

CLXVII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 24 FEBBRAIO 1927

ANNO V

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GIUNTA

INDI

DEL PRESIDENTE CASERTANO.

INDICE.

	<i>Pag.</i>		<i>Pag.</i>
Commemorazioni :		Conversione in legge del Regio decreto 1 ^o luglio 1926, n. 1266, recante disposizioni per la lotta contro la formica argentina	6616
ABISSO	6601	Conversione in legge del Regio decreto 16 settembre 1926, n. 1805, concernente l'estensione dell'obbligo del diritto fisso di visita veterinaria a prodotti ed avanzi animali non contemplati nella tabella annessa alla legge 16 luglio 1916, n. 947	6616
ZIMOLO	6601	Conversione in legge del Regio decreto-legge 1 ^o luglio 1926, n. 1297, concernente l'uso della qualifica di « mutua » e di « popolare » da parte degli Istituti di credito	6616
ROTIGLIANO.	6602	Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 giugno 1926, n. 1086, concernente lo scioglimento del Consiglio di amministrazione della Regia Università di Bari	6616
Congedi	6603	Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 settembre 1926, n. 1556, riguardante la pubblicazione degli elenchi degli abbonati al telefono	6617
Proposta di legge (<i>Annunzio</i>).	6603	Conversione in legge del Regio decreto 20 agosto 1926, n. 1548, che approva e rende esecutiva la convenzione 30 luglio 1926, conclusa con la Società Transadriatica per l'impianto e l'esercizio di una linea aerea commerciale tra Venezia e Vienna	6617
Uffici (<i>Convocazione</i>)	6603	Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 luglio 1926, n. 1254, recante provvedimenti per la tutela della sicurezza pubblica nelle provincie siciliane.	6617
Interrogazione :		Conversione in legge del Regio decreto 15 aprile 1926, n. 679, relativo all'ordinamento delle Casse di previdenza per le pensioni degli impiegati e dei salariati degli Enti locali	6617
Regime doganale fra la Madre Patria e le Colonie:			
FEDERZONI (<i>ministro</i>)	6606		
CIARLANTINI	6607		
Notizie sulla transvolata oceanica di De Pinedo:			
BALBO, <i>sottosegretario di Stato</i>	6607		
PRESIDENTE	6608		
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):			
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1927-1928	6609		
JUNG	6610		
MARCHI CORRADO	6618		
Votazione segreta (<i>Risultato</i>):			
Conversione in legge del Regio decreto 6 agosto 1926, n. 1486, recante provvedimenti per la disciplina ed il coordinamento delle pubbliche manifestazioni di intellettualità, beneficenza, sport e delle commemorazioni ed onoranze	6616		
Conversione in legge del Regio decreto 6 maggio 1926, n. 768, che ammette nuove merci al beneficio della temporanea importazione	6616		

	Pag.		Pag.
Disegni di legge (Presentazione):			
BELLUZZO: Conversione in legge del Regio decreto 13 gennaio 1927, n. 61, portante modificazioni agli articoli 44 e 70 del Regio decreto-legge 7 novembre 1925, n. 1950, sul diritto di autore . . .	6606	MARCHI GIOVANNI: Conversione in legge del Regio decreto 9 maggio 1926, n. 852, che autorizza la spesa necessaria per assicurare la viabilità intorno al santuario della Verna e ad alcuni altri santuari dell'Italia Centrale, e varia il tracciato della strada provinciale di serie n. 19 (Tebro-Casentinese)	6606
FEDERZONI: Conversione in legge del Regio decreto 9 gennaio 1927, n. 78, relativo alla concessione di mutui ad aziende governative per imprese di colonizzazione in Eritrea ed in Somalia. . .	6606	CIAN: Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° luglio 1926, n. 1306, concernente il diritto di autore.	6609
ROCCO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 febbraio 1927, n. 181, circa la proroga del termine per la iscrizione nell'albo degli ingegneri ed architetti dei professori di disegno architettonico	6606	MESSADAGLIA: Conversione in legge del Regio decreto 7 ottobre 1926, n. 1789, riflettente la concessione di un mutuo all'Istituto Federale di credito per il risorgimento delle Venezia	6616
GIURIATI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1926, n. 2443, contenente norme sulla concessione dei servizi pubblici automobilistici . . .	6609	— Conversione in legge del Regio decreto 6 aprile 1926, n. 914, concernente il contributo dello Stato al comune di Verona nelle spese per l'istruzione elementare	661
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 106, contenente norme per la sistemazione delle ferrovie secondarie nei territori riuniti all'Italia in virtù di Trattati. . . .	6609	— Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 settembre 1926, n. 1590, che autorizza il Ministero delle finanze a corrispondere alla provincia di Vicenza il contributo straordinario di L. 900,000 per la riattivazione della ferrovia Schio-Rocchette-Arsiero	6616
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 gennaio 1927, n. 127, recante autorizzazione di spesa per esecuzione di lavori e concessione di sussidi, in dipendenza dei danni prodotti dalle alluvioni del 1926 nella Valle Padana, nelle Tre Venezie e nella provincia di Forlì	6609	— Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 1293, concernente provvedimenti per il completamento del porto di Marghera in Venezia	6616
VOLPI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 169, che sopprime le due sezioni aggiunte della Commissione superiore per l'accertamento e la liquidazione dei danni di guerra di Venezia e costituisce la stessa in unica sezione	6609	VACCHELLI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1926, numero 1987, che autorizza lo stanziamento di somme in bilancio per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati	6616
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 febbraio 1927, n. 115, concernente la sanatoria per l'applicazione dei tributi locali da parte dei comuni e delle provincie	6609	— Conversione in legge del Regio decreto 27 maggio 1926, n. 928, riflettente « Modificazioni ed aggiunte alle vigenti norme sulle pensioni di guerra »	6616
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 novembre 1926, n. 2208, recante disposizioni riflettenti i sottufficiali del Corpo Reale equipaggi marittimi dispensati dal servizio di autorità durante il 1°, 2° e 3° trimestre dell'anno 1924		— Conversione in legge del Regio decreto 21 novembre 1926, n. 2208, recante disposizioni riflettenti i sottufficiali del Corpo Reale equipaggi marittimi dispensati dal servizio di autorità durante il 1°, 2° e 3° trimestre dell'anno 1924	6616
Relazioni (Presentazione):			
MAZZUCCO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 agosto 1926, n. 1684, che approva le norme relative alla restituzione dei mutui concessi per imprese di colonizzazione in Eritrea e nella Somalia Italiana.	6606		
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 settembre 1926, n. 1673, concernente l'estensione agli uffici consolari ed agli impiegati dei Consolati esteri in Italia della esenzione già accordata dall'articolo 7 della legge organica di ricchezza mobile agli agenti consolari	6606		

La seduta comincia alle 16.

MIARI, segretario, legge il verbale della tornata di ieri.

(È approvato).

Commemorazioni.

PRESIDENTE L'onorevole Abisso ha chiesto di parlare. Ne ha facoltà

ABISSO. Onorevoli colleghi, consentitemi che io esprima il mio compianto per la morte recente del senatore Vincenzo Riolo, che fu deputato in questa Camera per cinque legislature rappresentando il collegio di Serra di Falco, e che fu poi nel 1901 nominato senatore.

L'onorevole Riolo, sia come deputato, sia come senatore, spiegò sempre fervida attività politica, e fu soprattutto nella vita pubblica e nella vita privata uomo intemerato e patriota in tutte le ore.

Il senatore Riolo, giunto a tardissima età, simpatizzò entusiasticamente per il partito fascista, che volle sostenere nei momenti buoni e nei momenti tristi.

Consentite ancora, onorevoli colleghi, che io ricordi a voi la figura di un altro uomo pubblico della mia provincia recentemente scomparso, l'onorevole De Michele Ferrantelli che fu deputato per quattro legislature.

Anch'egli dedicò tutta la sua vita all'interesse pubblico e recentemente, per quanto da non molto tempo allontanatosi da ogni attività, volle indossare la camicia nera, e, senza nulla chiedere, servire il fascismo.

Al pari di lui è scomparso repentinamente, circondato dall'affetto dei suoi cari, l'onorevole Eugenio Fronda che, pur avendo militato in altri partiti, era stato fervido estimatore del fascismo.

Propongo che siano inviate alle famiglie degli Estinti ed ai comuni di nascita le condoglianze della Camera, mentre non posso fare a meno di rilevare come questi uomini che appartenevano al passato, anzi due di loro erano vecchissimi, e prossimi, perciò, alla loro fine, senza nulla chiedere abbiano voluto militare nelle file del fascismo, nel quale vedevano l'aurora della nuova Italia (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Pongo a partito la proposta dell'onorevole Abisso perchè siano inviate condoglianze alle famiglie ed ai comuni di nascita dei tre illustri parlamentari, testè commemorati.

(È approvata).

Ha chiesto di parlare l'onorevole Zimolo. Ne ha facoltà.

ZIMOLO. Lo scorso dicembre, quando ormai la Camera aveva chiuso i suoi lavori, si spegneva in Pisa l'ammiraglio Diego Simonetti comandante in capo del-

l'Armata navale. Il Parlamento fascista vuole certamente che sia ricordata la figura di questo grande soldato e marinaio che visse tutta quanta la passione della nostra marina — rimasta immacolata — pur tra l'infuriare di perfide propagande, in epoche fortunatamente superate. L'ammiraglio Diego Simonetti portò al mare tutto il fervore di patriottismo, di cui dettero sempre prova in ogni ora di storia le forti popolazioni friulane delle quali era figlio.

Comandante di altissimo senno, di grande perizia, di sicuro valore nella campagna d'estremo Oriente del 1901, allorchè i nostri marinai si trovarono in Cina di fronte all'insurrezione dei boxers, difensori di inermi, di deboli, degli interessi europei in quella lontana regione, quando cioè i nostri marinai venivano dichiarati dall'ammiraglio inglese Seymour i migliori per spirito di sacrificio e per valore. Valoroso fu il Simonetti nella guerra libica, che lo trovò comandante di squadriglia, e nel 1915 all'importante carica di capo di Stato Maggiore dell'Armata consacrò tutto sè stesso all'opera di organizzazione delle nostre forze sul mare; particolarmente organizzando il salvataggio dell'Esercito Serbo che — finchè la parola gratitudine esiste — nessuno può non riconoscere opera ammirabile di rischio e di sacrificio della nostra marina.

Fu quindi, il Simonetti, comandante di incrociatore, e come tale non si risparmiò in operazioni contro la costa nemica.

Contrammiraglio al comando navale in Albania, organizzatore della difesa aerea di Valona, comandante dopo l'armistizio dei dipartimenti marittimi di Taranto, Napoli e della Spezia, nei giorni della necessaria occupazione di Corfù, fu sempre all'altezza del compito che gli venne affidato.

Se in un'ora triste della vita italiana quando le forze antinazionali, detentrici del potere, tentavano impedire il fatale andare dell'Italia nuova, fu costretto alla più dolorosa delle obbedienze — santa obbedienza quanto fu santa la ribellione — e dovette far eseguire ordini superiori contro due città adriatiche nobilissime, da generosi italiani presidiate, bello è che da questa Camera fascista parta oggi, anche per questo ricordo, una parola che conforti lo spirito del grande soldato e marinaio scomparso, che in quell'ora tragica della nostra vita nazionale molto soffrì.

Egli sempre augurò trionfasse l'idea che difendevano in Fiume i legionari adriatici. I colpevoli erano altri uomini.

Solo per essi non sarà mai il perdono.

Voglia l'onorevole Presidenza esprimere le condoglianze della Camera alla famiglia Simonetti ed alla città di Gemona, per la scomparsa del valoroso ammiraglio, ben definito dall'onorevole ministro della marina con frase lapidaria: « uomo che visse una vita esemplare, intemerata, in ogni circostanza degno capo ed ardito soldato del dovere ». (*Applausi*).

PRESIDENTE. Metto a partito la proposta dell'onorevole Zimolo.

(*È approvata*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rotigliano.

ROTIGLIANO. Onorevoli colleghi, in questa Camera che così fedelmente riflette la rinnovata vita del paese è consuetudine ormai che in sede di commemorazioni si ricordino quanti, anche all'infuori del Parlamento, con l'altezza dell'intelletto o dell'animo seppero bene meritare dalla Patria.

Sia lecito dunque a me, rappresentante della circoscrizione toscana, rievocare la figura altissima di un sacerdote che se fu, per la signorile arguzia dell'ingegno, squisitamente toscano, seppe anche con la nobiltà delle opere e per l'anima tesa sempre in un affanno che non conosceva nè stanchezza nè limiti verso il bene maggiore della Patria, essere faro luminoso di italianità.

Parlo, onorevoli colleghi, di Ermenegildo Pistelli, frate scolopio, professore dell'Ateneo fiorentino, mancato ai vivi in Firenze il 14 gennaio tra il compianto generale della cittadinanza e con strazio indicibile di quanti avemmo la ventura di essergli amici.

Della sua opera di maestro e di educatore, iniziata a 15 anni e proseguita con fervore di apostolo per quasi mezzo secolo fino alla vigilia della morte, attestano quanti, e sono legione, furono in Italia suoi allievi.

Filologo insigne, umanista nel vero e più alto significato della parola, nessuno conobbe quanto lui l'arte di iniziare i giovani al culto ed all'amore della classicità. Ma soprattutto la sua figura merita di essere ricordata in mezzo a noi perchè Ermenegildo Pistelli, in ogni momento della sua vita, nei giorni bui dello smarrimento come in quelli radiosi della vittoria e della riscossa, fu esempio di illuminato patriottismo.

Nè mai, onorevoli colleghi, esempio fu altrettanto fecondo di bene. In un'epoca nella quale, sotto l'influenza dell'anticlericalismo massonico, molti dubitavano della possibilità di conciliare nell'animo dei cattolici italiani il sentimento religioso con l'amore verso la

Patria, la figura di questo sacerdote, che con ardore domenicano confessava in ogni occasione il suo amore sconfinato per l'Italia, pronto a polemizzare indifferentemente con l'*Avanti* e con l'*Unità Cattolica*, fu veramente esempio vivente di come si possa essere figli ugualmente devoti, infiammati dallo stesso ardore, verso Dio e verso la Patria.

Dopo avere aderito sin dalla sua costituzione al partito nazionalista, Padre Pistelli fu nel 1914, accanito interventista ed anche in quella occasione il suo esempio fu particolarmente efficace sia verso coloro che, insegnanti o studiosi, specie nel campo della filologia e della storia, pieni di timore riverenziale, titubavano a prendere posizione contro la dottissima Germania, sia verso quelli che per scrupolo o per timore religioso dimostravano la stessa titubanza.

