la retribuzione. Quando dico che è troppo caro il lavoro non intendo dire che i danari siano spesi malamente, voglio dire invece che gli elementi che costituiscono il lavoro, dei quali grandissima parte è costituita dalla mano d'opera, non siano per avventura eccessivi di fronte ai compensi che per l'opera si dà. La questione è molto delicata perchè vi sono dei limiti che non si possono oltrepassare. Anche per la mano d'opera non bisogna inaridire la sorgente, che viene dal lavoratore che è sempre un consumatore. Il problema, ripeto, è molto delicato però non si può non considerare. Si dice: riducete i costi di produzione. Ma per ridurre questi non vi sono in genere che due vie: o pagare meno la mano d'opera, o usarla meno. Non si può adottare la prima per ragioni troppo evidenti, e adottando la seconda andremmo incontro a maggiore disoccupazione.

Io ho notizia di alcuni appalti dati anche da enti pubblici dove per opere di scavo sono state

proibite le macchine; e da un certo lato ciò si può perfettamente comprendere, ma ciò non è certo un criterio di razionalizzazione e di economia nella produzione. La logica conseguenza di tutto ciò è che noi dobbiamo fare una politica di prezzi alti. Con questa politica noi abbiamo combattuta la battaglia del grano e l'abbiamo vinta.

Io ho sentito l'onorevole Raineri il quale l'altro giorno chiedeva ulteriori protezioni per la zootecnia ed il ministro rispose: per ora no, vedremo in seguito.

Dobbiamo fare ugualmente noi per salvare la nostra economia. Per questo le ferrovie fanno i treni popolari, che portano la gente a Roma pagando quasi niente ma non riducono le tariffe; è per questo che le aziende elettriche danno il residuo, il supero della loro produzione, a prezzi bassissimi a certe aziende speciali, ma non vogliono, come le ferrovie, toccare le loro tariffe. Però, badiamo, quello che è buono oggi può essere non buono domani.

Durante l'ultima guerra, specialmente sul fronte franco-tedesco, è stato adottato il metodo di difesa elastica: cioè la linea non doveva irrigidirsi quando doveva sopportare un'offensiva: in un certo momento doveva cedere, ma senza rompersi, in modo da permettere che l'offensiva si esaurisse, come finiscono per esaurirsi le offensive quando la linea di difesa non si rompe, e permettere poi ai settori laterali di venire in aiuto e di ristabilire la linea. Così dobbiamo fare anche noi in materia economica. Ma per questa difesa elastica era necessario un comandante di grandissimo valore, che sapesse assumere tutta la responsabilità e che avesse la fiducia di tutti. Noi questo Duce lo abbiamo e possiamo quindi guardare con animo tranquillo l'avvenire. (*Applausi*).

CHIMIENTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CHIMIENTI. Onorevoli colleghi, dopo l'ossequioso fatto dal precedente oratore della ottima e completa relazione del collega Ancona, restringerò il mio dire a poche osservazioni su di un argomento che pare di poca importanza, ma che ne ha una che merita l'interesse del Senato e del Governo. Senonchè io non so procedere in queste mie poche osservazioni senza ricordare, non con nostalgia, quello che ora il bilancio dei lavori pubblici nell'epoca

nella quale io e molti di voi eravamo nell'altro ramo del Parlamento. Questo bilancio era un po' lo scoglio delle tempeste: discorsi numerosi, domande di aiuti, di fondi per lavori portuali, di ferrovie, di strade che si ripetevano costantemente in ogni discussione di bilancio dei lavori pubblici. La passione, la invidia regionale, l'interesse elettorale e di campanile divampavano in queste discussioni. Ricordo quando il compianto Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici, presentò un programma di lavori, con un ardimento che veramente lo onorava; divampò la questione regionale in un modo che impensierì il Governo e i più autorevoli parlamentari. In quell'occasione parve all'opposizione il momento propizio per dare la scalata al Governo. Fu mandata un'ambasciata al compianto Sidney Sonnino perchè gli dicesse che, se egli aveva tempra politica, era quello il momento di rovesciare il Ministero. Sonnino fece una dichiarazione nella quale disse che, pur avversario del Governo, egli votava il programma dei lavori pubblici presentato da un Governo a cui negava la sua fiducia, sia per non fare più divampare le questioni regionali, sia perchè a lui quel programma pareva buono. Tempi passati!

Tutta l'attenzione del Governo in tema di lavori pubblici è ora provvidente e previdente ed uguale per tutti secondo la necessità. La giostra è finita. Forse ne è rimasta una eco stanca che ricorda quei tempi lontani. Ancora, in occasione di nuove provvidenze o nuovi lavori decisi dal Governo centrale, si legge sui giornali locali che qualche prefetto glorioso e trionfante torna da Roma lasciando dire, come si usava nel vecchio tempo, le sue benemerienze e quelle del deputato in ordine alle concessioni ottenute. Ricordo che in una certa regione sorse una polemica a chi si dovesse la istituzione di una nuova provincia.

Il Duce disse: « La nuova provincia ed il suo capoluogo l'ho voluto io ». Al giorno d'oggi questi costumi politici, che hanno avuto la loro forza e il loro vigore per parecchi decenni, si vanno esaurendo nel nuovo ambiente della vita pubblica italiana.

La visione comprensiva, anche qui totalitaria, di tutti i bisogni regionali e generali è merito del Governo nazionale; e forse all'estero potrà

fare impressione, ma a noi, che viviamo la vita intensa del Regime, ci pare più che naturale che gli oratori tanto al Senato come nell'altro ramo del Parlamento finiscano i loro discorsi ringraziando il Governo per la sua opera uguale per tutti.

E vengo allo scopo per cui mi sono levato a parlare. Voglio ricordare una iniziativa, coraggiosa e utile dal punto di vista demografico ed economico, che si deve al ministro Giuriati: i villaggi rurali. Tale idea fu gettata circa trenta anni or sono dal compianto Giulio Rubini, il quale, quando si domandavano fermate di treni direttissimi, rispondeva: « Lasciate che i treni direttissimi non abbiano fermate e fate le fermate dove accanto alla ferrovia potranno sorgere dei piccoli centri rurali ». Il Consiglio del Rubini andò perduto e fu ignorato.

Il ministro Giuriati nel 1925 studiò la questione ed anzi pubblicò un interessante opuscolo, del quale io detti notizia in un giornale. Il Giuriati fin dal primo momento dichiarò che, fra l'altro, questa iniziativa sarebbe stata di una grande utilità specialmente per le zone dell'Italia meridionale.

Quale fu la occasione del sorgere e svilupparsi di questa iniziativa del Giuriati? Si fanno lavori di bonifica, lavori ferroviari, ponti e strade: questi operai fateli vivere in permanenza vicino ai cantieri in piccole costruzioni. Sorgeranno così dei piccoli centri di vita in comune. Questo sarà il germe; il villaggio si formerà e rimarrà duraturo.

Di questi villaggi ne sono sorti nella Campania, nelle Puglie, in Calabria, negli Abruzzi, in Sardegna e in Sicilia, ed anche in Toscana. Naturalmente è venuta l'ultima che sarà la capitale dei nuovi centri agricoli: la città di Littoria, che è stata una creazione dell'opera sagace del nostro Duce. Così che questi piccoli agglomerati rurali prima servono per le imprese dei lavori pubblici e specialmente per le bonifiche, poi, finiti i lavori, rimangono ed acquistano lentamente quella che è la costituzione di un vero piccolo comune. Io ne ho voluto parlare per dare occasione al ministro — che ha molto curato la continuazione di questa iniziativa del suo predecessore, onorevole Giuriati — di dire al Senato qualche cosa in ordine alla compo-

zione, alla vita e al moltiplicarsi di questi villaggi rurali, e quale sia lo stato attuale secondo il quale essi sono disciplinati, perchè credo che una parte rimane ai lavori pubblici finchè durano i lavori e poi sono affidati alla amministrazione dell'agricoltura e foreste o ad altri Enti nazionali. Voglio concludere dicendo che questa iniziativa ha raggiunto i suoi effetti e che merita sotto tutti gli aspetti, e soprattutto sotto quello demografico ed economico, di essere incoraggiata e sviluppata, perchè spesso delle piccole istituzioni risolvono delle grandi questioni nazionali. Ed ho finito. (*Approvazioni*).

RICCI FEDERICO. Domando di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCI FEDERICO. Opere contro la disoccupazione! Questa è la nota predominante, direi il « leit motif » di tutti i bilanci dello Stato e degli altri enti pubblici. Nell'entusiasmo di elencare un gran numero di lavori contro la disoccupazione, non lo Stato, ma enti pubblici minori arrivarono fino al punto di comprendervi opere di ordinaria manutenzione ed anche lavori privati. Non dimentichiamo che a noi interessa si facciano sì col pubblico denaro lavori contro la disoccupazione, ma lavori di pubblica utilità; non dimentichiamo che questi lavori debbono essere scelti e graduati, in ordine a determinati criteri, a seconda dell'importanza sociale, morale, igienica che essi possono avere, a seconda della importanza economica e del reddito che possano dare, a seconda delle regioni e delle località dove si sviluppano, regioni e località che devono corrispondere a quelle dove maggiormente infierisce la crisi. Nella scelta delle opere pubbliche vi è un altro criterio che non dobbiamo dimenticare. Non è solamente il costo, a parità delle altre condizioni, che dobbiamo prendere in esame, ma vi sono anche le spese di esercizio, le spese di manutenzione, le quali gravano sugli esercizi successivi. Queste spese talvolta non sono rilevate, si presentano insidiosamente, e poi divengono un peso, un aggravio quasi insopportabile, specialmente se si tratta non di enti aventi grande forza come lo Stato, ma di enti pubblici piccoli, di enti locali, i quali si sono trovati talvolta a dover pensare alla manutenzione di strade e a non averne i mezzi. La situazione è descritta

molto bene nella relazione alla Camera dei deputati della quale mi permetta il Senato di leggere alcuni brani:

« Il persistere delle condizioni di disagio finanziario, che assillano la grande maggioranza degli enti locali, alle cui cure e spese sono affidate e la manutenzione e la costruzione delle arterie stradali minori, induce a continue ed irragionevoli falcidie dei fondi destinati alla viabilità, falcidie che ben difficilmente potranno essere reintegrate nei prossimi esercizi ».

E più giù:

« Quanti sono i ponti, le scarpate, i muri di sostegno, i tombini, le opere d'arte in genere che vanno lentamente e fatalmente degradando, senza che l'uomo intervenga ad arrestare l'azione demolitrice del tempo e degli agenti disgregatori ».

Donde tra l'altro si rileva che anche le condizioni finanziarie dei comuni sono nel momento attuale poco liete e quindi non solo la manutenzione è in pericolo, ma è anche da escludersi la possibilità di un forte impulso da parte loro a nuove opere pubbliche che impieghino i disoccupati.

L'importanza delle spese di esercizio che verranno poi a gravare sui venturi bilanci è un problema che bisogna considerare. E qui faccio una digressione: si arriva al punto che perfino certe opere di natura filantropica, come sarebbero ospedali, o di natura educativa, come sarebbero musei, biblioteche, se donate da un ricco privato ad un comune, qualora questo non abbia mezzi sufficienti, possono diventare un guaio serio per l'amministrazione. Quando si delibera la costruzione di nuovi edifici per uffici pubblici, siano ministeri, prefetture, palazzi delle poste, municipii, questure, si pensa mai all'aggravio che effettivamente verrà al bilancio ordinario ?

Il trasferimento d'un ufficio in un nuovo locale implica sempre un aumento nel numero degli impiegati, dai più umili ai più elevati, uscieri, dattilografe ecc., e perfino capiufficio e poi ci sono le spese per la luce, per la cancelleria ecc. Tutti conoscono uno dei caratteri principali della burocrazia di Stato, considerata insieme con altre burocrazie di enti parastatali, enti pubblici, sindacali ecc. Essa presenta un po' la proprietà dei corpi allo stato

gassoso, che si dilatano aumentando via via di volume. Date un ufficio, per quanto grande, a disposizione della burocrazia, essa troverà modo di riempirlo tutto e se la trasportate da un ufficio vecchio ad un altro nuovo, l'ufficio vecchio non rimarrà libero, ma sarà subito occupato da qualche nuovo ramo della pianta burocratica, magari creato o ingrandito per l'occasione.

Ritorniamo all'argomento:

Due dubbi mi sono venuti leggendo la pregevole e diligente relazione dell'onorevole Ancona.

Dato che occorsero ed occorrono tante opere pubbliche per la disoccupazione e noi non facciamo che parlarne, un primo quesito è questo: le opere pubbliche ora in corso sono sufficienti a fronteggiare la disoccupazione ?

Disgraziatamente la risposta è negativa. Abbiamo da qualche tempo un crescendo nella disoccupazione. Ciò è dovuto alle opere private che stanno subendo una sosta; ed è precisamente il caso che l'ente pubblico si sostituisca al privato nel dar lavoro. Ma questa disoccupazione, cagionata dall'inazione privata, non è assorbita con uguale ritmo dalle opere dello Stato e degli altri enti.

Le statistiche della disoccupazione ne sono una prova eloquente:

	Totale dei disoccupati	Categoria edilizia ed opere pubbliche
1930 dicembre	642.000	179.000
1931 dicembre	972.000	303.000
1932 gennaio	1.051.000	327.000
» febbraio	1.148.000	355.000
» dicembre	1.129.000	338.000
1933 gennaio	1.225.000	369.000
» febbraio	1.230.000	383.000

Dal dicembre 1930 i disoccupati in fatto di edilizia ed opere pubbliche sono più che raddoppiati salendo da 179.000 a 383.000. Questo aumento è avvenuto in una proporzione superiore a quello complessivo di tutta la disoccupazione. Il diffondersi del generale disagio è testimoniato dalla contrazione di molti consumi elementari.

Dunque le opere pubbliche, come sono ora, non bastano a fronteggiare la cresciuta disoccupazione. Ma almeno, assorbono esse un numero di lavoratori maggiore che nel passato ?

No. Se guardiamo le statistiche, vediamo che le due aziende più importanti, per le quali mese per mese ci sono forniti i dati, presentano nel numero degli operai impiegati una diminuzione. Per la bonifica, in giugno avevamo 61.000 disoccupati, ora siamo a 43.000; per l'Azienda stradale avevamo 43.000 occupati, ora siamo a 33.000.

Dunque è molto probabile che si debba pensare a fare altre opere pubbliche se si vuol dare lavoro ed ovviare, senza ricorrere a sussidii, al grave inconveniente della disoccupazione. Allora nasce un secondo quesito: è il bilancio dei lavori pubblici sufficientemente dotato, quanto a mezzi finanziari, per potere intensificare i lavori ed affrontare dei nuovi?

Qui ci risponde la relazione dell'onorevole Ancona. Essa è già stata citata dal senatore Reggio e quindi mi dispenso dal ripeterne i dettagli. Gli impegni per pagamento non differito assommano a 3400 milioni, i mezzi a disposizione sono 2787 sicchè mancano 613 milioni. Gli impegni per pagamento differito ammontano a 10.803 milioni; gli stanziamenti e residui 746 milioni oltre all'annualità di circa 300 milioni impostata in ciascuno di questi ultimi esercizi e che dovrà essere ripetuta ancora per oltre trent'anni per pareggiare gli impegni.

Dice il senatore Ancona: « Bisogna digerire, e ci vorranno ancora due o tre anni di astinenza per alleggerire bene il bilancio dai carichi eccessivi del passato, per ridargli di nuovo elasticità e disponibilità. Per ora il ministro ha le mani legate. Ora non è più possibile autorizzare nulla se non si danno contemporaneamente i fondi come si è già fatto, molto giustamente, per la disoccupazione ».

Dunque, volendo fare di più occorrono nuovi stanziamenti.

Se le condizioni del bilancio dei lavori pubblici rispetto alle disponibilità di fondi sono poco liete, peggiori mi sembrano ancora le condizioni dell'Azienda della Strada, delle quali non parla la relazione.

ANCONA, *relatore*. Se ne parla.

RICCI FEDERICO. Sì, ma non si parla della disponibilità. L'Azienda avrebbe pagato, a tutto il 30 giugno 1932, 1.336 milioni per la manutenzione ordinaria e straordinaria, e per le sistemazioni generali eseguite sia col paga-

mento pronto che con quello differito. Di più ha impegni in corso per 1589 milioni dovuti per pagamenti differiti, ed inoltre deve estinguere mutui per varie centinaia di milioni. Se consideriamo che il bilancio dell'Azienda della Strada si aggira su 350 milioni circa, quasi tutti già assorbiti, vediamo quanto gravi sono questi impegni dati i modesti limiti di quel bilancio e vediamo quindi come sia impossibile all'azienda di affrontare su vasta scala nuovi lavori senza che intervenga una corrispondente dotazione a suo favore.

Del resto l'intero bilancio dei lavori pubblici stanziava 328 milioni di spese ordinarie che non interessano questi lavori, e 821 milioni di spese straordinarie, nei quali sono compresi circa 300 milioni per la già menzionata annualità. Rimangono quindi 521 milioni; ma occorre togliere 338 milioni di opere stradali, marittime ed idrauliche, già stabilite, 124 milioni per costruzioni ferroviarie, 53 milioni per ricostruzioni di regioni colpite da terremoti o alluvioni, sicchè nulla resta di disponibile. Con ciò si ha la conferma di quello che già dicevo, cioè che il bilancio è bloccato.