Fascista della primissima ora, Ermenegildo Pistelli fu incline per temperamento alla più rigida intransigenza, ed in ogni occasione coraggiosamente, con la parola o con la penna, prese posizione per le soluzioni più estreme.

Ma mi piace di rilevare che padre Pistelli fu anche assertore convinto e custode gelosissimo di quei principî morali che costituiscono l'essenza più intima del fascismo.

E molti a Firenze ricordano la figura di questo vecchio sacerdote fare un giorno scudo del suo corpo ad alcuni dei nostri più fieri avversari contro una folla di giovani che, in un impeto di esasperazione, si scagliavano contro di loro per fare giustizia sommaria.

« *Fine scrittore, fascista ardente, patriota di ogni tempo* ». Così il Capo del Governo e Duce del fascismo salutava nell'ora dolorosa della dipartita la salma del caro camerata scomparso.

Il feretro che recava i segni della dignità sacerdotale passò, onorevoli colleghi, il giorno delle esequie per le strade di Firenze fra una selva di bandiere tricolori e un nero agitarsi di gagliardetti fascisti accompagnato fino al bel S. Giovanni e oltre, fino al cimitero di San Miniato al Monte, dal compianto di tutta la città.

S'inchini anche la Camera dei deputati di fronte alla memoria di questo sacerdote esemplare di questo grande italiano, inviando alla città di Camaiore che gli dette i natali, e alla città di Firenze che lo ebbe figlio adottivo carissimo, la espressione del suo vivo e sincero cordoglio. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Pongo a partito la proposta dell'onorevole Rotigliano.

(*È approvata*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Bertacchi, di giorni 8; Fera, di 1; Rubino, di 2; Caradonna, di 3; Reborà, di 15; De Capitani D'Arzago, di 7; Severini, di 3; D'Alessio Francesco, di 3; Schirone, di 1; per motivi di salute: Zancan, di giorni 20; per ufficio pubblico: Salvi, di giorni 3; Guidi Buffarini, di 2; Gargioli, di 1; Maffei, di 8; Canovai, di 5; Troilo, di 4; Fabbri, di 3.

(Sono concessi).

Ringraziamenti per condoglianze.

PRESIDENTE. La famiglia di Ferdinando Russo ha inviato alla Presidenza della Camera il seguente telegramma:

« Invio devoti ringraziamenti Eccellenza Vostra onorevoli componenti Camera nobile attestato memoria compianto mio Fratello. — GUGLIELMO RUSSO ».

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Gli onorevoli deputati Macarini-Carmignani e Scorza hanno presentato una proposta di legge.

Sarà inviata agli Uffici per l'ammissione alla lettura.

Convocazione degli Uffici.

PRESIDENTE. Comunico che gli Uffici sono convocati per le ore 11 di sabato 26, col seguente ordine del giorno:

Ammissione alla lettura di tre proposte di legge d'iniziativa dei deputati Venino, Pierazzi e Macarini Carmignani.

Esame dei disegni di legge:

Toponomastica stradale e monumenti a personaggi contemporanei. (989)

Conversione in legge del Regio decreto 23 luglio 1926, n. 1427, concernente provvedimenti contro il cancro e i tumori maligni. (990)

Conversione in legge del Regio decreto 26 settembre 1926, n. 1650, portante disposizioni speciali per gli ufficiali del Regio esercito, della Regia marina e della Regia aeronautica. (1053)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 ottobre 1926, n. 1786, riguardante lo scioglimento del Consiglio comunale di Milano. (1099)

Conversione in legge del Regio decreto 27 ottobre 1926, n. 1975, contenente disposi-

zioni sul Regio istituto orientale di Napoli. (1123)

Conversione in legge del Regio decreto 7 ottobre 1926, n. 1977, concernente il riordinamento degli universitari d'ingegneria. (1124)

Conversione in legge del Regio decreto 27 ottobre 1926, n. 1933, che reca disposizioni concernenti l'istruzione superiore. (1125)

Istituzione di una Sezione speciale di Corte d'appello in Rodi. (1164)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 ottobre 1926, n. 2021, che reca semplificazioni di procedura per le espropriazioni occorrenti per i lavori che si eseguono dall'Alto Commissario per la città e provincia di Napoli e dai Provveditori alle Opere pubbliche. (1165)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 ottobre 1926, n. 2020, contenente norme per la assegnazione delle case economiche costruite dallo Stato nelle località colpite dal terremoto e consegnate alle rispettive amministrazioni comunali. (1166)

Approvazione della Convenzione internazionale per la eguaglianza di trattamento dei lavoratori stranieri e nazionali in materia di riparazione degli infortuni sul lavoro adottata dalla VII sessione della Conferenza nazionale del lavoro. (1183)

Conversione in legge del Regio decreto 21 ottobre 1926, n. 2053, riflettente la proroga del termine per la nomina dei rappresentanti al Parlamento della Cirenaica. (1188)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2061, che dichiara il Fascio Littorio emblema di Stato. (1189)

Espropriazione, per pubblica utilità, della casa in Genova ove nacque Giuseppe Mazzini. (1195)

Convertibilità in pena restrittiva della libertà personale, a norma della legge ordinaria e quando sia accertata la insolubilità del condannato, delle pene pecuniarie inflitte dall'intendente di finanza in base al Regio decreto 25 marzo 1923, n. 796. (1197)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1926, n. 2063, che dà esecuzione al Patto d'amicizia e di sicurezza, stipulato in Tirana il 27 novembre 1926 fra l'Italia e l'Albania. (1199)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 novembre 1926, n. 2138, che riordina il Registro Italiano per la classificazione delle navi. (1200)

Conversione in legge dei Regi decreti-legge 16 dicembre 1926, n. 2121, recante disposizioni riguardanti il servizio tecnico di-

sposizioni riguardanti il servizio tecnico d'artiglieria, e 16 dicembre 1926, n. 2122, che istituisce un servizio degli specialisti del Genio (1202)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 novembre 1926, n. 2186, circa la proroga del termine per la iscrizione nell'albo degli ingegneri e degli architetti a norma dell'articolo 9 della legge 24 giugno 1923, n. 1395. (1204)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2167, contenente modificazioni alla tariffa degli onorari e diritti accessori spettanti ai notari e agli archivi notarili. (1205)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1^o dicembre 1926, n. 2175, concernente alienazione di prestazioni perpetue dal Fondo di beneficenza e religione nella città di Roma al Fondo per il culto. (1206)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2216, che proroga i termini previsti dal Regio decreto-legge 19 giugno 1924, n. 1153, riguardante i gradi di archivista per motonavi e di motorista navale. (1211)

Conversione in legge del Regio decreto 21 novembre 1926, n. 2161, che approva e rende esecutiva la convenzione aggiuntiva stipulata il 12 ottobre 1926 con la Società transadriatica circa alcune condizioni di esercizio della linea aerea commerciale Venezia-Vienna e viceversa. (1213)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2207, recante provvedimenti per il ripristino della viabilità e per opere di difesa di abitanti in dipendenza delle alluvioni e frane dell'autunno 1925 nelle provincie di Catanzaro, Cosenza e Reggio Calabria. (1215)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 settembre 1926, n. 2125, che approva la convenzione per la concessione del cantiere navale di San Rocco a Livorno. (1216)

Classificazione di opere idrauliche di 2^a categoria nel Veneto e nei territori annessi della Venezia Giulia. (1218)

Autorizzazione di spesa straordinaria per l'esecuzione di lavori di sistemazione idraulico-forestale dei bacini montani. (1221)

Conversione in legge del Regio decreto 16 dicembre 1926, n. 2214, per la disciplina delle Società fiduciarie e revisionali. (1222)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2217, che stabilisce nuove disposizioni per la Camera agrumaria per la Sicilia e Calabria in Messina (1223)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 dicembre 1926, n. 2268, concernente la radiazione di marittimi dalle matricole e dai registri della gente di mare. (1224)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 15, che reca norme per il servizio di trasmissione e recapito dei telegrammi per telefono. (1226)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 settembre 1926, n. 2220, che approva la fondazione in Roma di un istituto internazionale per l'unificazione del diritto privato. (1227)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 39, contenente il differimento della revisione della nomenclatura e classificazione delle cose formanti oggetto dei trasporti sulle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 40 della legge 7 luglio 1907, n. 429. (1245)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 novembre 1926, n. 2158, che reca aggiunte e modifiche al Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3244, sul regime dei tratturi di Puglia e delle trazzere di Sicilia. (1246)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2265, concernente l'istituzione dell'Ente nazionale serico. (1247)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1926, n. 2288, concernente la vigilanza sul funzionamento delle società cooperative e la istituzione dell'Ente nazionale per la cooperazione. (1248)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2334, recante nuovi provvedimenti a favore delle piccole industrie. (1249)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1927, n. 2, contenente norme per la esecuzione degli sfratti. (1250)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1926, n. 2219, contenente norme sulle promozioni nella magistratura. (1256)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 31, che dà facoltà all'Amministrazione delle poste e dei telegrafi di rendere continuativa la prestazione oraria supplementare nel limite di un'ora al giorno, per gli impiegati di ruolo addetti agli uffici esecutivi. (1257)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1926, n. 2352, concernente la costituzione della « Unione Nazionale Ufficiali in congedo d'Italia ». (1258)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1927, n. 11, concernente la istituzione di un servizio stenografico alla dipendenza del Capo del Governo. (1259)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2173, che reca modificazioni all'ordinamento del servizio dei vaglia postali. (1228)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2195, riguardante il collocamento di personale nei ruoli dell'Amministrazione postale telegrafica. (1229)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1927, n. 26, relativo alla revoca della concessione in una parte dei terreni di Monte Mario e dell'ex-convento di Sant'Agostino fatta al comune di Roma con convenzione del 21 aprile 1925. (1233)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 dicembre 1926, n. 2282, concernente la nomina di un commissario speciale per il rifornimento idrico di taluni comuni del Lazio. (1234)

Conversione in legge del Regio decreto 12 dicembre 1926, n. 2258, recante modificazioni al Regio decreto 22 febbraio 1925, n. 209, che revocò le convenzioni per la esecuzione delle opere di costruzione di un bacino di carenaggio a Napoli e di un porto a Baia-Averno. (1235)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 dicembre 1926, n. 2178, concernente la proroga dei termini per la concessione dei benefici di legge in dipendenza dei terremoti. (1236)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1927, n. 29, concernente la facoltà ed attribuzioni ai capi compartimento e dei comitati d'esercizio delle ferrovie dello Stato. (1238)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 novembre 1926, n. 2164, concernente l'impiego nell'uomo di sieri, vaccini ed affini non prodotti a scopo di vendita e per la produzione di autovaccini. (1241)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2124, concernente la soppressione delle cause d'ineleggibilità e d'incompatibilità tra le funzioni di deputato al Parlamento e di Podestà. (1242)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2123, che conferisce all'Amministrazione comunale di Milano i poteri necessari per addivenire a modificazioni nell'ordinamento degli uffici e nel funzionamento dei servizi. (1243)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 gennaio 1927, n. 1, concernente il

riordinamento delle circoscrizioni provinciali. (1244)

Conversione in legge del Regio decreto, 19 dicembre 1926, n. 2266, concernente l'importazione, la fabbricazione e la vendita di poppatoi, capezzoli artificiali, succhietti, tetterelle e simili. (1260)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1926, n. 2273, contenente disposizioni circa la fabbricazione, distribuzione e vendita di insegne e distintivi portanti l'emblema del Fascio Littorio. (1261)

Conversione in legge dei Regi decreti-legge 6 febbraio 1927, n. 68, che istituisce la carica di Capo di Stato Maggiore generale e ne determina le attribuzioni, e 6 febbraio 1927, n. 69, che determina le attribuzioni del Capo di Stato Maggiore dell'esercito, del comandante in 2ª del Corpo di Stato Maggiore, dei generali comandanti designati d'armata e del Consiglio dell'esercito e reca alcune particolari disposizioni riguardanti lo stato e l'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito. (1262)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2174, che reca provvedimenti per la disciplina del commercio di vendita al pubblico. (1264)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 55, concernente la estensione ad altri enti delle disposizioni dell'articolo 4 del Regio decreto-legge 29 luglio 1923, n. 1315, contenente provvidenze per incoraggiare i dissodamenti, la motoaratura e la elettrocoltura. (1265)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 59, che proroga il termine stabilito dal Regio decreto-legge 13 agosto 1926, n. 1605, per la obbligatorietà delle concimaie. (1266)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 dicembre 1926, n. 2295, recante provvedimenti per l'impiego dell'alcool come carburante. (1268)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 63, concernente l'istituzione in una zona della Sardegna, di una succursale della scuola pratica di meccanica agraria di Roma. (1269)

Provvedimenti per incoraggiare la esecuzione di alcuni lavori di sistemazione agraria, diretti all'incremento della cerealicoltura. (1270)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 51, che estende ai comuni di Bari, Trieste e Venezia le disposizioni del Regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2123. (1271)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 gennaio 1927, n. 52, concernente aggregazione al comune di Verona di cinque comuni limitrofi. (1272)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 53, recante provvedimenti per la sistemazione e funzione dei servizi nel comune unificato di Genova. (1273)

Conversione in legge del Regio decreto-13 gennaio 1927, n. 80, che proroga la efficacia del Regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 1115, concernente la alienazione di Regie navi radiate dal quadro del Regio naviglio e non più reimpiegabili. (1274)

Esame delle proposte di legge:

Mazzini — Abolizione delle decime e vigesime e altre annualità ecclesiastiche o feudali imposte ai comuni di San Benigno, Montanaro e Lombardore. (1190)

Mazzini — Concorso dello Stato alle spese per la sistemazione della tomba del maestro Giacomo Puccini a Torre del Lago. (1191)

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Mazzucco e Marchi Giovanni a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

MAZZUCCO. Ho l'onore di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 agosto 1926, n. 1684, che approva le norme relative alla restituzione dei mutui concessi per imprese di colonizzazione in Eritrea e nella Somalia Italiana; (1063)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 settembre 1926, n. 1673, concernente l'estensione agli uffici consolari ed agli impiegati dei Consolati esteri in Italia della esenzione già accordata dall'articolo 7 della legge organica di ricchezza mobile agli agenti consolari. (1064)

MARCHI GIOVANNI. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul seguente disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 9 maggio 1926, n. 852, che autorizza la spesa necessaria per assicurare la viabilità intorno al santuario della Verna e ad alcuni altri santuari dell'Italia centrale, e varia il tracciato della strada provinciale di serie n. 19 (Tebro-Casentinese). (919)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della economia nazionale.

BELLUZZO, *ministro dell'economia nazionale*. Ho l'onore di presentare alla Camera il disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 13 gennaio 1927, n. 61 portante modificazioni agli articoli 44 e 70 del Regio decreto-legge 7 novembre 1925, n. 1950, sul diritto di autore. (1319)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle colonie.

FEDERZONI, *ministro delle colonie*. Ho l'onore di presentare alla Camera il disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 9 gennaio 1927, n. 78, relativo alla concessione di mutui ad aziende governative per imprese di colonizzazione in Eritrea ed in Somalia. (1317)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della giustizia.

ROCCO, *ministro della giustizia e degli affari di culto*. Ho l'onore di presentare alla Camera il disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 febbraio 1927, n. 181, circa la proroga del termine per la iscrizione nell'albo degli ingegneri ed architetti dei professori di disegno architettonico. (1318)

PRESIDENTE. Do atto agli onorevoli ministri dell'economia, delle colonie e della giustizia della presentazione di questi disegni di legge. Il primo e il terzo saranno inviati agli Uffici; l'altro alla Giunta generale del bilancio.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle interrogazioni.

Ve n'è una soltanto, dell'onorevole Ciarlantini al ministro delle colonie « per sapere se non ritenga necessario promuovere l'abolizione di ogni barriera doganale tra la Madre Patria e la Tripolitania ».

L'onorevole ministro delle colonie ha facoltà di rispondere.

FEDERZONI, *ministro delle colonie*. L'interrogazione dell'onorevole Ciarlantini riguarda la Tripolitania, ma il problema di cui si tratta interessa egualmente la Cirenaica, data l'analogia di condizioni economiche delle due colonie, alle quali non potrebbe applicarsi un regime doganale diverso.

È verissimo che oggi, secondo l'ordinamento vigente che fu determinato da consi-

derazioni essenzialmente finanziarie, le merci provenienti dalla Madre Patria, alla loro introduzione nelle colonie libiche pagano un dazio, il quale peraltro è assai minore di quello cui sono sottoposte le merci di provenienza estera.

Occorre, a questo riguardo, notare che il problema dei rapporti fra la Madre Patria e le colonie non è affatto semplice nè per l'Italia nè per le altre potenze coloniali: tanto è vero che non soltanto le nostre colonie così del Mediterraneo come dell'Africa orientale, ma quasi tutte le colonie degli altri Stati hanno una tariffa doganale autonoma, che colpisce in genere sia pure con diversa misura di tassazione i prodotti delle rispettive Metropoli.

Fino a poco tempo fa nelle colonie inglesi le merci erano ammesse col regime della porta aperta, ossia erano sottoposte ai medesimi dazi d'entrata tanto se provenienti dal Regno Unito quanto se dai paesi esteri.

Soltanto da pochi anni è stato stabilito per le merci inglesi un dazio preferenziale.

Lo stesso può dirsi, per tacere di altri esempi, per la Tunisia, che, dopo quasi mezzo secolo di Protettorato, e con i magnifici progressi realizzati nel campo economico e sopra tutto nell'avvaloramento terriero, non ha ancora attuato l'unione doganale — ora più che mai desiderata dagli interessati — ma ha semplicemente imposto dazi molto ridotti o accordata l'esenzione soltanto per determinate categorie di merci francesi.

Dichiaro all'onorevole Ciarlantini che a scopi simili tende uno schema di provvedimento per la modificazione del regime doganale delle colonie libiche, che avrò l'onore di presentare prossimamente all'approvazione del Consiglio dei ministri.

Questo annuncio credo che, per ora, possa soddisfare l'onorevole interrogante e le ardimentose forze produttive che, sempre più numerose e feconde, vanno cimentandosi in Tripolitania, a segnarvi nuovamente il solco della nostra civiltà e del nostro lavoro. Mentre io riconosco volentieri l'importanza della questione sollevata opportunamente dall'onorevole Ciarlantini, egli vorrà dal canto suo ammetterne la estrema complessità, che presenta contraddittori riflessi economici e finanziari e che consiglia perciò una soluzione graduale, tale da accompagnare via via organicamente il sicuro sviluppo ascendente della nostra maggiore colonia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Ciarlantini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CIARLANTINI. Sono lieto di avere provocato le odierne dichiarazioni di Sua Eccellenza Federzoni, e sono lieto anche di dichiarare che sono soddisfatto.

PRESIDENTE. È così esaurita l'interrogazione iscritta nell'ordine del giorno.

Notizie sulla transvolata oceanica del comandante De Pinedo.

BALBO, sottosegretario di Stato per l'aeronautica. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALBO, sottosegretario di Stato per l'aeronautica. (*Segni di attenzione*). Ieri la Camera fascista ha tributato il suo plauso entusiastico a De Pinedo. Oggi De Pinedo ed i suoi compagni sono già a Porto Natal, e forse hanno già spiccato il volo per le tappe successive dell'America Latina. (*Vivissimi generali applausi*).

Perchè il mondo sappia quali enormi difficoltà hanno superato gli intrepidi aviatori, per ordine del ministro dell'aeronautica, leggo il telegrafico rapporto di De Pinedo, trasmesso dall'Italcable:

«Giorno mio arrivo verificatosi tempo cattivo Noronha, speravo raggiungere Nathal con combustibile avanzato, ma dopo un'ora volo direzione Nathal mi sono accorto, causa vento rinforzato, non poter giungere per soli pochi minuti stop arrivato nuovamente sopra Noronha trovo che la nave della marina Brasiliana Barroso qui inviata per eventuale aiuto aveva salpato ed era ad un miglio dalla costa stop ho ammarrato allora senza inconvenienti nella relativa calma determinata dalla scia del bastimento stop la manovra di rimorchio al posto di fonda fu assai difficile, laboriosa, perchè a causa del mare grosso il Barroso non ha potuto mettere in mare i motoscafi e le lancia non riuscivano ad agguantare lo idrovolante stop finalmente dopo tre ore di manovra questo fu potuto rimorchiare al posto di fonda dove il mare a causa della risacca rompeva fortemente, mentre che il cavo delle onde scopriva l'elica del bastimento stop appena il Barroso dette fondo, lo apparecchio non poté essere scostato in tempo dalle lancia dal bordo di esso e fu da un'onda più forte sbattuto a varie riprese contro le murate ed urtandosi con la ala destra et la coda rompendosi alcune centine dell'ala destra la parte compensata dell'alerone destro verificandosi rallentamento di alcuni perni degli attacchi agli scafi stop per-

ciò feci primo telegramma informativo dello incidente tanto più che apparecchio sembrava fosse sconnesso per il forte urto ricevuto stop questa mattina sono stati stretti i bulloni allentati e si è notato che molti altri di parti vitali potevano svitarsi a mano, il che era dovuto al fatto che per la lunga esposizione dello apparecchio al forte calore equatoriale le parti di legno si erano ritirate lasciando maggior giuoco e favorendo lo svitamento dei bulloni col concorso delle vibrazioni dovute ai voli prolungati stop pertanto ripassati i bulloni raddrizzato alla meglio lo alerone spero poter proseguire senza perdere tempo fino a Buenos Ayres dove si eseguiranno le necessarie ulteriori verifiche et riparazioni stop sarei partito oggi stesso se per errore non avessero in un istante che mancò nostra sorveglianza per altri lavori rovesciato nei serbatoi alcune latte di petrolio invece di benzina stop aggiungo nei riguardi della traversata atlantica che io come telegrafato ero già pronto a partire da Bolama la sera stessa di mercoledì senonchè il calo del carico utile dello apparecchio per effetto delle caratteristiche della temperatura et densità atmosferica locali fu superiore al previsto anche perchè in Bolama si verificò un caldo afoso asfissiante eccezionale per la stagione tanto che la temperatura dell'acqua nel radiatore a motore fermo nelle ore diurne arrivava a cinquantacinque gradi ciò che complicava la manovra di decollage poichè dopo venti secondi non andando l'apparecchio sul redan l'acqua si metteva a bollire stop risolsi per ciò dopo una seconda notte di tentativi infruttuosi per non compromettere irrimediabilmente i motori, di recarmi a Porto Praia dove la temperatura è più bassa, ma qui si andò incontro ad altri inconvenienti dipendenti dallo stato permanente di agitazione del mare complicato dall'assenza di vento durante le ore notturne in cui era necessario partire et per essere nelle migliori condizioni astronomiche per rintracciare dopo duemilatrecento chilometri di volo l'Isola di Noronha stop esperimentai vari posti e finalmente la terza notte mi riuscì di partire lasciando a terra perfino l'ancora et tutti gli indumenti dell'equipaggio et una parte di viveri per alleggerire apparecchio stop traversata atlantica che è durata quattordici ore più due ore volo per inutile tentativo raggiungere Porto Natal tutto funzionato benissimo et motori sono stati di una regolarità perfetta stop durante decollaggio Porto Praia avvenuto con pochissima visibilità essendo luce lunare già ridotta et cielo coperto l'acqua dei radiatori si è messa a bollire et si è potuto rimediare con grandi sforzi pompando nel radia-

tore attivamente acqua fresca di riserva stop il cielo è stato quasi sempre coperto cosicchè solo a stento si sono potute fare le osservazioni astronomiche che ci hanno condotto direttamente sull'Isola di Noronha stop nei paraggi dell'equatore un violentissimo e prolungato acquazzone ci ha costretto a camminare vario tempo a fior d'acqua facendo salire in modo preoccupante la temperatura del radiatore nel quale per rimedio si è dovuto pompare tutta acqua minerale della nostra provvista di viveri nonchè quattro litri dell'acqua piovana stessa penetrata nel posto di pilotaggio et recuperata per mezzo di spugne vi è stato poi un lavoro continuo per il pompaggio di olio dal serbatoio supplementare a quello del castello motore e la benzina da un serbatoio all'altro per assicurare sempre il migliore equilibrio nonchè per essere sicuri di vuotare i serbatoi dell'apparecchio sino all'ultima goccia di benzina stop furono avvistati vari piroscafi in vista dei quali siamo passati per farci riconoscere stop dalla partenza finora tra i lavori diurni et tentativi notturni l'equipaggio potè dormire solo pochissime ore ma si trova sempre in ottime condizioni fisiche e morali nonostante le traversie subite et fatiche inenarrabili sopportate stop il comandante Del Prete per le osservazioni astronomiche et mio motorista Zacchetti hanno coadiuvato il sottoscritto in maniera superiore a qualsiasi elogio stop il maresciallo Degli Innocenti che portò un aiuto prezioso per il continuo lavoro di rifornimento e sorveglianza cadde stremato di forze per esaurimento fisico la sera della nostra partenza da Praia nonostante la sua prestanza personale stop

Firmato: De Pinedo ».

Italcable ore 14.57.

(Vivissimi prolungati generali applausi cui si associano anche le tribune — I ministri e i deputati sorgono in piedi).

PRESIDENTE. Sono lieto di annunciare che Sua Eccellenza il Presidente, rendendosi interprete della manifestazione ieri tributata dalla Camera allo eroico comandante De Pinedo, gli ha inviato questa mattina un caloroso telegramma di plauso e di augurio. *(Vivissimi applausi).*

Votazione segreta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 20 agosto 1926, n. 1548, che approva e rende esecutiva la convenzione 30 luglio 1926,

conclusa con la Società Transadriatica per l'impianto e l'esercizio di una linea aerea commerciale tra Venezia e Vienna; (1007)

Conversione in legge del Regio decreto 6 maggio 1926, n. 768, che ammette nuove merci al beneficio della temporanea importazione; (*Approvato dal Senato*) (1134)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 giugno 1926, n. 1086, concernente lo scioglimento del Consiglio di amministrazione della Regia Università di Bari; (1043)

Conversione in legge del Regio decreto 16 settembre 1926, n. 1805, concernente la estensione dell'obbligo del diritto fisso di visita veterinaria a prodotti ed avanzi animali non contemplati nella tabella annessa alla legge 16 luglio 1916, n. 947; (1098)

Conversione in legge del Regio decreto 1º luglio 1926, n. 1266, recante disposizioni per la lotta contro la formica argentina; (1021)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º luglio 1926, n. 1297, concernente l'uso della qualifica di « mutua » e di « popolare » da parte degli Istituti di credito; (1022)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 settembre 1926, n. 1556, riguardante la pubblicazione degli elenchi degli abbonati al telefono; (1047)

Conversione in legge del Regio decreto 6 agosto 1926, n. 1486, recante provvedimenti per la disciplina ed il coordinamento delle pubbliche manifestazioni di intelligenza, beneficenza, sport e delle commemorazioni ed onoranze; (1142)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 luglio 1926, n. 1254, recante provvedimenti per la tutela della sicurezza pubblica nelle provincie siciliane; (991)

Conversione in legge del Regio decreto 15 aprile 1926, n. 679, relativo all'ordinamento delle Casse di previdenza per le pensioni degli impiegati e dei salariati degli Enti locali. (1105)

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta, e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Cian a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

CIAN VITTORIO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º luglio 1926, n. 1306, concernente il diritto di autore. (1023)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1926, n. 2443, contenente norme sulla concessione dei servizi pubblici automobilistici; (1320)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 106, contenente norme per la sistemazione delle ferrovie secondarie nei territori riuniti all'Italia in virtù di Trattati; (1321)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 gennaio 1927, n. 127, recante autorizzazione di spesa per esecuzione di lavori e concessione di sussidi, in dipendenza dei danni prodotti dalle alluvioni del 1926 nella Valle Padana, nelle Tre Venezie e nella provincia di Forlì. (1322)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

VOLPI, *ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 169, che sopprime le due sezioni aggiunte della Commissione superiore per l'accertamento e la liquidazione dei danni di guerra di Venezia e costituisce la stessa in unica sezione; (1323)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 febbraio 1927, n. 115, concernente la sanatoria per l'applicazione dei tributi locali da parte dei comuni e delle provincie. (1324)

PRESIDENTE. Do atto agli onorevoli ministri dei lavori pubblici e delle finanze della presentazione di questi disegni di legge. Il primo sarà trasmesso alla Giunta generale del bilancio; gli altri agli Uffici.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del

Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio dal 1º luglio 1927 al 30 giugno 1928.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Jung.