Allora si pone il quesito: come si potrebbero finanziare altri lavori, qualora occorresse farli per fronteggiare la disoccupazione? Non ci sono che i prestiti. Come dissi altra volta, disapprovo i prestiti destinati a colmare disavanzi della gestione normale, ma li approvo quando riguardano opere straordinarie per la disoccupazione. In tal caso mi permetterei di consigliare di farli non come l'anno scorso, e cioè un prestito generico con buoni del tesoro del quale poi un miliardo si dichiarò avrebbe dovuto servire per i lavori per la disoccupazione.

Io consiglierei di fare esplicitamente un prestito destinato a fronteggiare questi lavori spiegando di qual genere essi siano. Sono certo che il pubblico darà molto più facilmente quando conosca gli scopi di tale prestito; tanto più se si vorrà garantire che localmente si faranno lavori in una certa proporzione colle somme sottoscritte. E si potrà anche trovare il modo di dotarlo di vantaggi fiscali tali da renderlo singolarmente accetto.

È fuori argomento adesso parlare di questioni finanziarie, ma potrei citare l'esempio della Germania dove, se non erro, un prestito di

questa natura era stato dotato di siffatti vantaggi: tra l'altro quelle cartelle potevano, dopo un certo periodo, essere utilizzate per il pagamento delle tasse invece del contante.

Supponiamo che occorra eseguire opere pubbliche contro la disoccupazione atte ad occupare ingenti masse di lavoratori; abbiamo visto come mediante prestiti potremo procurarci il danaro. Ma quali lavori sarebbero più consigliabili in considerazione dello scopo? Non è da pensare, per quanto lo si possa desiderare, di poter fare assorbire molti disoccupati in lavori sotto molti rispetti preferibili, che devono prima essere organizzati in modo speciale, in lavori che hanno la loro sede in uno o in pochi punti. Nella costruzione di una ferrovia, per esempio, non potete aumentare a vostro piacimento il numero dei lavoratori; non credo nemmeno nelle bonifiche, certamente non nei porti, dove le opere devono essere predisposte e si succedono a gradi. Penso invece a un lavoro, del quale non è stata fatta menzione da nessuno e che potrebbe dar luogo a un ingente assorbimento di operai non qualificati, non già concentrati in poche sedi, ma distribuiti in moltissimi luoghi, direi quasi uniformemente in tutta l'Italia. Abbiamo una quantità enorme di passaggi a livello e io mi domando se non si potrebbe provvedere ad una graduale soppressione di essi, non dico di tutti, ma almeno di una grandissima parte. Le ferrovie ne sopprimono finora da 50 a 60 all'anno: siccome i passaggi a livello sono 19.338 occorrerebbero all'onorevole Ciano quasi 400 anni per sopprimerli tutti.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Speriamo di esserci ancora. (*ilarità*).

RICCI FEDERICO. Io glielo auguro! Ora per tali lavori vi potrà essere conflitto di competenza fra province, ministeri, Azienda della strada, privati, per sapere chi deve eseguirli o prendere a carico le spese; ma sono tutte questioni che di fronte all'importanza del lavoro stesso devono essere superate. Abbiamo 8.111 passaggi a livello aperti ed incustoditi, 3.208 muniti di sbarre manovrabili, 355 muniti di girandole, 927 guardati da personale ferroviario, 1.601 guardati da impiegati di imprese, 5.136 in consegna a utenti, totale 19.338. Ho rilevato questi dati dalla Relazione delle Ferrovie a pagina 55; quindi l'onorevole mi-

nistro delle comunicazioni non mi potrà più dire che non seguono le statistiche.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Glielo ho detto l'altr'anno!

RICCI FEDERICO. Si vede che in un anno ho fatto progressi! (*Si ride*).

Io credo che oltre ai vantaggi, anzi prima dei vantaggi di ordine economico, noi dobbiamo pensare al lato umanitario, perchè sono continuamente disgrazie e disgrazie gravi che succedono ai passaggi a livello. Abbiamo avuto 147 sinistri gravi nel 1930-1931, 152 sinistri gravi nel 1931-1932; è una lunga lugubre enumerazione che potrei fare. Vi ricordo solo un gravissimo sinistro successo nel novembre scorso a Palo, quando un camion contenente giovani venuti a Roma per vedere la capitale e la Mostra della Rivoluzione fu al ritorno investito in una mattinata nebbiosa dal treno e dieci giovani vite furono stroncate dal fato crudele. Di questi episodi dolorosi e raccapriccianti ne succedono continuamente e noi non possiamo rimanere indifferenti. Si dice con snobismo: «Dopo tutto, sono imprudenti che si comprano quel che loro succede». Lasciamo andare! In questi casi dobbiamo, se mai, tutelare anche l'imprudenza, ma tutt'al più sarà imprudente chi guida, non chi è dentro la macchina.

Quanto al costo (è difficile determinare la spesa e forse gli onorevoli ministri dei lavori pubblici o delle comunicazioni potranno darmi dei suggerimenti) se supponiamo per eccesso di voler sopprimere 10.000 passaggi a livello in cifra tonda, ad un costo medio di 500.000 lire per ciascuno raggiungiamo la cifra di 5 miliardi. Ma certamente occorrerà molto meno, potendosi limitare a una cifra assai più bassa il numero dei passaggi a livello da sopprimere. È poi chiaro che, trattandosi di lavori indipendenti l'uno dall'altro, possiamo farne quali e quanti crediamo.

Fossero pure 5 miliardi, in vari anni, un tale prestito, colle modalità e i vantaggi fiscali già accennati, nelle condizioni attuali, quando se ne spiegasse al pubblico lo scopo, patrocinato da enti pubblici e privati, favorito dagli automobilisti, dalle compagnie di assicurazione, dall'Automobil club, dal club turistico ecc., si dovrebbe collocare a non più del 3,75 forse 4%. I cittadini danno volentieri a fondo perduto per

l'assistenza invernale e per altre opere filantropiche; a maggior ragione sottoscriveranno anche a questo prestito che dovrebbe permettere di dar lavoro a chiunque.

Premesso che il carico annuo per interessi sarà molto inferiore a 200 milioni, sarei tentato di dire che ciò che si risparmia nei danni ai veicoli ed alle opere ferroviarie, e nelle spese di custodia, ne compensa una buona parte.

Poi v'è il vantaggio di molti proprietari privati, per la migliore accessibilità; essi potranno esser chiamati a contribuire, insieme eventualmente cogli enti locali interessati. È difficile stimare in cifre il risparmio di vite umane! Quanto valutiamo le centinaia di disgrazie evitate, il cui numero collo sviluppo dell'automobilismo e coll'aumento della velocità tende a crescere? Badiamo che coll'intensificarsi del traffico i passaggi a livello diventano ostacoli sempre più gravi e pericolosi. Oggi non è più il carretto isolato che pazientemente attende sia passato il treno, ma vi son lunghe file di auto immobilizzate, con notevole danno per il tempo perduto. Le due reti di comunicazione, ferrovia e strada, si intralciano a vicenda intersecandosi in 19.000 punti: è chiaro che se vogliamo abbiano veramente un buon rendimento, se vogliamo arrivare a un funzionamento perfetto, dobbiamo metterle in due piani separati, sopprimendo cioè tutti quei nodi, o almeno i più ingombranti.

Per dare un esempio: da Genova verso levante, l'unica strada rotabile nei primi 50 chilometri presenta 6 passaggi a livello; e verso ponente ben dodici!

Vorrei ancora raccomandare non si dimenticasse un metodo di locomozione oggi un po' antiquato, ma però sempre in uso: cioè chi va a piedi. Oggi le strade rotabili non hanno quasi più banchina, non hanno quasi più marciapiede: ed il pedone è esposto, specialmente se non attento perchè distratto o minorato, agli assalti delle automobili. Vediamo di dargli un aiuto. Cerchiamo almeno che nella strada, come anche nella vita, non sian creati ostacoli, ma sia anzi agevolato il cammino all'umile che cerca di proceder da sè, senza nulla chiedere.

ANCONA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANCONA, *relatore*. Onorevoli colleghi, quest'anno il compito del relatore della Commissione

di finanza è molto breve, come breve è stata questa senza dubbio interessante discussione.

Risponderò anzitutto poche parole agli oratori che hanno preso parte al dibattito e comincerò col ringraziare l'onorevole collega Reggio per il gentilissimo apprezzamento che ha voluto fare della mia modesta relazione, lodi che mi sono gradite data la competenza speciale del collega. Egli ha approvata completamente la mia relazione ed ha fatto parecchie considerazioni di indole generale sulle quali non sta a me di rispondere. Io devo rispondere alle confutazioni che si fanno alla mia relazione e invece l'onorevole Reggio l'ha approvata completamente. Alle sue considerazioni risponderà quindi, se crederà, il Ministro.