JUNG. Nella riunione che, poco dopo la sua assunzione al Dicastero dei lavori pubblici, l'onorevole Giuriati indisse per discutere dei problemi meridionali, la voce unanime dei rappresentanti le varie provincie siciliane prospettò la questione dei lavori pubblici in Sicilia sotto un duplice aspetto:

1º) Necessità di dare, senza ritardo, effettiva esecuzione alle opere già da tempo deliberate, e di spendere, senza dar luogo a residui ed a storni, le somme già a tal uopo stanziante;

2º) Necessità di accettare e coordinare organicamente le opere pubbliche occorrenti per la valorizzazione economica ed agraria dell'isola e per assicurare alle sue popolazioni le condizioni essenziali di una vita civile, e necessità che da questo accertamento e da questa coordinazione si passasse rapidamente alla esecuzione delle opere stesse per purgare quell'enorme arretrato che in fatto di spese d'impianto e di attrezzatura ad una vita economica intensa, si riscontra in Sicilia, sia in via assoluta, sia anche in confronto alle altre regioni d'Italia.

Alla prima di queste necessità il Governo Nazionale ha provveduto, poichè la istituzione del Provveditorato, l'amoroso interessamento del Ministro, l'opera indefessa e fascisticamente energica ed efficiente dell'egregio funzionario preposto alle opere pubbliche in Sicilia hanno impresso ai lavori un ritmo corrispondente alle più urgenti necessità dell'isola.

Infatti, alla stasi dei lavori pubblici in Sicilia aveva contribuito in misura considerevole la mancanza dei progetti per le opere già autorizzate.

La funzione preminentemente elettorale che era stata data per tanto tempo alle opere pubbliche e la mancanza di attrezzatura e di finanziamento per parte degli enti locali avevano fatto sì che la compilazione dei progetti costituisse un ostacolo che diveniva insormontabile, quando, come spesso avveniva, gli enti locali direttamente interessati si muovevano nel circolo vizioso costituito dalla mancanza di fondi per fare compilare il progetto e dalla impossibilità di procurarsi un finanziamento finchè il progetto non fosse presentato.

La provvida disposizione che autorizza i Provveditorati a servirsi di privati professionisti per la più sollecita compilazione dei progetti ha trovato in Sicilia pronta

applicazione ed ha permesso di passare alla rapida realizzazione dei lavori che aspettavano da tempo che l'autorizzazione ad eseguirli si concretasse in qualche cosa di tangibile.

In un primo tempo però la nuova volontà fattiva, in materia di opere pubbliche, si è trovata di fronte alla difficoltà non lieve di una inadeguata disponibilità di imprenditori idonei per capacità, per moralità e per mezzi, quelli esistenti essendo già saturi di impegni.

Nè ciò deve sorprendere.

Il ritmo dei lavori pubblici in Sicilia era stato così lento per così gran numero di anni che tutto l'ambiente si era intonato ad esso e la deficienza nella attrezzatura si riscontrava non solo negli uffici tecnici degli enti locali, ma in ogni campo che avesse attinenza a questa forma di attività.

Anche questa difficoltà è ormai in massima parte superata e si può prevedere che, entro brevissimo tempo, essa non esisterà più affatto, mentre non vi sono difficoltà reali per quanto riguarda la provvista di mano d'opera, nè sono da prevedersene per l'avvenire, data la mancanza di emigrazione e la prolificità della stirpe.

Esistono quindi tutte le condizioni perchè il ritmo dei lavori pubblici in Sicilia s'intensifichi ulteriormente, ove vi sopperiscano adeguati stanziamenti di bilancio; ed è appunto questa necessità che io desidero di prospettare alla Camera, sia in relazione alle opere già deliberate, sia in relazione a quelle che il Provveditorato aveva il compito di accertare e di coordinare e che sono già state studiate e raccolte nel piano regolatore presentato fin dal principio dello scorso anno.

La opportunità di tale ulteriore intensificazione procede, a mio credere, da due ordini di considerazioni: anzitutto l'arretrato in fatto di opere pubbliche intese a fornire la regione di quella attrezzatura di base, che, come ebbi occasione di dire altra volta, costituisce, rispetto allo sviluppo economico di un paese, ciò che le spese d'impianto costituiscono in rapporto alla possibilità di sviluppo di una ordinaria impresa industriale, è tale in Sicilia che, malgrado il fervore di volontà, che sotto la spinta animatrice del fascismo, pervade le nostre popolazioni, esse trovano in questa mancanza degli elementi primi indispensabili un ostacolo grandissimo ad ogni loro sforzo.

Inoltre lo squilibrio che questo stato di cose ha creato tra le possibilità effettive

delle varie regioni d'Italia, sia in rapporto al loro spontaneo sviluppo sia in rapporto agli effetti delle varie disposizioni legislative che tendono a favorirlo, cresce man mano che si fa più rapido il progresso nelle regioni più sviluppate, mentre che in altre, come in Sicilia, si arriva appena a ricuperare faticosamente parte del tempo perduto.

È necessario quindi che quel grado di elementare attrezzatura del paese senza del quale troppo scarso assegnamento si può ragionevolmente fare sullo sforzo dei singoli, sia raggiunto con la maggiore celerità, che le effettive possibilità della regione nella esecuzione dei lavori e lo sforzo massimo della finanza consentono, e ciò anche perchè l'unità spirituale cementata dal sangue dei nostri morti, e che oggi è così sentita in ogni parte d'Italia e nella Sicilia tutta, si alimenta bensì di fattori spirituali, ma esige pur tuttavia la possibilità di una uniformità di legislazione anche nel campo dello sviluppo economico, uniformità di legislazione che, per essere efficace, deve avere per suo presupposto delle condizioni approssimativamente uniformi in tutto il territorio al quale le disposizioni di legge si applicano.

Ma altre ragioni di urgenza vi sono per la Sicilia.

Le condizioni di sicurezza pubblica che esistevano nell'isola, condizioni che la organizzazione elettorale della vita pubblica contribuivano potentemente a mantenere, resero per decenni praticamente impossibile lo sviluppo di un'attività produttiva nel campo della intensificazione agricola che costituisce le possibilità maggiori dell'Isola.

In altra occasione, quando si discuterà il bilancio degli interni, è mia intenzione di esporre considerazioni dettagliate su questo problema, sia in rapporto alle condizioni ambientali che il fascismo ha trovato, sia riguardo all'opera così feconda di bene che, sotto l'impulso diretto del Duce, il Governo nazionale ha già attuato e pertinacemente persegue.

Mi è tuttavia necessario di constatare già ora — e grande è la mia gioia di siciliano e di fascista nel farlo — che le condizioni della pubblica sicurezza e le condizioni di ambiente sono già così profondamente mutate in Sicilia, che l'impedimento pregiudiziale che per così lungo tempo ne era derivato all'economia siciliana può considerarsi in gran parte rimosso.

Nei dibattiti che si sono avuti in Sicilia in occasione di convegni agricoli, sia di pro-

prietari, che di lavoratori della terra, il problema dell'incremento agricolo dell'Isola è stato sempre individuato in base a queste due esigenze preliminari:

Sicurezza pubblica. — Viabilità.

Oggi che, grazie all'azione del Governo fascista, la sicurezza pubblica è tale che la fiducia nell'imperio della legge è risorta in ogni parte dell'Isola e che alcune delle caratteristiche locali, come la solidarietà contro la legge, che sembravano pesare come una condanna su tutti i rapporti economici e sociali, dimostrano la loro vera natura di fatti contingenti e cedono ad una fiduciosa collaborazione nell'opera intrapresa dal Governo fascista; ora che la fede fascista, che infiamma i siciliani, si indentifica con l'appoggio appassionato che essi danno a chi si sforza di mettere in evidenza come la popolazione siciliana sia tra le più laboriose e oneste, e come solo una piccola minoranza, appoggiandosi a degenerazione della vita politica, la abbia diffamata; ora che i proprietari sono, senza preoccupazione per la loro incolumità personale, curare la coltivazione delle loro terre; ora che i piccoli lavoratori non devono preoccuparsi del longu tragitto tra i centri rurali in cui si affollano, ed i campi lontani che la loro fatica feconda; ora, io dico, più intensamente è sentita da tutti l'urgenza di quelle opere, il cui valore si accresce, poichè le mutate condizioni dell'isola permetteranno di sfruttarne pienamente i vantaggi.

Io ho già parlato a lungo della viabilità, in altra discussione del bilancio dei lavori pubblici, e sarebbe inutile che io ripetessi gli argomenti da me già svolti al riguardo. Ritengo tuttavia di dovere, con una sola considerazione e con poche cifre, sintetizzare agli occhi vostri l'importanza di questo problema, rispetto allo sviluppo della produttività agricola in Sicilia.

La mancanza di accessibilità è ragione essenziale della poca diffusione in Sicilia delle macchine agricole e del parco impiego dei concimi chimici.

La trebbiatura meccanica, che in altre parti d'Italia è diventata di uso assolutamente comune, si pratica invece solo eccezionalmente nelle nostre regioni. Nella provincia di Palermo vi sono in tutto 5 trebbiatrici (*Commenti*), mentre in generale nell'Isola la trebbiatura si effettua ancora facendo calpestare le spighe da muli o da cavalli, che girano in tondo sull'aia.

Ora, uno dei proprietari della provincia di Palermo, il quale quest'anno, in occasione

della battaglia del grano ha per la prima volta adottato la trebbiatura meccanica e che ha fatto dei raffronti tra la resa ottenuta meccanicamente e la resa che lo stesso grano gli dava con l'antico, preadamitico sistema di trebbiatura, ha riscontrato per la trebbiatura meccanica una maggior resa effettiva del 7 per cento, resa che se è leggermente inferiore a quella dall'8 al 10 per cento, menzionata in molti trattati, costituisce tuttavia un incremento notevole della quantità di grano utilizzabile quale alimento umano.

Secondo le statistiche ufficiali, la produzione totale del grano in Sicilia è stata nel 1925 di quintali 8.959.000 e nel 1926 di quintali 7.355.000.

Ora, ammettendo che anche solo per due terzi di tale produzione si adottasse la trebbiatura meccanica, l'aumento di resa importerebbe circa 350.000 quintali, cioè l'incremento netto in pro dell'economia generale del paese importerebbe, al valore corrente del grano, una somma annua di 60 a 70 milioni di lire, sufficienti a finanziare un programma di costruzioni stradali di più che 2500 chilometri.

Io non sono certo così semplicista da stabilire l'equazione « accessibilità » = « trebbiatura meccanica », ma debbo fare rilevare che nelle condizioni attuali della viabilità in Sicilia pochissimi sono i terreni graniferi accessibili a delle macchine così voluminose come le trebbiatrici, perchè conviene non dimenticare che, come ebbi occasione di dire altre volte, la Sicilia ha solo una media di 302 metri di strada carreggiabile per ogni chilometro quadrato.

Naturalmente, nel fare queste constatazioni, io debbo pienamente riconoscere l'entità del programma stradale relativo a strade già autorizzate, che viene ora gradualmente realizzato in Sicilia, dando attuazione a provvedimenti di legge e impiegando stanziamenti già fatti precedentemente.

Mi risulta anche, poichè tali cifre ci vennero comunicate nella riunione che fu indetta presso il Provveditorato alle opere pubbliche per la Sicilia, prima che il piano regolatore predisposto dal Provveditorato stesso fosse trasmesso a Roma, che il piano regolatore prevede tra strade indispensabili e strade necessarie, altri 1400 chilometri circa di strade di nuova costruzione.

Sono delle cifre imponenti che documentano tuttavia solo l'arretrato immenso che si era costituito in rapporto ai mezzi di

comunicazione in Sicilia, e che dimostrano, a mio credere, la necessità di prelevare comunque dal piano regolatore stesso la costruzione di strade come rispondente ad una necessità urgente e indilazionabile.

Io non vorrei che le mie parole fossero fraintese.

Sono pienamente cosciente del particolare amore che l'onorevole ministro pone nello studio dei problemi che riguardano l'Isola nostra e concordo con la visione che egli ha delle soluzioni possibili.

Io gli sono particolarmente grato, tra l'altro, per la iniziativa da lui presa della costruzione dei primi nuclei di villaggi agricoli in connessione alla costruzione di nuove strade.

Con tale iniziativa si affronta uno dei problemi maggiori nelle vaste zone di latifondo, quello cioè dell'accentramento della popolazione agricola in grossi borghi rurali estremamente distanti dalle terre da coltivare, ed io ho piena fiducia che, oggi che le condizioni della sicurezza pubblica cominciano a consentirlo, questi nuclei di villaggi agricoli avranno forza di attrazione da un lato e serviranno dall'altro di sprone e di esempio per il diffondersi delle abitazioni coloniche.

Debbo tuttavia insistere sul concetto già espresso dell'urgenza e delle necessità di uno sviluppo sempre maggiore di tali opere, per le quali, a mio credere, occorrerà che gli stanziamenti siano progressivamente maggiori.

Non voglio ripetere il concetto già esposto altre volte, che cioè vi è analogia tra le spese per la viabilità in Sicilia e le somme che per bonifiche lo Stato ha impegnate a prò di altre regioni d'Italia, in quanto che non la malsania, non la scarsezza di popolazione, ma essenzialmente la mancanza di accessibilità si oppone in Sicilia ad una bonifica agraria.

Ricordo che l'onorevole ministro ha fatto le sue riserve, quando io altra volta ho accennato alla possibilità che, come le bonifiche si finanziano con concessioni che importano una spesa effettiva infinitamente maggiore che non l'ammontare della corrispondente annualità inclusa nel bilancio consolidato, così anche per le strade indispensabili e necessarie della Sicilia, ove, se nessun'altra soluzione fosse possibile, occorrerebbe studiare con criteri analoghi qualche forma di finanziamento a lunga scadenza.

Io concordo anzi nel concetto che in regime di finanza ortodossa, quale è quella

che il Governo fascista ha adottata, il sistema delle concessioni debba essere limitato quanto più è possibile.

Persisto tuttavia nel ritenere che al finanziamento di queste opere ben al di là delle cifre già stanziare in bilancio occorrerà provvedere, poichè pochi investimenti saranno più di questi immediatamente redimiti, non per la Sicilia soltanto, ma per la nazione tutta, che dalla maggiore produttività delle nostre terre trarrà vantaggio economico.