L'onorevole Chimienti ha fatto anch'egli delle osservazioni interessantissime di indole politica. Egli ha parlato delle discussioni che si svolgevano un tempo sui bilanci dei lavori pubblici, ricordando come fossero delle tempeste. È vero; però mi pare che fossero tempeste elettorali, più che altro, tempeste che non lasciavano poi troppi strascichi, e in ogni modo senza sangue e senza discussioni troppo acide, perchè dovevano servire soprattutto ad informare, diciamo così, l'opinione pubblica dei rispettivi collegi. Anche l'onorevole Chimienti ringrazio per le sue benevole parole.

Il collega senatore Ricci ha fatto come sempre una dissertazione interessante; ha detto delle cose molto assennate, come egli suole, alle quali mi associo. L'argomento principale della sua esposizione è stato quello dei passaggi a livello. La questione dei passaggi a livello è una questione molto grave e molto importante, come ha detto. È però una questione irta di difficoltà, soprattutto finanziarie. Secondo i calcoli del senatore Ricci, ci vorrebbero 5 miliardi per poter sopprimere i passaggi a livello. Io non so se nelle condizioni attuali si potrebbe lanciare un prestito di 5 miliardi onde poter sopprimere detti passaggi. Questa è una questione che tratteremo in occasione della discussione sul bilancio delle finanze; e poi, in ogni modo, c'è il Ministro delle comunicazioni che forse risponderà, questa sera od un'altra. Io ho sui passaggi a livello la stessa idea che ho sulle disgrazie automobilistiche. Nella maggior parte dei casi vi è una grande imprudenza da parte degli automobilisti e da parte di coloro

che debbono attraversare il passaggio. Se ci fosse un po' più di prudenza ed una visione più diligente delle condizioni della strada, quando c'è un passaggio a livello, e ricordiamo che i passaggi a livello nei punti più pericolosi sono sempre guardati...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. In tutte le strade statali i passaggi a livello sono guardati. Noi avevamo su tutte le strade statali, che sono poi le grandi strade automobilistiche, 127 passaggi a livello non custoditi. Oggi tutti i passaggi a livello, per ordine del Capo del Governo, sono guardati e quindi la giusta preoccupazione umanitaria del senatore Ricci può trovare una certa tranquillità in queste mie parole.

ANCONA, *relatore*. Ringrazio il Ministro delle comunicazioni per le sue così lucide dichiarazioni le quali rinforzano la tesi che stavo io stesso per enunciare. Certo l'ideale sarebbe quello che ha affermato il senatore Ricci: non avere più i passaggi a livello. Ci sono dei paesi che hanno speso delle somme enormi per abolirli e che ci sono riusciti completamente o quasi, ed uno di questi paesi è, se non erro, il Belgio. Del resto anche noi nella direttissima Roma-Napoli abbiamo abolito tutti i passaggi a livello; e sulla direttissima Bologna-Firenze non ci saranno.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Noi non ne abbiamo fatto alcuno; abbiamo ereditato quelli che già vi erano.

RICCI FEDERICO. È una eredità che bisogna liquidare.

ANCONA, *relatore*. È una eredità molto pesante, senatore Ricci. In questo momento però non so se lei, essendo al Governo, lancerebbe un prestito di cinque miliardi per abolire tali passaggi.

In ogni modo questa è una questione di ordine generale alla quale risponderà l'onorevole Ministro, se lo crederà.

Ringrazio anche il senatore Ricci per le parole benevole che ha avuto per la mia relazione. Se pochi hanno parlato, lasciatemi sperare, onorevoli colleghi, voi che avete certamente letto tutti, o quasi tutti, la mia relazione (non dico tutti, ma ci spero), che l'abbiate approvata e che il vostro silenzio sia l'indice del vostro consenso.

Del resto già gli oratori che mi hanno preceduto hanno rivolto elogi all'opera solerte, illu-

minata ed efficace del Ministro dei lavori pubblici, elogi ai quali io, nella mia relazione, mi sono a più riprese associato. Si è detto che il Ministero dei lavori pubblici è stato un po' svuotato delle sue mansioni.

Questo non mi sembra assolutamente vero; vero mi sembra il contrario. Basta pensare alle opere multiformi, poderose del Ministero, ai lavori per la disoccupazione, dei quali ha parlato il collega senatore Ricci Federico. Basta pensare che nell'ultimo tempo è stata concentrata nel Ministero, con ottimo provvedimento, tutta l'edilizia statale e anche l'edilizia sussidiata dallo Stato.

Ottimo provvedimento, perchè il Ministero dei lavori pubblici è veramente l'organo più adatto per le costruzioni statali e sussidiate dallo Stato. Ed ha un organo veramente notevole ed efficace, il Consiglio superiore, che funziona egregiamente.

Dopo ciò mi limiterò a pochissime osservazioni e parlerò pochi minuti ancora.

C'è da osservare che il Ministero dei lavori pubblici svolge tutta la sua azione con opere durature, che migliorano l'attrezzatura tecnica del Paese e che prima o poi sono destinate a ridondare a vantaggio dell'economia nazionale: costruire strade, porti, ferrovie, ponti, acquedotti, regolare le acque. Voi sapete quanto male facciano le acque quando sono sregolate! Tutto questo è miglioramento della struttura e della attrezzatura tecnica del Paese e quindi io ritengo che questo Ministero si debba proprio dichiarare un Ministero altamente benemerito dell'economia nazionale.

Nella mia relazione c'è una piccola novità: ho aggiunto in appendice una nota sui lavori di Roma. Veramente i lavori di Roma non fanno parte del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, perchè non sono condotti dal Ministero, ma bensì dal Governatorato. Però m'è parso che, parlando di lavori pubblici in Italia, non si potesse prescindere da questi lavori di Roma, che sono veramente grandiosi e suggestivi. Ecco perchè ho messo la breve appendice alla mia relazione.

Voi sapete che lo sviluppo edilizio grandioso di Roma comincia proprio ora. C'è stato, sì, un certo sviluppo dopo il 1870, ma all'infuori di pochi monumenti di grande valore architettonico, che si possono contare sulle dita della

mano, io credo che l'edilizia che si è avuta a Roma dopo il 1870 non fosse proprio tutta un modello di bello stile e di perfezionamento tecnico.

Per affrontare in pieno la questione del rinnovamento edilizio di Roma, ci voleva, direi quasi, un'altra anima, più aperta alle larghe concezioni, più romana. In ogni modo occorre- vano delle vedute molto più larghe, sorrette da una atmosfera più intensamente patriottica; insomma occorre- va il Fascismo, d'onde è scaturito il grande programma di rinnovamento edilizio.

Basta pensare a quella magnifica strada che si chiama Via dell'Impero, nella quale stamane abbiamo assistito alla rivista dell'Aeronautica, per vedere quanto di bello questi lavori . . .

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. Sono redditi!

ANCONA, *relatore*. Volevo proprio dire che sono anche redditi, perchè così si è resa Roma un centro di attrazione non soltanto per gli italiani e per gli stranieri, non soltanto per i turisti, ma altresì per tutti gli intellettuali del mondo intero. Quello che si vede a Roma non si può vedere in nessun'altra città del mondo intero. Potranno essere stati eseguiti dei lavori di rinnovamento più importanti dal punto di vista delle costruzioni, ma nessuna città potrà mai avere una strada come la nostra Via dell'Impero, magnifica, suggestiva, che abbina i ricordi dell'antica grandezza con le nuove, moderne costruzioni.

Fatta questa osservazione, non ho altro da aggiungere. Rinnovo il ringraziamento per le buone parole rivolte alla mia relazione e finisco invitando il Senato, a nome della Commissione di finanza, a dare il suo voto favorevole a questo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, non senza esprimere una lode sentita e meritata all'onorevole Ministro, e al Ministero dei lavori pubblici, che lavorano continuamente per le migliori fortune della nostra grande e sacra Patria. (*Vivi applausi e congratulazioni*).

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Desidero innanzi tutto ringraziare il rela-

tore senatore Ancona, la Commissione di finanza, nonchè gli egregi senatori, che hanno interloquito in questa discussione, per il contributo di osservazioni che vi hanno portato e per le parole benevole e lusinghiere, rivolte all'attività svolta dal mio Ministero.

Non è il caso che illustri ulteriormente questo bilancio, avendolo già fatto ampiamente nell'altro ramo del Parlamento, ed avendo sia la Giunta del bilancio che la Commissione di finanza esposto, per conto loro, dati esaurienti sulla situazione finanziaria del mio Dicastero:

Tale situazione è stata posta in giusta luce dal senatore Ancona. Il bilancio è appesantito dagli impegni notevoli assunti negli esercizi passati e quindi alquanto bloccato nella sua elasticità, per l'ulteriore attività da svolgere.

È da ritenere, peraltro, che gli stanziamenti previsti, con eventuali integrazioni, consentiranno al Ministero di poter fronteggiare gli impegni che ricadono nell'esercizio prossimo.

Non è da pensare, però, che con tali stanziamenti, e con le caratteristiche che ha attualmente il bilancio dei lavori pubblici, possa svolgersi una attività straordinaria di opere. Essa, se dovrà svolgersi, sarà effettuata con mezzi straordinari, così come è avvenuto negli esercizi passati, quante volte le esigenze tecniche o sociali lo abbiano imposto.

Se il bilancio è appesantito dalla vastezza dei programmi svolti in passato, il relatore vorrà anche riconoscere che il Governo, non appena si è profilata la crisi, ed il conseguente disavanzo, per diminuzione di entrate, non ha esitato a dare il contro-vapore, ma ha dovuto farlo con quel garbo e con quella misura, necessari per evitare che gestioni imponenti di opere potessero rimanere danneggiate da un arresto troppo brusco nell'attività del Ministero.

ANCONA, *relatore*. È giustissimo!

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Se in questo momento non vi fossero inderogabili esigenze tecniche, che non possono essere ignorate, o esigenze di ordine sociale, io per il primo, come ministro dei lavori pubblici, consiglieri di segnare il passo, fino a quando, superato il punto più difficile della situazione finanziaria, non si sia ridato al bilancio quella elasticità, che è condizione

necessaria per il buon andamento di qualsiasi gestione.

Eviterò anche di illustrare i criteri ai quali si ispira la politica dei lavori pubblici del Regime.

Ciò è già a conoscenza del Parlamento e del Paese, ed ha avuto, in occasione del Decennale, ampia volgarizzazione. I risultati di tale politica sono plasticamente visibili in tutti gli angoli della Nazione e sono valsi a potenziare le fonti della economia del Paese e ad elevare il tono della vita civile della Nazione.

Si è riusciti a potenziare le fonti dell'economia con le grandi opere di bonifica, con la sistemazione e l'utilizzazione delle risorse idrauliche, con le sistemazioni stradali, con la costruzione di grandi ferrovie, con la messa in efficienza, secondo le moderne esigenze dei traffici, dei nostri grandi porti.

Si è giunti ad elevare il tenore di vita civile della Nazione, con l'approvazione ed applicazione di numerosi piani regolatori in città grandi e piccole; con le conseguenti opere di sventramento; con lo sviluppo notevole dell'edilizia statale economica e popolare; con la costruzione di moltissime scuole ed acquedotti, che sono al primo piano della politica dei lavori pubblici; con la costruzione di sanatori e di opere igieniche varie.

Mi limiterò, quindi, a richiamare l'attenzione del Senato su alcuni aspetti di attività del Ministero dei lavori pubblici, che hanno formato oggetto di esami particolari da parte del relatore e degli egregi oratori.

Comincerò dall'onorevole senatore Ricci Federico, il quale si è occupato, in modo particolare, delle opere e delle attività inerenti alla disoccupazione. Egli ha raccomandato al Governo, e particolarmente agli enti locali, di stare accorti nella scelta delle opere, per evitare che, dopo la costruzione, non ci siano i mezzi per mantenerle. Inoltre ha espresso la convinzione che, per fronteggiare la disoccupazione, nuovi provvedimenti dovranno essere adottati, perchè le statistiche, nel campo edilizio, sarebbero in aumento.

Mi permetto di far presente al senatore Ricci che tali statistiche bisogna prenderle un poco « cum grano salis » perchè, se effettivamente esse, in talune categorie, sono in aumento, è da escludere però che un aumento

effettivamente vi sia nella disoccupazione. Bisogna tener presente che, negli ultimi rilevamenti, hanno inciso le influenze, quanto mai sfavorevoli, stagionali. Abbiamo avuto un inverno eccessivamente procelloso che ci ha consentito solo da poco di intensificare i lavori che, specie in alcune zone, erano stati notevolmente rallentati.

È anche da tener conto che, nelle statistiche per la disoccupazione, gioca un po' l'imperfezione del sistema di segnalazione e di raccolta dei dati, giacchè non infrequente è il caso di persone che si iscrivono contemporaneamente agli uffici di collocamento dell'agricoltura, dell'industria e del commercio; perciò, quando i disoccupati figurano in tutte e tre le categorie delle nostre grandi organizzazioni, falsano i risultati delle statistiche; così come le elevano artificiosamente coloro che vengono iscritti, pur avendo assicurato il lavoro, nei turni, per un determinato periodo del mese. Bisogna perciò stare accorti nell'utilizzare e valorizzare i dati di tali statistiche.

Il senatore Ricci raccomanda che, nell'eventualità di nuovi provvedimenti, si faccia un prestito destinato particolarmente all'abolizione di tutti i passaggi a livello e, se non sbaglio, alla creazione di passeggiatoi per pedoni lungo le più importanti strade. Tale prestito dovrebbe essere a suo giudizio di circa cinque miliardi.

Io credo che il senatore Ricci, dopo le assicurazioni dategli testè dal ministro delle comunicazioni, circa i passaggi a livello sulle strade nazionali, che sono stati nuovamente custoditi, si sarà già convinto che la sua richiesta è alquanto esagerata.

Se il Ministero dei lavori pubblici avesse a disposizione 5 miliardi, non immobilizzerebbe certo tutta o parte notevole di tale somma per la costruzione di cavalcavia o passeggiatoi.

Lo stesso senatore Ricci, se fosse ministro, probabilmente si guarderebbe bene dal destinare tale cospicua somma agli scopi da lui caldeggiati.

Ci sono tante opere più urgenti e produttive: la bonifica integrale, le sistemazioni idrauliche, le strade, gli acquedotti, le scuole!

A proposito di passaggi a livello, è da ricordare che molti sono stati aboliti dall'Azienda della strada, e che tutte le nuove ferrovie in

esecuzione (parlo di quelle principali) sono costruite in sede propria, assolutamente indipendenti dalla rete stradale.

Ci sono anche le opere edilizie statali che nelle grandi città servono ad assorbire la disoccupazione delle categorie specializzate di lavoratori. Tali lavori, mentre valgono a dare assetto conveniente e sede decorosa all'attività di alcuni uffici pubblici, offrono anche il vantaggio di assicurare spesso all'Erario notevoli economie, poichè non è infrequente il caso che le spese di fitto risultino maggiori di quelle di ammortamento delle nuove costruzioni. Per la eventualità dunque che si dovessero autorizzare nuove spese, per lavori inerenti alla disoccupazione, non vi è certo da lambiccarsi il cervello per garentirne l'impiego migliore. Posso assicurare il Senato (e il senatore Mariotti a nome della Commissione di finanza lo ha riconosciuto in una recente circostanza) che i lavori previsti nei programmi per la disoccupazione sono meditatamente studiati e vagliati molto tempo prima di quando si attuano. Essi formano oggetto di organica visione di tutte le necessità del Paese, sia di ordine tecnico che sociale. Io vorrei augurarmi, per altro, che non ci fosse bisogno nè di fare dei prestiti nè di adottare comunque altri provvedimenti straordinari. Vorrei augurarmi che il Ministero dei lavori pubblici fosse costretto a segnare il passo: ciò significherebbe il miglioramento della situazione attuale e la prossima risoluzione della crisi!

Tanto il relatore che il senatore Reggio hanno lodato l'attività che è stata svolta dall'Azienda della Strada. Il relatore, nella sua organica, esauriente relazione, ha messo in risalto tutto ciò che l'Azienda ha fatto fino ad oggi; raccomandando che il Ministero cerchi anche per l'avvenire di svilupparne l'attività, compatibilmente colla possibilità finanziarie. È stato anche richiesto che la rete stradale dello Stato sia ulteriormente ampliata. Tali richieste sono certo giuste, ma purtroppo, come ha rilevato il senatore Ricci, la situazione finanziaria dell'A. A. S. S. è in questo momento alquanto delicata.

Il bilancio dell'Ente è bloccato perchè deve assicurare i pagamenti delle annualità quindicennali per i lavori di sistemazione eseguiti e deve provvedere alla manutenzione ed alle

opere straordinarie. Ma bisogna tener presente che sino ad oggi sono stati sistemati circa 9000 chilometri di strade, che circa altri 1000 chilometri sono in via di sistemazione e che perciò quasi il 50% dell'intera rete nazionale è già pavimentata. I lavori più urgenti per la sistemazione delle grandi vie di comunicazione possono dirsi quindi assicurati. Certo, sarebbe desiderabile potere continuare con lo stesso ritmo, almeno per saldare alcune soluzioni di continuità e per poter pavimentare altri tronchi importanti.

È da augurarsi che le condizioni del bilancio dello Stato permettano di poter fare tutto ciò. Comunque, se il bilancio è bloccato, se anche manca la possibilità di nuovi vasti programmi di sistemazione, come è stato fatto sino a oggi, non mancano, certo, nonostante la diminuzione delle entrate per tasse automobilistiche, i mezzi per assicurare la perfetta manutenzione del patrimonio stradale, sia sistemato, sia in attesa di sistemazione.