Io ritengo inoltre che poco vi sia più da fare in rapporto alla viabilità siciliana in base alle disposizioni di leggi già esistenti. La massima parte delle nuove strade previste dal piano regolatore non potranno giovare di alcuna delle leggi passate.

Inoltre minimo assegnamento può farsi sulle risorse degli Enti locali che, in base al piano regolatore stesso, saranno impegnate essenzialmente per le opere indispensabili a fornire tutti i centri abitati degli elementi essenziali di una vita civile, quali: acqua potabile, fognature, cimiteri, macelli, ecc.

Io ritengo quindi che nuove disposizioni di legge saranno necessarie; ed appunto in previsione di esse voglio accennare al problema della viabilità vicinale che deve necessariamente innestarsi sulla grande viabilità di cui si occupa il piano regolatore delle opere pubbliche in Sicilia, affinché questa venga valorizzata pienamente.

In altre occasioni, quando è stato prospettato come la viabilità sia, rispetto alla bonifica agraria in Sicilia, elemento preminente e preliminare, così come il prosciugamento lo è per le bonifiche in altre regioni d'Italia, è stato risposto che la legge sulle bonifiche e la legge sulla trasformazione fondiaria già provvedono a sussidiare anche opere stradali e che quindi, ove in Sicilia si formassero dei consorzi di bonifica agraria, questi troverebbero nelle leggi esistenti l'appoggio necessario per esplicare il loro compito.

Io debbo rilevare tuttavia che se ciò può essere stato nelle intenzioni del legislatore, ciò non risulta dal contesto delle leggi.

La legge sulle bonifiche dice bensì allo articolo 9 che i progetti di bonifica « devono comprendere i lavori occorrenti per la costruzione delle strade, per mettere il territorio bonificato in comunicazione coi prossimi centri abitati ».

E la legge stessa, riconosciuto che, agli effetti della bonifica, lo scopo di rilevante

interesse igienico, posto dalla legge Baccarini, come requisito fondamentale della classificazione in prima categoria, si era dimostrato praticamente irraggiungibile, se non come effetto mediato della intensificazione culturale dei terreni prosciugati, stabilisce all'articolo 2 che il fine agrario cessi dall'essere considerato come giustificazione accessoria della bonifica, e che l'utile igienico e quello economico vengano considerati alla stessa stregua.

Tuttavia, la legge continua ad intitolarsi « legge sulle bonificazioni delle paludi e dei terreni paludosi », e non si può ragionevolmente aspettarsi che chi è chiamato ad applicarla faccia astrazione dall'esistenza o meno di paludi e terreni paludosi ed ammetta, in via di interpretazione, che rispetto ad alcune regioni le opere stradali per rendere accessibili le terre e quelle di sistemazione del terreno per trattenere, anzichè per smaltire le acque siano, rispetto all'interesse economico della nazione, perfettamente equivalenti alle opere che la legge specificatamente prevede per il prosciugamento delle paludi e dei terreni palustri.

In quanto alla legge sulle trasformazioni fondiarie, essa non stabilisce nuovi interventi dello Stato, se non in misura integrativa. Essa infatti dice che: « rimangono ferme le disposizioni vigenti circa la competenza passiva delle opere di trasformazione fondiaria ». Ed aggiunge solo che: « in relazione ai prevedibili risultati economici della trasformazione, potrà l'assieme dei concorsi degli enti pubblici essere ridotto oppure integrato con una quota suppletiva di concorso governativo ».

Ora, è chiaro che se un determinato comprensorio di bonifica esistente in Sicilia non ha potuto essere classificato perchè in esso manca la palude o la preminenza di terreni paludosi, le opere stradali e di sistemazione dei terreni potranno bensì, in base alla legge sulle trasformazioni fondiarie, ottenere, dopo pratiche molto complicate, una quota di concorso governativo, ma essa sarà necessariamente limitata al concetto integratore che la legge stabilisce per tali concorsi, e non sarà per nulla comparabile all'importanza del contributo degli enti pubblici che la legge delle bonifiche prevede, e che arriva all'80 per cento per le bonifiche di prima categoria e al 30 per cento per le bonifiche di seconda categoria.

Si avrà così che, mentre in altre regioni terreni che sono già stati prosciugati con forte contributo degli enti pubblici potranno

essere ulteriormente messi in valore costruendovi strade che fruiscono di un contributo ugualmente importante da parte degli stessi enti, vaste plaghe siciliane che attendono dalla costruzione di strade il principio della loro rigenerazione agricola continueranno ad essere abbandonate alle sole risorse dei proprietari, risorse che la legge stessa ha riconosciuto inadeguate in rapporto ad altre regioni.

Io sono sicuro che questa importante questione verrà presa in considerazione dal Governo Nazionale, e che la legge della bonifica agraria verrà adattata alle condizioni peculiari della Sicilia, in modo che essa possa trovare anche nelle nostre regioni applicazioni altrettanto numerose e altrettanto utili per l'economia della nazione di quelle che ha trovato in altre regioni d'Italia.

Ritengo che ove ciò avvenga, ed ove in modo esplicito e con procedura spedita la legge chiarisca come suo precipuo obbietto quei bisogni che le nostre popolazioni considerano come preminenti in rapporto al problema della bonificazione agraria, non vi saranno oggi in Sicilia difficoltà grandi per formare quei consorzi che la legge generale prevede quali organi per l'esecuzione dei lavori.

Grande è il rivolgimento di spiriti che il fascismo ha operato in Sicilia.

L'ardente fervore di opere intese alla grandezza e alla potenza della nazione che anima il Governo Nazionale, l'esempio del Duce intento ad una fatica sovrumana, nella devota consapevolezza che solo lo sforzo diuturno ed indefesso vale ai popoli giovani per la conquista del loro posto nel mondo, hanno suscitato anche in Sicilia energie e volontà che l'organizzazione elettoralistica della vita politica italiana aveva assopite, in una sfiducia completa di sé e degli altri.

Io credo quindi che, malgrado la mancanza di tradizioni consortili, il contributo di fattività locale non mancherà, ove la legge sulle bonificazioni agrarie sia resa aderente alle effettive condizioni ed alle più urgenti necessità dell'Isola nostra.

In questo campo della viabilità vicinale io credo di dovere richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e dell'onorevole ministro dell'economia nazionale sulla questione delle trazzere.

Un ufficio tecnico speciale per le trazzere fu creato col decreto-legge luogotenenziale 23 agosto 1917, n. 1540, e fu mantenuto, ma posto alle dipendenze del Ministero della economia nazionale anzichè di quello delle finanze col Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3244, emanato in virtù dei pieni poteri ed

inteso a riordinare tutte le disposizioni relative alle trazzere di Sicilia ed ai tratturi di Puglia.

È bene rilevare tuttavia che dal 1917 al 1923 nulla si era fatto per la costituzione effettiva di tale servizio in Sicilia, salvo che destinarvi un capo ufficio. (*Interruzione dell'onorevole ministro dell'economia nazionale*).

La funzione essenziale dell'ufficio speciale è quella di accertamento, di rivendicazione e di reintegra del patrimonio demaniale delle trazzere.

Ogni opera di trasformazione, di sclassificazione e di alienazione è conseguente e dipendente dalle prime operazioni su citate. Inoltre, la legge prevede che sia alla trasformazione delle trazzere in rotabili a cura diretta dell'Azienda delle trazzere, sia ai contributi per quelle trasformazioni che venissero richieste ed assunte da provincie, comuni o consorzi di interessati, si provveda con i proventi ricavati dalle operazioni di rivendica e di alienazione, di cui l'Azienda stessa deve precipuamente occuparsi.

Ora, non vi è chi non veda quali difficoltà di natura giuridica rendano necessariamente lente e complicate le pratiche relative a tali rivendicazioni.

L'ampiezza normale delle trazzere in Sicilia soleva essere di 36 metri. Quando il tracciato della trazzera ricade tutto in una stessa proprietà e si riscontrano delle usurpazioni, è facile precisare chi ne è responsabile; ma quando la proprietà ha subito dei frazionamenti, come, malgrado il persistere del latifondo, è avvenuto su vasta scala in Sicilia, quando la trazzera separa proprietà diverse e quando il suo tracciato ha subito degli spostamenti, la rivendica di diritto presenta, astrazione fatta dalle difficoltà, lentezze infinite. Ora queste lentezze, a norma della legge, dovrebbero necessariamente ripercuotersi su tutto il lavoro di trasformazione delle trazzere stesse, ed è ciò che non mi sembra consono al nuovo spirito che anima il Governo Nazionale nella considerazione dei problemi siciliani.

Molte delle trazzere, infatti, appaiono oggi nettamente come una indicazione, consacrata dall'uso, delle necessità più urgenti del transito, necessità che in questo periodo di evoluzione e di nuove imperiose esigenze richiedono la trasformazione di queste trazzere in rotabili, anzichè il loro mantenimento pel solo uso primordiale della traslazione dei greggi.

Io ritengo che in questo campo una stretta collaborazione tra l'Azienda specialmente

delle trazzere ed il Provveditorato, collaborazione debitamente integrata per quanto riguarda le esigenze finanziarie, permetterebbe la individuazione rapida dei singoli problemi pratici e l'accertamento delle soluzioni più semplici e convenienti nell'interesse economico dell'Isola.

Io voglio rilevare ancora il recente provvedimento del Governo Nazionale, preso in un recente Consiglio dei ministri, che ha limitato il programma della costruzione di ferrovie secondarie in Sicilia, ed ha stabilito che le disponibilità di somme così ottenute vadano ad incremento di altre opere pubbliche, e specialmente della costruzione di strade.

Concordo infatti nei concetti fondamentali che hanno ispirato tale provvedimento, poichè ritengo che per regioni così accidentate, quali quelle che dovrebbero essere servite da queste ferrovie secondarie, la ferrovia a scartamento ridotto sia oggi, senza alcun dubbio, superata dalla trazione meccanica su strada ordinaria. Però anche l'attuazione su vasta scala della trazione meccanica pone, in rapporto alla viabilità siciliana, dei nuovi problemi.

Gran parte delle nostre strade, e specialmente quelle delle regioni interne che non sono collegate ferroviariamente, furono costruite per transito di carretti, anzi per il transito del tipico carretto siciliano, veicolo a due ruote previsto per un carico normale di soli 600 chili. Questa constatazione basta a definire quali siano le opere necessarie per portare queste strade ad essere efficiente mezzo di comunicazione per un traffico di autoveicoli. La maggior parte delle curve va riveduta e allargata, la carreggiata deve essere in molti tratti adeguata alla possibilità di scambio di autoveicoli, la portata dei ponti va riveduta anch'essa, e ciò tanto più in quanto che la rinuncia al collegamento ferroviario non può implicare rinuncia ad uno sviluppo dei mezzi di trasporto che renda il costo dei trasporti stessi gradatamente più economico e più rispondente alle necessità di una vita più intensa.

E accanto a queste necessità di sistemazione generale sussistono le manchevolezze estreme che presentano, rispetto alle esigenze di un traffico intenso e moderno, le traverse interne dei comuni. I problemi di allargamento della carreggiata, per il fatto di svolgersi nell'abitato, assurgono in questi casi ad importanza finanziaria ben superiore alle normali possibilità delle risorse comunali, mentre, d'altra parte, anche per arterie principali, il maggior numero delle traverse in-

terne costituisce, oggi, delle strozzature limitatrici di ogni possibilità di traffico.

Io so che di questo problema già si è occupato il Provveditorato alle opere pubbliche, venendo incontro ai comuni con opportuni aiuti, ed io ne parlo non per diminuire il valore di quanto già si è fatto, ma per prospettare tutta l'importanza di quanto ancora rimane a fare.

L'egregio relatore del bilancio dei lavori pubblici, assertore dei bisogni della nostra Sicilia, scrive nella chiusa della sua relazione: « Sotto le cifre dello stato di previsione del bilancio dei lavori pubblici per il 1927-1928, le quali nel loro complesso sembrano segnare finanziariamente una battuta di aspetto, fermenta una riorganizzazione di forze e un'attività di opere che non solo bisognano soste, e che bene affidano per gli attesi risultati del prossimo esercizio ».

Anch'io, onorevole ministro, ho questa convinzione, e se vi ho esposto quai sono, in rapporto ai lavori pubblici, le necessità più urgenti per lo sviluppo economico della nostra regione, l'ho fatto nella ferma fede che se da un lato il vostro amoroso studio dei nostri problemi è già intento alla loro soluzione, dall'altro anche le possibilità finanziarie del Paese, gradatamente sviluppantisi, vi daranno modo di attuare quella intensificazione di opere che io vi ho domandato.

Una sensazione precisa vorrei tuttavia comunicarvi, ed è quella del nuovo spirito che anima le nostre popolazioni, e della fiducia che le pervade ogni giorno più nell'illuminato interessamento del Governo e nelle proprie forze.

Coloro che già furono tra i figli più trasecurati di questa nostra grande famiglia italiana sentono tutta l'amorosa sollecitudine con la quale il Governo Nazionale viene loro incontro, e tale sollecitudine suscita in loro un fervore di volontà, una coscienza di doveri che sono elementi preziosi per l'opera da compiere; che sono fattori certi della grandezza e delle fortune della Patria. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CASERTANO.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Messedaglia e Vacchelli a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

MESSEDAGLIA. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Commissione

generale del bilancio, le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 7 ottobre 1926, n. 1789, riflettente la concessione di un mutuo allo Istituto Federale di Credito per il risorgimento delle Venezia (Approvato dal Senato); (1132)

Conversione in legge del Regio decreto 6 aprile 1926, n. 914, concernente il contributo dello Stato al comune di Verona nelle spese per l'istruzione elementare (Approvato dal Senato); (1139)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 settembre 1926, n. 1590, che autorizza il Ministero delle finanze a corrispondere alla provincia di Vicenza il contributo straordinario di lire 900,000 per la riattivazione della ferrovia Schio-Rocchette-Arsiero; (1044)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 1293, concernente provvedimenti per il completamento del porto di Marghera in Venezia. (1209)

VACCHELLI. Mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1926, n. 1987, che autorizza lo stanziamento di somme in bilancio per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati; (1127)

Conversione in legge del Regio decreto 27 maggio 1926, n. 928, riflettente « Modificazioni ed aggiunte alle vigenti norme sulle pensioni di guerra » (Approvato dal Senato); (1133)

Conversione in legge del Regio decreto 21 novembre 1926, n. 2208, recante disposizioni riflettenti i sottufficiali del Corpo Reale equipaggi marittimi dispensati dal servizio di autorità durante il 1º, 2º e 3º trimestre dell'anno 1924. (1208)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Risultato di votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultato della votazione a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 6 agosto 1926, n. 1486, recante provvedimenti per la disciplina ed il coordinamento delle pubbliche manifestazioni di intellettualità, beneficenza, sport e delle commemorazioni ed onoranze: (1142)

Presenti e votanti . . .	215
Maggioranza	108
Voti favorevoli . . .	210
Voti contrari	5

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto 6 maggio 1926, n. 768, che ammette nuove merci al beneficio della temporanea importazione. (Approvato dal Senato): (1134)

Presenti e votanti . . .	215
Maggioranza	108
Voti favorevoli . . .	210
Voti contrari	5

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto 1º luglio 1926, n. 1266, recante disposizioni per la lotta contro la formica argentina: (1021)

Presenti e votanti . . .	215
Maggioranza	108
Voti favorevoli . . .	210
Voti contrari	5

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto 16 settembre 1926, n. 1805, concernente la estensione dell'obbligo del diritto fisso di visita veterinaria a prodotti ed avanzi animali non contemplati nella tabella annessa alla legge 16 luglio 1916, n. 947: (1098)

Presenti e votanti . . .	215
Maggioranza	108
Voti favorevoli . . .	210
Voti contrari	5

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º luglio 1926, n. 1297, concernente l'uso della qualifica di « mutua » e di « popolare » da parte degli istituti di credito: (1022)

Presenti e votanti . . .	215
Maggioranza	108
Voti favorevoli . . .	211
Voti contrari	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 giugno 1926, n. 1086, concernente lo scioglimento del Consiglio di amministrazione della Regia Università di Bari: (1043)

Presenti e votanti . . .	215
Maggioranza	108
Voti favorevoli . . .	210
Voti contrari	5

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 settembre 1926, n. 1556, riguardante la pubblicazione degli elenchi degli abbonati al telefono: (1047)

Presenti e votanti	215
Maggioranza	108
Voti favorevoli	210
Voti contrari	5

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto 20 agosto 1926, n. 1548, che approva e rende esecutiva la convenzione 30 luglio 1926, conclusa con la Società Transadriatica per l'impianto e l'esercizio di una linea aerea commerciale tra Venezia e Vienna: (1007)

Presenti e votanti	215
Maggioranza	108
Voti favorevoli	210
Voti contrari	5

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 luglio 1926, n. 1254, recante provvedimenti per la tutela della sicurezza pubblica nelle provincie siciliane: (991)

Presenti e votanti	215
Maggioranza	108
Voti favorevoli	210
Voti contrari	5

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto 15 aprile 1926, n. 679, relativo all'ordinamento delle Casse di previdenza per le pensioni degli impiegati e dei salariati degli Enti locali: (1105)

Presenti e votanti	215
Maggioranza	108
Voti favorevoli	211
Voti contrari	4

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abisso — Acerbo — Adinolfi — Aldi-Mai — Alfieri — Alice — Anile — Antonelli — Armato — Arnoni — Arpinati.

Bagnasco — Baiocchi — Barbaro — Barbiellini-Amidei — Barbieri — Barnaba — Bartolomei — Bassi — Bastianini — Belluzzo — Benni — Bertone — Besednjak — Bette — Biagi — Bianchi Fausto — Bianchi Michele —

Bifani — Bisi — Boido Battista — Boncompagni-Ludovisi — Bono — Bottai — Brescia Edoardo — Bresciani Bruno — Buronzo.

Calore — Canelli — Cantalupo — Cao — Caprice — Caradonna — Cariolato — Carnazza Gabriello — Carusi — Cavazzoni — Celesia di Vegliasco — Cerri — Ceserani — Chiarelli — Chiarini — Cian Vittorio — Ciardi — Ciarlantini — Colucci — Crisafulli-Mondio — Cristini — Crollanza — Cucini.

D'Alessio Nicola — D'Ambrosio — De Colibus — De Grecis — De Martino — De' Stefani — Di Fausto — Di Mirafiori-Guerrieri — Ducos — Dudan.

Farinacci — Fedele — Federzoni — Ferretti — Fontana — Foschini — Fragapane — Frignani.

Gabbi — Gai Silvio — Galeazzi — Gallo — Gangitano — Gemelli — Genovesi — Gentile — Geremicca — Gianturco — Giolitti — Giuliano — Giuriati — Gnocchi — Gorini — Grancelli — Gray Ezio — Greco — Guàccero — Guglielmi.

Igljori — Imberti — Insabato.

Joele — Josa — Jung.

La Bella — Lanfranconi — Larussa — Leicht — Limongelli — Lissia — Loreto — Lunelli — Lupi.

Macarini Carmignani — Maccotta — Madia — Majorana — Mammalella — Manaresi — Mantovani — Maraviglia — Marchi Corrado — Marchi Giovanni — Marescalchi — Mariotti — Marquet — Marzotto — Mattei Gentili — Mazzini — Mazzolini — Mazzucco — Mesolella — Messedaglia — Miari — Milani Giovanni — Miliani G. Battista — Morelli Eugenio — Moretti — Mrach — Muscatello — Mussolini.

Nunziante.

Olmo — Orsolini-Cencelli.

Pace — Padulli — Pala — Palmisano — Panunzio — Paolucci — Pasqualino Vassallo — Pavoncelli — Peglion — Pellanda — Pennavaria — Pennisi di S. Margherita — Petrillo — Pierazzi — Pili — Pirrone — Preda — Prunotto.

Quilico.

Racheli — Raggio — Ranieri — Raschi — Re David — Restivo — Riccardi — Ricchioni — Riolo — Romanini — Romano Michele — Rossi-Passavanti — Rossini — Rossoni — Rotigliano — Rubilli — Russo Gioacchino.

Salandra — Salerno — Sansone — Sardi — Savelli — Scialoja — Scorza — Serpieri — Siotto — Sipari — Solmi — Spinelli — Starace — Suvich.

Teruzzi — Tòfani — Torre Andrea — Tosi — Tosti di Valminuta — Trigona — Tullio

— Tumedei — Turati.
Ungaro.
Vacchelli — Valentini — Vassallo — Venino — Ventrella Almerigo — Verdi — Viale
— Vicini — Visocchi — Volpe.
Zaccaria — Zimolo.

Sono in congedo:

Alberti.
Bennati — Bertacchi — Bianchi Vincenzo.
Capanni — Ceci.
D'Alessio Francesco — De Capitani d'Arzago.
Fani — Fera — Franco.
Mandragora.
Olivetti.
Pellizzari.
Rebora — Rubino.
Schirone — Severini.
Zugni.

Sono ammalati:

Eorriello.
Cappa — Codacci-Pisanelli.
D'Ayala.
Gianotti.
Lanza di Scalea.
Marani.
Rossi Pelagio — Rossi Pier Benvenuto.
Sandrini — Sanna — Savini.

Assenti per ufficio pubblico:

Arrivabene Antonio.
Belloni Ernesto.
Canovai.
Di Marzo.
Fabbrici — Forni Cesare.
Gasparotto.
Guidi-Buffarini.
Maffei — Muzzarini.
Russo Luigi.
Salvi.
Tròilo.

**Seguito della discussione
del bilancio dei lavori pubblici.**

PRESIDENTE. Proseguiamo nella discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Salerno.

(Non è presente).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Marchi Corrado, il quale ha presentato anche il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

convinta della necessità di dare impulso, nell'interesse nazionale, ai trasporti in concessione, e della conseguente opportunità di rivedere sulla base di una effettiva e bene intesa collaborazione tutta la vigente legislazione che regola i rapporti fra lo Stato e le aziende concessionarie dei trasporti terrestri e di navigazione interna;

riaffermato il carattere di utilità collettiva insito nello svolgimento e nel potenziamento dell'attività delle aziende stesse;

fa voti perchè il Governo — movendo incontro ai desiderata dei datori di lavoro, espressi dall'organizzazione giuridicamente riconosciuta in forza della legge 3 aprile — proceda con pieni poteri, alla revisione della legislazione che regola attualmente la materia, onde giungere al rafforzamento della funzione coordinatrice dello Stato e ad una più esatta valutazione della figura di associato che l'organo sovrano ha verso le imprese del ramo ».

MARCHI CORRADO. Onorevoli colleghi. Assai lontano è il periodo — direi quasi il ricordo del periodo — nel quale la discussione del bilancio dei lavori pubblici era il campo sovrano per le corse al galoppo di tutte le individuali speculazioni elettorali, il concerto ufficiale di tutti i malinconici ritornelli provinciali invocanti opere pubbliche, che non divenivano mai opere; il tutto, affidato all'abilità canora dell'uno o dell'altro egregio parlamentare, che nel discorso pronunciato, senza soverchie illusioni, riprendeva i motivi del proprio manifesto elettorale di ieri, gettava le basi per la propaganda spicciola degli immancabili comizi del domani.

Lontani, molto lontani, sono altresì i tempi in cui era impopolare se non addirittura poco consigliabile il levarsi a parlare alla Camera dei deputati per sostenere le ragioni del capitale impegnato nell'una o nell'altra delle varie forme dell'attività produttiva dell'economia nazionale.

Oggi — grazie all'impulso nuovo che il Capo ha dato alle fortune del Paese — l'atmosfera è mutata in modo tale che io credo di poter meritare la benevola attenzione del Governo e vostra soltanto in quanto prometto di non portare qui la eco di visioni e valutazioni particolaristiche, ma l'espressione del pensiero di una delle sette confe-

derazioni che dalla legge sindacale, voluta dal Duce e da noi approvata, furono chiamate a dare realtà di vita alla poderosa riforma corporativa dello Stato italiano. Oggi, è in forza della nuova concezione, affermata dal fascismo, dell'esistenza di un rapporto di rigida solidarietà tra capitale e lavoro che può essere consentito, in sede di discussione di bilanci, senza ricorrere ad eufemismi o a pretenziosa arroganza, di dichiarare — a titolo di premessa — all'Assemblea quale sia il complesso di interessi, convergente con l'interesse più alto dell'economia generale del Paese, nel cui nome si prende la parola per invocare il prevalere di una tesi.

Dichiaro, dunque, che prospetterò problemi che costituiscono dei fondamentali motivi di vita per tutte le aziende dei trasporti terrestri e della navigazione interna. Lo farò non prima di aver adempiuto ad un dovere: quello di esprimere a S. E. Mussolini i sensi della disciplina e della devozione dell'importante categoria di datori di lavoro, riconoscente al Capo del Governo, prima di ogni altro, per essere stata ammessa, mercè un'organizzazione unitaria e legalmente inquadrata, ad avere un autonomo diritto di cittadinanza in seno alla rappresentanza nello Stato di tutte le forze della produzione e del lavoro. La collaborazione più diretta e più immediata con i competenti organi dell'Amministrazione statale è condizione tipicamente indispensabile di esistenza per ognuna delle forme in cui si estrinseca l'industria dei traffici: ed è doveroso da parte della Confederazione dei trasporti terrestri e della navigazione interna l'affermare che se essa, nell'esplicazione dei suoi compiti di assistenza economica, è stata assai presto posta in grado di rispondere alle proprie finalità, ciò è avvenuto per merito precipuo di S. E. Giuriati che, con spirito squisitamente fascista, ha dimostrato, in ogni suo atto, di apprezzare i nuovi Istituti corporativi nella loro più alta significazione.

La collaborazione realizzatasi è tanto più notevole in quanto è stata effettuata in una fase, dirò così, di transizione di competenza. La vita della Confederazione si è iniziata, infatti, mentre già deciso, in linea di massima, era il passaggio ad altro Dicastero dello speciale organo governativo che sovraintende all'industria privata dei traffici. Ciò non pertanto non uno dei numerosissimi casi presentatisi è rimasto senza rispondenza nella pronta e sollecita sensibilità che caratterizza l'azione del ministro dei

lavori pubblici. Il battesimo che S. E. Giuriati ha dato alla collaborazione tra organi di Governo e Confederazione dei trasporti terrestri è stata così felice da autorizzarci a ben sperare per il giorno in cui dovrà essere il ministro delle comunicazioni ad impartirci i successivi sacramenti dell'età dello sviluppo.

Ma, se da parte dei competenti organi del Governo nazionale, sono state manifestate le migliori disposizioni d'animo per secondare ogni legittima aspirazione delle aziende dei trasporti è innegabile altresì che a risultati completi per il potenziamento dell'attività economica dei traffici non si potrà mai pervenire fino a quando saranno in piedi le colonne d'Ercole della legislazione vigente in materia, o, per essere più esatti, fino a quando la legislazione specifica dei trasporti non sarà stata adattata alle concezioni più giovani e di più ampio respiro che il fascismo ha portato nel campo dell'attività nazionale.

Il problema sostanziale dei traffici è elementarmente quello di intensificare la rete delle comunicazioni oggi esistente in modo che siano resi facili al massimo possibile gli scambi tra i vari centri urbani, tra le più remote borgate e le metropoli del Paese. Orbene, se per la grande rete statale — che costituisce la spina dorsale dei trasporti interni — la situazione è stata affrontata e risolta con una rapidità degna di diventare storica, da Sua Eccellenza Ciano — che ben potrà chiamarsi un giorno per antonomasia il ministro del pareggio delle Ferrovie dello Stato — tutto ancora vi è da esaminare e da affrontare per quel complesso dei traffici, che costituisce il sistema nervoso dei quotidiani rapporti del popolo italiano e che, affidato all'attività privata, dalle aziende private viene assicurato all'utilità collettiva.

I trasporti così detti secondari, che vanno dalla ferrovia alla tramvia, all'automobilismo, alla trazione meccanica, alla navigazione interna — e che rivestono quindi carattere non meno vitale di quelli che, nella più semplice espressione, sono considerati di primo piano — devono innanzi tutto ottenere, per essere posti in condizione di venire sviluppati e potenziati, una migliore valutazione dei compiti da essi assolti, una posizione nello Stato adeguata all'importanza morale ed economica della loro funzione. Se veramente bella è la visione di quella che potrebbe divenire un giorno la più fitta rete delle comunicazioni nazionali, capace di collegare centro a centro senza soluzione

di continuità alcuna, è da uomini pratici l'osservare che per creare i traffici dell'avvenire, bisogna innanzi tutto provvedere a migliorare le condizioni delle imprese da cui i traffici sono esercitati nel momento attuale. Nessuno penserà a creare — diciamo pure senza riserve — un nuovo allacciamento automobilistico utile alla collettività, fino a quando sarà vissuta giorno per giorno la esperienza penosa di una quantità notevolissima di servizi che, per scarse sovvenzioni o per l'esiguità delle tariffe consentite, o soprattutto per gli errori della legislazione vigente, si risolvono con l'essere molte volte utili a tutti, tranne che ad uno: a chi li esercisce.