Le preoccupazioni del senatore Reggio, a proposito della durata delle pavimentazioni superficiali, sono state prospettate anche in altra sede, alla Camera dei deputati. In quella sede ho avuto occasione di dare delle delucidazioni e delle assicurazioni che ora confermo.

Il problema della manutenzione per i manti superficiali è stato studiato con molta ponderazione. Oggi noi siamo tranquilli per quello che facciamo. Anche i traffici pesanti, come il senatore Reggio potrà osservare, sulla strada dei Giovi, a Genova, sono sopportati benissimo da tali pavimentazioni, purchè esse siano eseguite secondo quegli accorgimenti tecnici che l'A. A. S. S. ora adotta, dopo vasta esperienza.

Sempre a proposito dell'attività dell'Azienda della strada, posso comunicare al Senato che, con provvedimento recente del Consiglio dei ministri, è stato aumentato l'organico della Milizia, portandolo a 600 uomini. Non è ancora quello che veramente occorre per assicurare un adeguato servizio di polizia nella circolazione, ma è già un passo avanti, che consentirà di moltiplicare le squadre in motocicletta, attualmente sottoposte ad una media di 150 o 200 chilometri al giorno e ad un orario indiscutibilmente assai gravoso.

Circa la viabilità minore, oggetto di vive

premure da parte della Commissione di finanza, non ripeterò quello che è stato detto in altre circostanze. Il Governo è sensibile a questi richiami e vorrebbe provvedere con l'urgenza che in molte circostanze i casi richiedono.

Non si possono, però, adottare dei provvedimenti, che resterebbero sulla carta, qualora non avessero una effettiva base finanziaria, tale da assicurare la buona riuscita della riforma, da tempo studiata ed ora ancora sollecitata.

È da rilevare per altro che, in questi ultimi tempi, parecchie amministrazioni provinciali hanno sistemato le loro strade. Vi sono delle amministrazioni, sia nell'Italia settentrionale che in quella centro-meridionale, che hanno ben capito che sistemare la rete stradale finisce, con il tempo, con l'essere una economia.

Anche alcune amministrazioni comunali hanno migliorato notevolmente le manutenzioni. Purtroppo, però, non tutti gli Enti locali hanno queste benemerienze, così come non tutte le amministrazioni hanno la possibilità di potere adempiere efficacemente ai compiti che la legge ad essi demanda.

Il Governo sta cercando ora di esaminare la possibilità di un'applicazione graduale della riforma della viabilità minore. Nel frattempo è da augurarsi, e io rinnovo il voto che ho fatto in altre circostanze, che le Province e i Comuni, trascurando magari compiti meno inderogabili, nell'esecuzione delle opere pubbliche, concentrino i maggiori mezzi nelle manutenzioni stradali, che valgono anche a dar lavoro ai disoccupati.

Nel campo costruttivo, si è dato particolare sviluppo alla esecuzione di strade provinciali di serie, che sono state raccomandate dalla Commissione di finanza anche di recente, e alle strade di allacciamento delle frazioni ai comuni.

A proposito di strade provinciali di serie, devo fare presente che si è ravvisato necessario di riaggiornare le vecchie tabelle, previste da leggi speciali, e che in parte risultano superate.

Vi sono delle regioni che, nelle reti provinciali, sono ancora sfornite di strade adeguate.

Possibilmente, senza aumentare il chilometraggio delle strade già previste, e per le quali

lo Stato è tenuto alla erogazione di contributi nella misura del 50 per cento, si cercherà di dare alle tabelle maggiore aderenza alle necessità nazionali.

Debbo anche ricordare che è imminente la inaugurazione del nuovo ponte sulla Laguna fra Venezia e la terraferma. Questa grande opera, disposta con la Convenzione del 26 giugno 1930, eseguita con lodevole celerità dall'Amministrazione comunale di Venezia, con il controllo dello Stato, che concorre nel pagamento con il 70 per cento, ormai è compiuta, con l'anticipo di circa 18 mesi sull'epoca di ultimazione prevista dalla Convenzione.

La monumentale opera che il Regime ha voluto, entrerà in esercizio per il prossimo Natale di Roma.

Essa, mentre varrà ad assicurare a Venezia — che è giustamente gelosa tutelatrice delle sue bellezze artistiche, ma anche desiosa di essere partecipe dell'ansia di vita nuova che il Regime ha sprigionato in tutta la Nazione — un mezzo di comunicazione rapido col suo grande porto di Marghera, renderà più agevole anche l'affluenza dei turisti, senza per nulla offendere la divina armonia della città lagunare.

Devo anche ricordare (e prima di me lo ha fatto il senatore Reggio) che, fra le nuove grandi costruzioni stradali, ha avuto inizio, pochi mesi fa, la camionale Genova-Serravalle Scrivia.

La grande opera, concepita dal Duce nella primavera scorsa, che ha avuto inizio il 6 ottobre dello scorso anno, oggi è in pieno sviluppo, ed oltre cinquemila operai sono impiegati nei cantieri distribuiti lungo il percorso, mentre altri 1500 operai sono addetti alle cave, alle fornaci ed ai vari mezzi di trasporto.

Il Governo fascista, pensoso dell'avvenire mercantile di Genova e delle necessità del suo porto, desidera assicurarle mezzi di trasporto sempre più rapidi ed adeguati; in modo da ben collegare quella magnifica città, piena di intraprese e di fattiva alacrità, con i centri industriali ed agricoli del Piemonte, della Lombardia e dell'Emilia. L'opera è stata iniziata con larghezza di mezzi e sarà continuata e sviluppata, fino alla sua ultimazione, in modo che possa entrare al più presto in esercizio.

Il senatore Reggio ha raccomandato che per tale costruzione si studino attentamente i problemi relativi alla pavimentazione, alla ventila-

zione delle gallerie ed all'accesso dei camion alle calate del porto.

Posso assicurare il senatore Reggio che i tre problemi hanno formato oggetto di attento esame da parte dei competenti organi della mia amministrazione.

I tipi di pavimentazione saranno adeguati alle speciali esigenze che quella costruzione richiederà. Circa la ventilazione, è da tener conto che le gallerie, essendo in massima orientate da nord a sud, finiranno con l'avere un tiraggio naturale. Se sarà necessario, comunque, si adotteranno speciali accorgimenti tecnici.

Per l'accesso dei camion alle calate del porto, sarà provveduto a mezzo di cavalcavia, dipartentesi dal piazzale di arrivo della camionale.

D'accordo col Consorzio del porto, non si trascurerà di fare in modo che i camion possano accostarsi effettivamente alle navi per il carico e lo scarico delle merci, in modo che le operazioni si svolgano agevolmente. Bisogna però tener presente che le condizioni particolari di alcune banchine non danno molte possibilità di spazio, stante la installazione dei binari che ingombrano i piazzali. Comunque il problema è oggetto di ulteriori studi di concerto con gli organi competenti.

La camionale sarà fornita anche di adeguati piazzali di sosta ogni due chilometri e di un servizio razionale di illuminazione. La nuova strada rappresenterà, sotto tutti i punti di vista, un perfezionamento della tecnica delle comunicazioni ordinarie.

Posso anche assicurare il Senato, e particolarmente gli onorevoli senatori delle regioni lombarde, piemontesi ed emiliane, che anche il problema dell'ulteriore sistemazione di quelle strade nazionali, che si dipartono a ventaglio da Serravalle Scrivia, e che sono state già in gran parte pavimentate, è allo studio per gli ulteriori perfezionamenti. Saranno, ad esempio, eliminati molti passaggi a livello ed eseguite le circonvallazioni, in sostituzione di traverse interne, negli abitati più angusti. Sarà, insomma, assicurata la maggiore autonomia alle strade statali, che costituiscono lo sviluppo logico della camionale. Io mi auguro che, contemporaneamente all'entrata in servizio della nuova arteria, possano anche le strade dell'Azienda, con essa direttamente collegate,

essere pronte, con i lavori che andremo facendo, a servire adeguatamente i traffici con il porto di Genova.

La materia delle costruzioni ferroviarie è stata largamente illustrata al Senato e alla Camera, e perciò non mi soffermerò su di essa. Il senatore Ancona ne ha fatto oggetto di particolare esame e, d'altra parte, il Senato sa che tutte le possibilità finanziarie sono concentrate, in questo momento, nella ultimazione dei tronchi più importanti in corso di esecuzione. Tra essi ricorderò la Bologna-Firenze, che entrerà regolarmente in servizio il 21 aprile del 1934, la Fossano-Mondovì-Ceva, la Piacenza-Cremona, e l'Agrigento bassa-Agrigento alta, che saranno inaugurati il 28 ottobre prossimo. Gli ulteriori mezzi sono concentrati per lo sviluppo della Ostiglia-Treviso, della Fidenza-Salsomaggiore, della Vittorio Veneto-Ponte nelle Alpi, della Savona-Altare S. Giuseppe.