Poichè — come ho già detto — intendo riferirmi più a quanto vi è da trasformare che non allo stato di fatto esistente, sbarazzo prima di ogni altro il terreno dall'esame particolare dei singoli capitoli del bilancio che si riferiscono al controllo, al coordinamento e alla sovvenzione delle aziende facenti capo all'Ispettorato superiore, le cui spese sono ancora per l'esercizio 1927-28 preventivate nell'Amministrazione dei lavori pubblici.

È con compiacimento che va preso atto — come dell'espressione di uno stato d'animo sintomatico — della lieve variazione di maggiore spesa stanziata a favore dell'Amministrazione dei circoli ferroviari che assumono ogni giorno di più maggiore importanza e che opera davvero meritoria esplicano per il coordinamento delle attività locali con gli organi centrali.

È degno certamente di essere sottolineato lo stanziamento di una variazione di nove milioni in più per le sovvenzioni delle tramvie extra urbane: l'aumento — secondo quanto è osservato in margine — è stato proposto tenuto conto delle numerose domande di elettrificazione. È doveroso, però, manifestare la preoccupazione che l'aumento preventivato possa essere già tutto assorbito da elettrificazioni concesse ancora prima di questo nuovo stanziamento e che quindi la somma proposta non lasci nessuna possibilità di sviluppo per le sovvenzioni di elettrificazione da concedersi durante il prossimo esercizio.

Del resto — poichè è tuttavia in vigore il decreto del 23 maggio 1924 — pure per lo stanziamento effettuato si è di fronte a scarse probabilità di realizzazione in quanto l'attuale misura di sovvenzione chilometrica — che non può oltrepassare il massimo di lire 10,000 a chilometro — ha, ormai, per le mutate condizioni finanziarie, una potenza

di capitalizzazione ridotta del 20 per cento. Ma poichè queste considerazioni rientrano nel quadro generale della necessità di una migliore valutazione di tutti gli interventi sovventori dello Stato a favore delle attività economiche dei traffici — contentiamoci qui di considerare la variazione di aumento come un buon auspicio per una più larga politica del domani.

L'esame degli altri capitoli compresi nel titolo della spesa ordinaria che si riferiscono alla categoria di cui mi occupo, fa balzare evidente la constatazione del persistere di quella situazione di staticità, in contrapposto alla quale si invoca la creazione di una nuova ed effettiva base di collaborazione fra lo Stato e le imprese che per conto dello Stato esercitano i pubblici servizi dei trasporti.

Così ad esempio lo stanziamento di 15 milioni previsto per i servizi automobilistici si presenta senza alcuna variazione di aumento sul passato esercizio: ciò vale a dire che nuovi servizi potranno essere concessi soltanto in quanto vadano a sostituzione di quelli le cui concessioni abbiano a cessare durante l'esercizio 1927-28. In altri termini nessuna cifra è stanziata in previsione della necessità di aumentare effettivamente l'attuale volume delle concessioni automobilistiche: necessità che ogni giorno di più si impone, poichè il bisogno di rapide, immediate e dirette comunicazioni va di pari passo con quel risveglio della vita nazionale che caratterizza oggi ogni ramo della multiforme ed intensa attività dell'Italia rinnovata.

Eguale osservazione va fatta per la riduzione di 1 milione e 196 mila lire che si legge nel capitolo riferentesi alle sovvenzioni chilometriche per le ferrovie concesse all'industria privata. La riduzione è proposta in seguito a più esatta valutazione dell'onere: giustissimo; ma il fatto di averla iscritta in bilancio porta di conseguenza che non sarà possibile durante l'esercizio 1927-28 destinare all'incremento del volume delle ferrovie concesse neppure questa economia che dal capitolo viene denunciata.

È quindi logico il dedurre che anche per la importantissima attività delle ferrovie concesse, in base all'attuale stato di previsione, nessun incremento, nessun nuovo impianto potrà essere effettuato per l'esercizio cui si va incontro.

Nel titolo delle spese straordinarie è motivo di vivo e sincero compiacimento il leggere lo stanziamento di 70 milioni

concesso a favore della costruzione delle ferrovie Calabro-Lucane e delle secondarie Sicule che vengono a soddisfare una legittima aspirazione di assoluta necessità, a favore di quelle popolazioni che per troppi anni dai Governi democratici furono tagliate al di fuori del ritmo più celere di vita delle regioni settentrionali. Ma per restare sempre nell'ambito di una sintetica disamina dei capitoli del bilancio che riguardano i trasporti terrestri, mi sia consentito manifestare una osservazione che dallo stanziamento di 70 milioni, di cui ho fatto menzione, sorge, se non erro, logicamente spontanea. La cifra stabilita per la costruzione delle ferrovie Calabro-Lucane e delle secondarie Sicule è iscritta, come ho detto, nel titolo delle spese straordinarie, e ciò è logico perchè il pagamento dell'impegno statale non è diluito in 50 annualità e costituisce in modo evidente un incremento patrimoniale dello Stato.

Ma non è il caso di considerare incremento patrimoniale nazionale, il cui costo è spesa straordinaria da ammortizzare nel tempo e non spesa ordinaria da aggravare sugli attuali contribuenti, anche il carico delle sovvenzioni che vengono pagate dallo Stato per le altre costruzioni ferroviarie, — sia pure in forma differita — ma che pur sempre rappresentano opere per conto dello Stato compiute e che, non appena ultimate, di proprietà dello Stato diventano? Ed invero, per citare un esempio, la Voghera-Varzi che si costruisce con pagamenti ad annualità, iscritta pertanto nella parte ordinaria del bilancio, non sarà meno di proprietà dello Stato di quello che non lo divengano un giorno le costruende Calabro-Lucane pure concesse all'industria privata. Sarebbe opportuno in sostanza — a mio modesto avviso — iscrivere un'opera pubblica nel titolo ordinario o in quello straordinario del bilancio non sulla base del come essa viene pagata, ma secondo che si verifichi o meno, in virtù della spesa, un effettivo aumento del patrimonio dello Stato. E le ferrovie secondarie, mentre la loro iscrizione nel titolo ordinario fa oggi da impedimento ad ulteriori sviluppi della loro attività, troverebbero nel titolo straordinario un degno posto, poichè non vi è ferrovia che non costituisca — anche nel senso più strettamente contabile — un incremento di ricchezza per lo Stato. Ma, al di fuori e al di sopra di quella che può essere la impostazione di bilancio legata a schemi e a situazioni di fatto non facilmente supera-

bili, io credo che non una delle attività dei trasporti che si svolgono nel Paese debba essere considerata estranea a quella che è, nel senso più stretto e più diretto della parola, la vera efficienza della ricchezza nazionale.

Ogni servizio di trasporto rappresenta una utilità pubblica e mai in nessun caso si può esaurire nel rappresentare niente altro che un'attività privata per chi lo crea e lo esercita: l'impresa dei trasporti non porterà mai un utile a se stessa, prima di aver necessariamente portato un utile alla collettività; il concessionario riceve dalla sua azienda soltanto quella minima parte di utilità che è data dal fatto del trasporto: ma il concessionario resta assolutamente estraneo a quella complessa rete di fenomeni economici che si creano in virtù dell'esistenza del traffico e con il mezzo del trasporto: il concessionario — esprima esso un'azienda di ferrovie, tramvie, autoservizi, la situazione non muta — ha per sé soltanto quella minima parte di utilità che si estingue, per dirla in parole povere, nel biglietto pagato dal viaggiatore o nel prezzo della lettera di vettura corrispostagli per il trasporto della merce.

Non starò qui a declamarvi un ameno saggio lirico sulla bellezza insita nella piccola tramvia o nel secondario servizio automobilistico che trasporta all'alba o al tramonto, dalla città alla campagna i lavoratori della terra e gli operai dell'officina. Non starò qui a recitarvi una bizzarra egloga, degna un po' più del secolo decimonono che non dell'età di De Pinedo, ad esaltazione della ferrovia secondaria; tanto più che delle ferrovie secondarie — proprio per il complesso di errori che qui tendiamo definitivamente ad eliminare — molti di voi forse serbano soltanto, in modo assai generico, un ricordo, non eccessivamente gradito di sbalzi e di scossoni più o meno intensamente affumicati. Quando si dice ferrovia secondaria, il pensiero — lo so — non va mai disgiunto dal traballante trenino delle perigrinazioni più incomodamente compiute attraverso i paesaggi più belli dell'Italia nostra. Niente retorica dunque per commuovere le casse dell'Erario, se nella materia dei trasporti terrestri la retorica risultò sterile anche nell'epoca in cui imperava, quale pietoso strumento essa sarebbe oggi che il vaniloquio giace al confino, speditovi già da molto tempo, prima dell'applicazione delle giuste leggi, per la difesa dello Stato.

Niente retorica, quindi: niente invocazione al buon cuore del potere sovrano. Il

problema va considerato nel suo aspetto più realistico, che sta appunto nel tenere ben fermo che tutta la ingente somma di utilità prodotta da un singolo viaggio o da un singolo trasporto di merce non è al concessionario che va, non è precisabile specificamente e fino ai suoi sviluppi a chi vada, ma è indubitato che si risolve, comunque, in un beneficio per l'economia collettiva o, in altri termini, in una utilità per lo Stato. Da ciò emerge che quando lo Stato dà una concessione di una azienda di trasporto ad un privato non lo fa per consentire a questi di realizzare un profitto, ma è lo Stato appunto che trae vantaggio dall'attività privata specializzata per assicurare a sé stesso un nuovo profitto collettivo, per acquisire un nuovo strumento alla produzione, che, facilitando gli scambi, valga a potenziare l'economia della nazione.

È questo concetto — io credo — quello che deve essere posto a base della nuova legislazione che oggi si invoca, destinata a regolare i rapporti fra lo Stato e le aziende che per suo conto esercitano servizi di trasporto. Dico per conto dello Stato, poichè la delega è il carattere essenziale ed imprescindibile della concessione: ed è in questa che mai, come nel caso delle aziende di trasporto, campeggia netta la fisionomia dello Stato sovrano regolatore, coordinatore e moderatore di tutte le estrinsecazioni dell'attività economica nazionale.

Se Augusto Turati, assai di recente, ha riaffermato in un mirabile discorso che la sintesi della dottrina e della realtà fascista è nella formula romana ed italica di « tutto per lo Stato e niente contro lo Stato », non sembri da parte mia meschino impieciolimento di una grande idea l'affermare che le aziende di trasporti vengono in primissima linea tra le manifestazioni industriali che pongono l'impiego del capitale a servizio della Nazione, per delega di essa nell'interesse della collettiva utilità.

Malgrado che abbastanza in valso sia il pregiudizio che le imprese di traffico rappresentino quasi un'attività parassitaria, in quanto sono sussidiate, credo sia perfino superfluo specificare che l'intervento dello Stato nelle aziende di trasporto è determinato da due fatti: dall'essere appunto lo Stato a consentire e a regolare con determinati obblighi il servizio pubblico, dal carattere di generale utilità che alla natura del servizio pubblico è strettamente aderente.

Stabilita così la base fondamentale del rapporto di stretta interdipendenza tra lo

Stato e le aziende di trasporti, vediamo, ora, come — nelle attuali condizioni — questo rapporto si manifesti. Mi riferisco alle ferrovie concesse in quanto per esse più tipica è la dimostrazione, ma nella sostanza lo spirito nuovo che invoco, se accettato, potrà valere a mutare complessivamente gli orientamenti dello Stato verso tutte le attività del ramo.

Per quanto si riferisce alla concessione di ferrovie, dunque, la presenza dell'organo sovrano si manifesta sotto la triplice fisionomia dello Stato coordinatore, dello Stato sovventore e dello Stato associato.

La funzione di coordinatore è esercitata dallo Stato con la imposizione di obblighi e di restrizioni: ed è giusto che ciò sia poichè non sarebbe fascista il pensare che un'attività delicata come quella dei traffici non debba in ogni suo atto essere subordinata al supremo *imperium*. Proprio a riprova della funzione nazionale che il concessionario è chiamato a svolgere, esso deve esercitare il servizio dei trasporti con mezzi ed intensità sempre adeguati ai bisogni collettivi; ha il dovere di non interrompere mai l'esercizio; non può accordare preferenze e non può dare precedenza nel traffico; è obbligato dallo Stato a contenere i suoi proventi — che sono il ricavato dell'applicazione delle tariffe impostegli — nella misura più ristretta possibile onde l'utilità collettiva della funzione sia, anche nei prezzi, mantenuta ben ferma.

Da questo complesso di obblighi — che dichiariamo necessari ed insopprimibili — dovrebbe nascere legittimamente, la figura dello Stato sovvenzionatore nel senso più pratico e concreto della parola « sovvenzione ». Il contributo patrimoniale da parte dello Stato dovrebbe essere proporzionato da una parte al sacrificio e al rischio dell'impresa e dall'altra al beneficio che la collettività riceve dal trasporto; tale da invogliare il pubblico dei risparmiatori — per la creazione di traffici nuovi — ad affluire verso le iniziative del ramo.

Sta di fatto invece, che, per l'applicazione della legge 1908, tuttora in vigore, la sovvenzione chilometrica altro non è che un modo di fare il pagamento in annualità di 50 anni, che lo Stato corrisponde a compenso dell'opera di costruzione della ferrovia, eseguita per di lui conto e che — a pagamento ultimato — diverrà di sua proprietà.

Il concessionario quindi — in linea generale — altro non è che un costruttore cui

viene affidato l'esercizio della ferrovia, fino al giorno in cui egli non viene saldato del suo avere; con l'aggiunta che non può disporre liberamente dell'intero della sovvenzione — ossia del compenso di costruzione pagato in annualità — ma deve, di esso, rilasciare due decimi a garanzia dell'esercizio che gestisce; e mentre il costruttore, non concessionario dell'esercizio, stipula i suoi prezzi secondo le condizioni finanziarie ed economiche del momento, il tasso di interesse in base al quale è fatta la determinazione delle annualità è oggi del 7 per cento, nello stesso tempo in cui anche gli Istituti parastatali non scontano le annualità stesse a meno dell'8 per cento.