Si richiede da più parti la costruzione di nuove ferrovie. Non è questo il momento più idoneo per eseguire nuove costruzioni. Comunque, se vi fossero possibilità finanziarie, il Governo ha già pronto un programma, stralciato dal piano regolatore delle nuove ferrovie che è stato da tempo ultimato.

Il senatore Chimienti si è occupato del problema dei villaggi agricoli. Egli ha ricordato che il mio predecessore S. E. Giuriati ebbe l'iniziativa di far costruire in Italia dei villaggi agricoli approfittando della necessità di dar ricovero agli operai occupati nella esecuzione di grandi opere.

Il senatore Chimienti raccomanda che si continui la costruzione di questi villaggi.

Mentre lo informo che i villaggi già costruiti dal Ministero dei lavori pubblici, sono stati passati agli organi competenti, perchè siano al massimo valorizzati, lo assicuro pure che il Ministero non tralascierà occasione, quando si profili la necessità di assicurare alloggio agli operai, di costruire, purchè non porti notevoli aggravii finanziari, anzichè baraccamenti, delle costruzioni in muratura che possano, in tempo successivo, essere destinate ad uso agricolo.

Aggiungo che, in occasione di recenti calamità, si è avuto cura di evitare che le ricostruzioni edilizie avvenissero solo nei centri abi-

tati, e ciò per consentire la formazione di nuclei di case anche nelle campagne.

Non mi indugierò sul problema delle opere idrauliche, perchè è notorio che il Ministero dei lavori pubblici, da alcuni anni, ha messo in primo piano questi lavori.

Oggi sono lieto di poter assicurare che le condizioni di difesa delle campagne e degli abitati sono notevolmente migliorate, per la ingente mole delle opere eseguite.

Nè mi soffermerò su quanto ha detto l'onorevole relatore, riguardo agli impianti idroelettrici. Siamo d'accordo. Bisogna andar piano! Se nelle statistiche del 1932 figurano ancora delle nuove concessioni, è da chiarire che esse si riferiscono a perfezionamenti di concessioni provvisorie. Oggi è prudente, essendovi una disponibilità di 2 miliardi e 500 mila kilowatt-ora, di andare piano. Ma non è a credere che, superata la crisi, ed assorbita l'energia invenduta, possa considerarsi sufficiente, da tutti i punti di vista, la dotazione e l'attrezzatura degli impianti idroelettrici! Un recente studio, infatti, ha profilato la necessità, appena saranno modificate le condizioni economiche presenti, di assicurare un ulteriore rifornimento idroelettrico alla Nazione.

Per l'acquedotto pugliese assicuro l'onorevole relatore che nessuno più di questo Governo ha preso a cuore le sorti di quella grandiosa opera.

ANCONA, *relatore*. È stato fatto moltissimo.

ROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Per tale opera il Governo ha dato oltre mezzo miliardo. La metà delle sovvenzioni ricevute dall'Ente Autonomo per l'acquedotto pugliese è stata di 50 milioni l'anno. Il Governo fascista non aspira che a poter completare le costruzioni, tanto più che ora siamo al termine dei lavori più ponderosi.

ANCONA, *relatore*. È un'opera veramente meravigliosa.

ROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. A preferenza di tutte le altre opere, le maggiori cure del Governo sono state rivolte alla costruzione degli acquedotti. Ho dato di recente notizia alla Camera dei deputati sulla vasta attività che è stata svolta, nel decennio, in questo campo.

L'elencazione delle realizzazioni tecniche conseguite ha meravigliato la Nazione. Si è fatto moltissimo. Ormai l'acqua non è più privilegio di alcune regioni. Essa è assicurata benefica e ristoratrice nelle varie regioni del Regno, dall'Istria alla Puglia, dal Monferrato alla Sicilia, dalla Sardegna agli Abruzzi, dalla Romagna alla Calabria, dalla Maremma ai Castelli romani. Dovunque l'attività del Regime ha portato a un miglioramento di vita civile delle popolazioni, garantendo già il rifornimento idrico a circa 10 milioni di cittadini. Non è ancora tutto quello che occorre, perchè ci sono ancora molti bisogni da soddisfare, ma è già molto.

Nella recente iniziativa della compilazione dei piani regolatori delle opere per le regioni dell'Italia settentrionale e centrale, che ne erano ancora sfornite, si sono fatte delle scoperte incredibili: per esempio, nella provincia di Cremona, è risultato che tre soli comuni hanno adeguata dotazione di acqua potabile; il che dimostra che i bisogni delle popolazioni sono in continuo aumento, sia per lo sviluppo demografico, sia per le accresciute esigenze della vita moderna.

La materia degli acquedotti troverà una maggiore disciplina e l'aggiornamento della legislazione, ora frammentaria e sperequatrice, in seguito all'avvenuto concentramento, presso il Ministero dei lavori pubblici, di tutte le attività inerenti alle opere igieniche.

Lo stesso dicasi per l'edilizia. Come è noto, anche per tale materia, è stato concentrata presso il Ministero dei lavori pubblici gran parte della competenza prima divisa fra le varie amministrazioni dello Stato. Si è cercato, con i provvedimenti per la disoccupazione, specialmente nelle grandi città, dove essa è maggiormente sentita, di assicurare la costruzione di nuovi edifici pubblici; ma si è avuto cura, nello stesso tempo, ed innanzi tutto, di assicurare la manutenzione organica straordinaria del vastissimo patrimonio demaniale. È stato disposto, in proposito, un servizio di vigilanza periodica, da parte degli uffici del Genio civile, in modo da evitare, come avveniva per il passato, il disfacimento dei fabbricati di proprietà dello Stato.

Il relatore infine ha raccomandato di non trascurare l'edilizia popolare. Siamo perfetta-

mente d'accordo: anche nelle attuali difficoltà, il Governo ha cercato di andare incontro ai bisogni degli Istituti per le case popolari ed, anche nell'esercizio in corso, sono stati concessi per questo titolo ulteriori contributi. Certo bisognerebbe fare molto di più, tenuto conto anche che, in un tempo relativamente breve, molti impiegati dello Stato, che oggi hanno la casa nelle Cooperative, non saranno più tali. Bisognerà quindi tempestivamente preoccuparsi di assicurare una disponibilità di abitazioni per gli impiegati di domani e per le classi meno abbienti della popolazione. Il problema degli alloggi a buon mercato non può quindi dirsi risolto.

Credo, però, che anche in questa materia bisogna assicurare una più organica disciplina sia tecnica che amministrativa. Ho messo allo studio il problema, che sarà esaminato di accordo con gli stessi istituti costruttori. Appena possibile mi riservo di riferire ampiamente ai due rami del Parlamento.

Onorevoli senatori, sono questi gli aspetti più salienti dell'opera che va svolgendo il mio Ministero, nelle grandi direttive fissate dal Duce, e facendo tesoro della collaborazione che gli viene dal Parlamento. La situazione non è facile, perchè, mentre bisogna contenere le spese per evitare quanto più è possibile aggravii nel bilancio dello Stato, non si può prescindere da alcune inderogabili esigenze di ordine tecnico e sociale. In queste condizioni è necessario destreggiarsi con tatto e con energia, spesso negando, alle volte concedendo, ma con la visione delle difficoltà dell'ora, delle possibilità finanziarie e di una sempre più precisa aderenza di tali possibilità alle necessità della vita del Paese. A rendere più agevole il raggiungimento di tale compito — io posso assicurarlo — sono mobilitate, in magnifica gara, le energie del personale e l'attività degli organi del Ministero.

La nostra generazione, che ha vinto la guerra, che ha valorizzato la vittoria, che ha trionfato nella rivoluzione, che in dieci anni ha fatto l'Italia più grande e più bella, che ha ricondotto Roma alla sua missione nel mondo, pur nelle attuali difficoltà, con il lavoro che oggi si compie, avrà dischiuso, per le generazioni che verranno, un periodo di sviluppo economico e di prosperità nazionale. (*Vivissimi applausi, molle congratulazioni*).

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

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

Do ora lettura degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese, ordinarie e straordinarie, del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

È autorizzata la spesa di lire 104.800.000 per provvedere alle spese generali di carattere straordinario, nonchè agli oneri per la manutenzione delle opere di competenza dello Stato e di quelle da consegnare o consegnate a Enti locali.

(Approvato).

Art. 3.

È autorizzata la spesa di lire 14.255.000 per provvedere ai servizi di edilizia trasferiti in gestione del Ministero dei lavori pubblici in virtù del Regio decreto 18 maggio 1931, n. 544.

(Approvato).

Art. 4.

È stabilito nella somma di lire 15.000.000, per l'esercizio 1933-34, il limite d'impegno di cui all'articolo 3 del Regio decreto 6 ottobre 1927, n. 1827, convertito nella legge 17 maggio 1928, n. 1147, all'articolo 1 della legge 24 giugno 1929, n. 1137, per le annualità relative ad opere pubbliche straordinarie da eseguire in concessione, per sovvenzioni e contributi previsti da leggi speciali, nonchè per le opere pubbliche straordinarie a pagamento differito.

(Approvato).

Art. 5.

È approvato il bilancio dell'Azienda autonoma statale della strada, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934, allegato allo stato di previsione predetto.

Gli eventuali prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste e per le maggiori spese di personale e di carattere generale; i prelevamenti dal fondo di riserva per opere straordinarie, nonchè la iscrizione delle somme prelevate ai capitoli del bilancio dell'Azienda predetta, saranno autorizzati con decreti Reali, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze.

Tali decreti verranno comunicati al Parlamento unitamente col consuntivo dell'Azienda stessa.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge testè approvati per alzata e seduta.

Dichiaro aperta la votazione.

Le urne rimangono aperte.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito i senatori Conti, Concini, Gualtieri e Facchinetti a presentare alcune relazioni.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1550).

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

Proroga della prescrizione delle monete di nichelio puro da centesimi 50 a contorno liscio (1553).

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

Modificazioni alla legge 11 marzo 1926, n. 396, sull'ordinamento del Regio esercito (1543).

Ricostituzione del comune di Monteferrante in provincia di Chieti (1557).

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

Approvazione della Convenzione con Dichiarazione annessa, stipulata in Roma, fra la Santa Sede e l'Italia, il 6 settembre 1932, per la notificazione degli atti in materia civile e commerciale (1559).

PRESIDENTE. Do atto ai senatori Conti, Concini, Gualtieri e Facchinetti della presentazione di queste relazioni che saranno stampate e distribuite.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Invito i senatori segretari a procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari fanno la numerazione dei voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Acton, Alberici, Albini, Ancona, Antona Traversi, Asinari di Bernezzo.

Baccelli, Bastianelli, Bazan, Bensa, Berio, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bonardi, Bongiovanni, Bonin Longare, Bonzani, Brezzi, Brugi, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Calisse, Campili, Canevari, Carletti, Casanova, Casati, Casertano, Castelli, Cattaneo, Caviglia, Chimienti, Cian, Cimati, Cippico, Ciruolo, Cirmeni, Concini, Conti, Corbino, Credaro, Crispolti, Crispo Moncada.

Da Como, Dallolio Alberto, Dallolio Alfredo, D'Amelio, Del Pezzo, De Marinis, De Vecchi di Val Cismon, Di Bagno, Di Donato, Diena, Di Frassineto, Di Frasso, Di Robilant, Di Rovasenda, Di Terranova, Di Vico.

Facchinetti, Fara.

Galimbetri, Gallenga, Gallina, Giampietro, Giordano, Gonzaga, Grosoli, Grosso, Guglielmi, Guidi Fabio, Guidi Ignazio.

Imperiali.

Lagasi, Larussa, Lissia, Longhi, Luciolli.

Mambretti, Manfroni, Mango, Marchiafava, Mariotti, Marozzi, Mazzucco, Menozzi, Milano Franco d'Aragona, Miliani, Millosevich, Montresor, Mori, Morpurgo, Morrone, Mosca, Mossioni.

Nomis di Cossilla, Novelli, Nuvoloni.

Pagliano, Passerini Angelo, Pavia, Pecori Giraldi, Perla, Pestalozza, Pironti, Pitacco, Poggi Tito, Porro, Prampolini, Pujia, Pullè, Raimondi, Raineri, Reggio, Ricci Federico, Romeo, Rota Francesco, Rota Giuseppe, Russo.

Sailer, Salata, Salvago Raggi, Sandrini, Sanjust, San Martino, Santoro, Scalori, Scavonetti, Schanzer, Scialoja Vittorio, Sechi, Silj, Simonetta, Sitta, Solari, Sormani, Spezzotti, Spirito, Suardo.

Tacconi, Tiscornia, Tofani, Tomasi della Torretta, Torlonia, Torraca, Torre.

Vaccari, Venzi, Versari, Vicini Antonio, Vicini Marco Arturo.

Zerboglio, Zippel, Zoppi, Zupelli.

Risultato di votazione.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 gennaio 1933, n. 13, contenente nuove norme per il pagamento della tassa di circolazione sulle autovetture per trasporto di persone ad uso privato (1513):

Senatori votanti	155
Favorevoli	152
Contrari	3

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1933, n. 22, col quale viene accordato alla « Società Lariana di navigazione sul lago di Como » un sussidio straordinario di esercizio di lire 600.000 (1514):

Senatori votanti	155
Favorevoli	149
Contrari	6

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 dicembre 1932, n. 1906, concernente l'attribuzione alla Corte dei conti dell'esame delle contabilità relative alle gestioni degli ex Commissariati civili di Trieste, Trento e Zara (1518):

Senatori votanti	155
Favorevoli	151
Contrari	4

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1932, n. 1632, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato fra l'Italia ed il Giappone a Tokio, il 1° dicembre 1932, per la esenzione a titolo di reciprocità dalle tasse consolari sui certificati di origine (1519):

Senatori votanti	155
Favorevoli	150
Contrari	5

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1932, n. 1741, che proroga l'inizio del periodo di rimborso delle anticipazioni statali fruite da alcuni Istituti speciali di credito agrario (1520):

Senatori votanti	155
Favorevoli	149
Contrari	6

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 9, concernente provvedimenti in materia di tassa di scambio (1521):

Senatori votanti	155
Favorevoli	149
Contrari	6

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 23, che stabilisce

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929-33 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MARZO 1933

nuove misure per ostacolare lo spaccio di alcool di contrabbando (1522):

Senatori votanti	155
Favorevoli	150
Contrari	5

Il Senato approva.

Assegnazione di un contributo annuo di lire 500.000 per sette anni, a partire dall'esercizio 1932-33, a favore del Consiglio nazionale delle ricerche, per la costruzione ed impianto della sede e dei laboratori (1523):

Senatori votanti	155
Favorevoli	149
Contrari	6

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 dicembre 1932, n. 1717, recante modificazioni agli articoli 31 e 54 della legge elettorale politica (Testo Unico 2 settembre 1928, n. 1993) (1526):

Senatori votanti	155
Favorevoli	147
Contrari	8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 dicembre 1932, n. 1920, concernente l'attribuzione, a favore dell'Opera di previdenza della Milizia, di una percentuale sulle quote devolute ai Comitati organizzatori di congressi, fiere, mostre, gare e simili per l'uso dei biglietti ferroviari a riduzione (1527):

Senatori votanti	155
Favorevoli	147
Contrari	8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1932, n. 1961, concernente l'autorizzazione al Governo del Re a cedere gratuitamente al comune di Pavia il Castello Visconteo ed a concorrere nelle spese di re-

stauro del medesimo con un contributo annuo di lire 10.000 per un decennio (1528):

Senatori votanti	155
Favorevoli	148
Contrari	7

Il Senato approva.

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1530):

Senatori votanti	155
Favorevoli	146
Contrari	9

Il Senato approva.

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

I. Modificazioni al Regolamento del Senato (Doc. CLII).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Modificazioni all'ordinamento della Corte dei conti (1580);

Conto consuntivo dell'Amministrazione del Fondo di massa del Corpo della Regia guardia di finanza, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 (1540);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 14, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata ed a quelli della spesa di diversi Ministeri per l'esercizio finanziario 1932-33, ed ai bilanci di alcune Aziende autonome per detto esercizio finanziario, nonchè altri provvedimenti di carattere finanziario; e convalidazione del decreto Reale 23 gennaio 1933, n. 17, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (1529);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 settembre 1932, n. 2001, portante agevolazioni fiscali per il completamento del Policlinico di Perugia (1532);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1933, n. 2, contenente norme

relative ai servizi del Ministero delle corporazioni (1533);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 gennaio 1933, n. 29, contenente disposizioni sull'istruzione superiore (1534);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496, recante modificazioni alla vigente legislazione in materia di ferrovie e di altri mezzi di trasporto concessi all'industria privata per fronteggiare l'attuale situazione del traffico (1535);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 15, concernente modificazione degli articoli 16 e 20 del Regolamento legislativo, approvato con Regio decreto-legge 16 settembre 1926, n. 1606, convertito nella legge 16 giugno 1927, n. 1100, per l'ordinamento e le funzioni dell'Opera nazionale per i combattenti (1536);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 gennaio 1933, n. 33, concernente modificazioni al Regio decreto-legge 26 dicembre 1930, n. 1692, riguardante la riduzione del costo dell'energia elettrica impiegata in usi soggetti ad imposta (1538);

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'educazione nazionale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1560).

La seduta è tolta (ore 19).

PROF. GIOACCHINO LAURENTI

Capo dell'Ufficio dei Resoconti.