Il fatto di avere la concessione dell'esercizio agli effetti della sovvenzione non significa altro che una perdita di 3 decimi — in definitiva — sulla somma che dovrebbe essere percepita per l'avvenuta costruzione fatta per conto dello Stato. Altro che parlare di attività parassitarie sussidiate dallo Stato! La sovvenzione così come è oggi, oltre a non essere un aumento, è una dispersione di capitali.

Ciò chiarito, vien molto facile dedurre che il terzo aspetto dei rapporti tra lo Stato e le imprese di trasporti — quello in cui si manifesta la figura dello Stato associato — non può in alcun modo essere considerato come un diritto patrimoniale dell'organo sovrano che sorge dall'esistenza del fatto della sovvenzione.

Teoricamente, lo Stato dovrebbe essere un associato *sui generis* dell'attività economica dei traffici: un associato che all'azienda dà, per ricevere il suo vantaggio fuori dell'azienda; una specie di mecenate e speculatore nello stesso tempo, che porti al massimo l'attività privata del ramo, onde potersi procacciare il massimo possibile di attività nazionale.

Praticamente invece — grazie alla buona mentalità democratica del legislatore del 1909 al quale molte popolazioni devono essere riconoscenti per le deficienze attuali dei servizi di comunicazione — avviene che mentre, per le spese, lo Stato neppure dà quanto è necessario per la costruzione pura e semplice della ferrovia che diverrà certamente sua dopo 50 anni; per le entrate, lo Stato, si considera quasi in parità di diritti col concessionario nella divisione degli utili.

Mentre qualsiasi forma di attività economica privata, insomma, può liberamente prosperare, migliorarsi, giungere alla formazione di nuovi capitali per altre inizia-

tive ed altre imprese, il concessionario di ferrovie — i cui profitti sono sempre contenuti sulla rima obbligata di determinate tariffe — grazie sempre alla partecipazione dello Stato sugli utili netti e come se non bastasse, almeno fino ad oggi, anche sugli utili lordi — è obbligato a pregare il cielo di mandargli degli incassi, dei buoni incassi, ma non troppi; perchè altrimenti interviene lo Stato e fa — diciamolo pure — la parte del leone.

Ciò avviene, effettivamente, in pratica ogni giorno: salvo casi speciali, il massimo della convenienza per il concessionario è nel mantenere l'attivo della gestione non oltre la cifra che fu stabilita come presunto prodotto al momento della concessione: ciò porta di conseguenza che la partecipazione dello Stato ai prodotti ultrainiziali diventa, per il concessionario, un inevitabile freno inibitore allo sviluppo della propria azienda: cioè — mercè l'attuale congegno della partecipazione agli utili — lo Stato porta il concessionario a limitare l'utilità nazionale della ferrovia per la quale, bene o male, paga la costruzione e che, a concessione scaduta, deve pur diventare di sua proprietà.

Non mi addentro in quella che potrebbe diventare un'assillante dimostrazione, a base di cifre, della necessità di portare su di un terreno più proficuo l'associazione fra Stato ed azienda di trasporto, che si determina in virtù della concessione. La nuova legislazione che si auspica — e che risponde alla più rigida concezione fascista dei compiti che le forze economiche esplicano nel Paese — deve portare a fissare la partecipazione dello Stato, in senso generale, non al reddito materiale della ferrovia, ma al gettito che essa — con la sua efficienza — porta all'utilità collettiva. Quando l'azienda ferroviaria saprà di poter liberamente disporre dei propri utili, essa sarà nella condizione di poter apportare migliorie alle linee, di provvedere al rinnovo del materiale, di giungere infine alla ricostituzione integrale del capitale investito, in modo che i futuri sviluppi dell'iniziativa privata, nel campo dei traffici, trovino già pronte delle basi finanziarie in attività specializzate e sperimentate. Lo Stato può — deve anzi — svolgere opera di disciplinamento e di controllo, perchè i vantaggi ricavati dall'industria dei traffici restino a favore degli sviluppi dell'attività stessa, ma, ripeto, di sviluppi veri e propri non sarà mai possibile parlare fino al giorno in cui resterà

in vigore il sistema di partecipazione agli utili stabilito dal legislatore del 1909.

Ciò non esclude che vi sia un'interessenza cui lo Stato abbia legittimo diritto per essere stato esso a dare la concessione: ed è l'interessenza da commisurarsi sugli utili effettivamente distribuiti agli azionisti delle singole aziende.

È questa una delle norme che stabiliva la provvida legge del 1865, alla quale è necessario tornare come all'unica espressione della legislazione italiana che abbia veramente e seriamente considerato il concessionario non come un elemento da sfruttare fino a quando può tornar comodo o peggio ancora un malcapitato da tartassare, ma come un utile strumento della ricchezza del Paese.

So che in questa Assemblea, prettamente fascista, non è lo spirito rivoluzionario quello che sgomenti; mi auguro quindi di non sorprendervi gran che nell'invocare in materia di legislazione di trasporti una vera e propria rivoluzione che, per uno strano caso, non è avveniristica, ma è da compiersi riprendendo a ritroso il cammino del tempo: un balzo di sessantadue anni indietro: il ritorno allo spirito da cui fu animato il legislatore del 1865. Non si può altrimenti spiegare che con lo stato d'animo di pura aspirazione alla potenza nazionale in ogni campo che animava gli uomini del Risorgimento, la chiara visione che è a fondamento della legge del 20 marzo 1865, in cui a fianco del sommo interesse dello Stato a che la ferrovia produca il massimo di ricchezza nazionale, sta la tutela equa del concessionario e tutte le norme sono dirette a mettere il concessionario in condizione tale da raggiungere le alte finalità che gli sono segnate.

Lo Stato si preoccupa non di raggiungere il vantaggio diretto ed immediato del privilegio che concede, ma vede tale vantaggio proiettato nella realtà dinamica dei suoi sviluppi. Il legislatore di 62 anni fa — rimando chi voglia approfondire la questione all'articolo 285 della legge — aveva ben compreso che l'interesse dello Stato nel concorso del superutile è ben piccola cosa in confronto del beneficio che deriva dal conservare la potenzialità economica dell'esercizio. Lo aveva ben compreso fino a stabilire la possibilità della rinuncia da parte dello Stato alla partecipazione al superutile, purchè di pari passo con la rinuncia fosse fatto obbligo al concessionario di diminuire le tariffe dei traffici.

Questa sì che è la vera funzione dello Stato coordinatore della somma dell'atti-

vità nazionale dei trasporti; questa sì che è la vera funzione dello Stato che è associato, non in quanto interviene nel ristretto ambito delle risorse di bilancio di una azienda privata, ma in quanto domina su quella che è la risultante molto più vasta di ogni potenziamento della ricchezza nazionale.

Ma lo spirito giovane e di pura fede nazionale degli uomini del Risorgimento, quando fu imbacuccato nel multicolore arlecchinesco mantello delle democrazie imperanti, fu snaturato da quel sistema delle sovvenzioni chilometriche che, se possono essere un esercizio di discutibile abilità amministrativa, si risolvono nell'attuale convegno — come già abbiamo dimostrato — in un danno per il generale interesse.

Nella riforma che invociamo, in sostanza: la figura dello Stato coordinatore deve essere rafforzata.

La figura dello Stato sovvenzionatore deve essere portata al lume della sua reale fisionomia. In linea transitoria per migliorare la condizione di cose attuali potrebbe lo Stato stesso scontare direttamente, invece dell'azienda, la sovvenzione, corrispondendo all'azienda somme progredienti di pari passo con il completamento dell'opera di costruzione: ed è in tale senso che ho accennato all'opportunità di iscrivere le spese corrispondenti nel capitolo straordinario e non in quello ordinario del bilancio. In linea successiva, *ma definitiva*, si potrà studiare se non sia il caso di sostituire allo istituto della sovvenzione, quello di una garanzia di interessi data dallo Stato ai sottoscrittori delle azioni di imprese di trasporti. In tal modo la fisionomia dello Stato sovventore finirebbe con l'assumere un aspetto più morale che pratico e si determinerebbe invece, d'altra parte, assai facilmente un'affluenza dei risparmiatori verso l'industria dei traffici.

La figura dello Stato associato, infine, deve essere ricondotta ad una bilateralità di diritti e di doveri convergenti verso la necessità di dare alla Nazione — in un rapido progredire di opere — con perfetta collaborazione fra lo Stato e le imprese — un completo sistema di comunicazioni di traffici, di possibilità di scambi.

Onorevoli colleghi. Se non sapessi di avervi tediato fino al punto da portarvi a provare forse per sempre la fobia di tutte le ferrovie concesse, che possano eventualmente risvegliare in voi un giorno il ricordo di quest'ora di noia, potrei farvi, sul terreno delle così dette concessioni automobilisti-

che eguale dimostrazione della necessità di creare un nuovo spirito nei rapporti fra lo Stato e le imprese; tale da portare su nuove basi di possibilità di realizzazione il vitale problema delle comunicazioni interne del Paese.

Potrei dimostrarvi come l'attuale sussidio chilometrico per gli auto-servizi di linea sia assolutamente insufficiente e venga notevolmente assorbito dall'aspra misura in cui gli Enti locali applicano la tassa dell'utenza stradale.

Potrei illuminarvi come la base chilometrica della sovvenzione non sia sempre l'elemento giusto di riferimento, in quanto per le spese generali di una gestione automobilistica l'onere è pressochè di eguale misura tanto per i lunghi percorsi quanto per le brevi distanze. Dovrei ancora auspicare stati d'animo di maggiore solidarietà della azienda ferroviaria di Stato verso le consorelle minori, parlando specificatamente della questione dei servizi cumulativi e del malinteso ostacolo della concorrenza; potrei diffondermi a discutere dell'applicazione della tassa di ricchezza mobile per le ferrovie e le tramvie e della partecipazione degli enti autarchici ai prodotti lordi degli esercizi tramviari; di una migliore valutazione dei sussidi corrisposti per i servizi di corriere postali e di altre numerosissime questioni che in gran parte esulano dalla competenza del bilancio qui in discussione e che meritano un dettagliato e particolare esame.

Ho però la presunzione di augurarmi che i pochi criteri qui esposti siano sufficienti a richiamare sul tema dei rapporti fra lo Stato e l'industria dei trasporti, l'attenzione del Governo Nazionale, sempre pronto a superare vecchie concezioni e situazioni che per anni apparirono insormontabili; ogni qualvolta che da esso sia effettivamente constatata la necessità di dettare norme meglio rispondenti all'utilità collettiva.

Nulla le imprese dei trasporti terrestri chiedono allo Stato che non abbia in sé il germe capace di generare una nuova conquista per l'interesse generale dello Stato. Il problema è vitale ed il Governo nazionale aggiungerebbe ancora un elemento di forza alla sua opera di ricostruzione se decidesse di affrontare, con pieni poteri, in modo organico e definitivo, l'esame di tutta la materia legislativa che attende ancora l'impulso rinnovatore del fascismo e che va rielaborata secondo quel principio di collaborazione che è alla base di tutti i fenomeni economici e

sociali dei tempi nuovi, nei quali vertiginosamente viviamo.

La legislazione che qui si invoca per la regolamentazione dei rapporti fra le aziende di traffico e lo Stato, non è un ritorno — tengo a ribadirlo — ai tempi in cui si credeva di poter risolvere ogni questione con un facile assalto alle disponibilità dell'erario, ma è tale da dover risultare da una giusta commisurazione della somma di diritti e di doveri che tanto lo Stato quanto le aziende di trasporto hanno verso il bilancio consuntivo della utilità collettiva.

Già altra volta ebbi occasione di ricordare una frase scultorea di Sua Eccellenza il Capo del Governo, una frase che la Confederazione nazionale fascista dei trasporti terrestri e della navigazione interna ha simbolicamente incisa nella parte più sostanziale del suo programma: « Ogni nuovo impianto, disse Benito Mussolini, ogni nuova via aperta al traffico e all'intensificazione dei rapporti umani è un coefficiente di vittoria ».

Il Duce, che ha saputo ammaestrarci alla lotta, ci darà gli strumenti necessari — ne siamo sicuri — perchè la vittoria possa essere raggiunta. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

La seduta termina alle 18.45.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 16.

1. Interrogazioni.

2. votazione per la nomina di due rappresentanti nel Consiglio superiore coloniale.

Discussione dei seguenti disegni di legge:

3. Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 settembre 1926, n. 1590, che autorizza il Ministero delle finanze a corrispondere alla provincia di Vicenza il contributo straordinario di lire 900,000 per la riattivazione della ferrovia Schio-Rocchette-Arsiero. (1044)

4. Conversione in legge del Regio decreto 27 maggio 1926, n. 928, riflettente « Modificazioni ed aggiunte alle vigenti norme sulle pensioni di guerra ». (*Approvato dal Senato*). (1133)

5. Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1926, n. 1987, che autorizza

lo stanziamento di somme in bilancio per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati. (1127)

6. Conversione in legge del Regio decreto 21 novembre 1926, n. 2208, recante disposizioni riflettente i sottufficiali del Corpo Reale equipaggi marittimi dispensati dal servizio di autorità durante il 1°, 2° e 3° trimestre dell'anno 1924. (1208)

7. Conversione in legge del Regio decreto 9 maggio 1926, n. 852, che autorizza la spesa necessaria per assicurare la viabilità intorno al santuario della Verna e ad alcuni altri santuari dell'Italia centrale, e varia il tracciato della strada provinciale di serie n. 19 (Tebro-Casentinese). (919)

8. Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° luglio 1926, n. 1306, concernente il diritto di autore. (1023)

9. Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 agosto 1926, n. 1448, concernente provvedimenti per l'abbruttamento delle farine per la panificazione e per i dolciumi. (1029)

10. Conversione in legge del Regio decreto 6 aprile 1926, n. 914, concernente il contributo dello Stato al comune di Verona nelle spese per

l'istruzione elementare. (*Approvato dal Senato*). (1139)

11. Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 1298, concernente provvedimenti per il completamento del porto di Marghera in Venezia. (1209)

12. Conversione in legge del Regio decreto 7 ottobre 1926, n. 1789, riflettente la concessione di un mutuo all'Istituto Federale di Credito per il risorgimento delle Venezie. (*Approvato dal Senato*). (1132)

13. *Seguito della discussione del seguente disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928. (1173)

Il Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

AVV. CARLO FINZI.

Roma, 1927 — Tip. della Camera dei Deputati.