

LXXXVI.

TORNATA DI MARTEDÌ 25 NOVEMBRE 1930

ANNO IX

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIURIATI

INDICE

	<i>Pag.</i>		<i>Pag.</i>
Congedi	3254	GIULIANO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 ottobre 1930, n. 1379, concernente il riordinamento della scuola secondaria di avviamento al lavoro.	3255
Interrogazioni (<i>Annunzio di risposte scritte</i>)	3254	— Approvazione della convenzione per la istituzione e il funzionamento della «Casa dello Studente» in Roma.	3255
Ringraziamenti del ministro Acerbo	3254	Disegni di legge (<i>Discussione</i>):	
Disegni di legge (<i>Presentazione</i>):		Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1929, n. 2052, con cui si autorizza il Governo del Re a modificare la Convenzione 15 settembre 1923 relativa alla esecuzione delle opere di ampliamento del porto di Bari.	3255
CROLLALANZA: Conversione in legge del Regio decreto 10 novembre 1930, numero 1447, recante provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 30 ottobre 1930	3255	RE DAVID	3255
— Conversione in legge dei Regi decreti 3 agosto 1930, n. 1065; 24 ottobre 1930, n. 1426, e 23 ottobre 1930, n. 1454, recanti provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 23 luglio 1930	3255	Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, contenente modifiche alla vigente legislazione in materia di concessioni di ferrovie e di altri mezzi di trasporto.	3256
MOSCONI: Conversione in legge dei Regi decreti-legge 30 ottobre 1930, n. 1417, e 13 novembre 1930, n. 1470, concernenti variazioni di bilancio e convalidazione dei Regi decreti 30 ottobre 1930, n. 1449, e 13 novembre 1930, n. 1469, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1930-31	3255	MARCHI	3256
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1465, concernente modifiche al testo unico di leggi sulla riscossione delle imposte dirette 17 ottobre 1922, n. 1401	3255	CIANO, <i>ministro</i>	3259
GIULIANO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1466, concernente la cessazione dalla carica degli attuali rettori e direttori delle Università e degli Istituti superiori e dei presidi e dei direttori delle relative Facoltà e Scuole e lo scioglimento delle Giunte per l'istruzione media	3255	Disegni di legge (<i>Approvazione</i>):	
		Conto consuntivo della Tripolitania e Cirenaica per l'esercizio finanziario 1919-1920	3268
		Conto consuntivo della Tripolitania per gli esercizi finanziari 1920-21 1921-22, 1922-23, 1923-24 e 1924-25.	3268
		Conto consuntivo della Cirenaica per gli esercizi finanziari 1920-21, 1921-22, 1922-23, 1923-24 e 1924-25	3268
		Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 giugno 1930, n. 869, concernente la proroga a tutto l'esercizio finanziario 1930-31, delle norme del Regio decreto 26 luglio 1925, n. 1237, circa la concessione di premi di operosità e di rendimento al personale dell'Amministrazione dello Stato	3286

	<i>Pag.</i>
Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 976, recante provvedimenti per l'allargamento della via Roma in Torino e per il risanamento dei quartieri adiacenti	3286
Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 970, recante nuova autorizzazione di spesa pei lavori dipendenti dai Patti Lateranensi	3286
Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 luglio 1930, n. 1034, concernente agevolazioni tributarie per la Unione Nazionale Ufficiali in congedo d'Italia	3287
Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 luglio 1930, n. 1210, che istituisce una Coorte autonoma di milizia portuaria a Trieste	3287
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1928-29	3287
ROMANO RUGGERO	3287
LOJACONO	3293
Disegni di legge (Votazione segreta):	
Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1929, n. 2052, con cui si autorizza il Governo del Re a modificare la Convenzione 15 settembre 1923 relativa alla esecuzione delle opere di ampliamento del porto di Bari	3298
Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, contenente modifiche alla vigente legislazione in materia di concessioni di ferrovie e di altri mezzi di trasporto	3298
Conto consuntivo della Tripolitania e Cirenaica per l'esercizio finanziario 1919-1920	3298
Conto consuntivo della Tripolitania per gli esercizi finanziari 1920-21, 1921-22, 1922-23, 1923-24 e 1924-25	3298
Conto consuntivo della Cirenaica per gli esercizi finanziari 1920-1921, 1921-22, 1922-23, 1923-24 e 1924-1925	3298
Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 giugno 1930, n. 869, concernente la proroga a tutto l'esercizio finanziario 1930-31, delle norme del Regio decreto 26 luglio 1925, n. 1237, circa la concessione di premi di operosità e di rendimento al personale dell'Amministrazione dello Stato	3298
Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 976, recante provvedimenti per l'allargamento della via Roma in Torino e per il risanamento dei quartieri adiacenti	3299
Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 970, recante nuova autorizzazione di spesa pei lavori dipendenti dai Patti Lateranensi	3299

	<i>Pag.</i>
Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 luglio 1930, n. 1034, concernente agevolazioni tributarie per la Unione Nazionale Ufficiali in congedo d'Italia	3299
Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 luglio 1930, n. 1210, che istituisce una Coorte autonoma di milizia portuaria a Trieste	3299
Interrogazioni (Annunzio)	3300

La seduta comincia alle 16.

GIANTURCO, *segretario*, legge il processo verbale della tornata precedente.
(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli: Jung, di giorni 5; Chiurco, di 3; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Maresca di Serracapriola, di giorni 1; Bertacchi, di 3; Paoloni, di 1; Adinolfi, di 1; Asquini, di 2; Biancardi, di 3; Negrini, di 3.
(Sono concessi).

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Gli onorevoli sottosegretari di Stato hanno trasmesso le risposte scritte alle interrogazioni dei deputati: Guidi-Buffarini, Caradonna, Giarratana, Sansanelli, Maresca di Serracapriola, Ricchioni, Gianturco, Borrelli Francesco, Porro Savoldi, Sertoli, e Domeneghini.

Saranno pubblicate, a norma del regolamento, nel resoconto stenografico della seduta di oggi (1).

Ringraziamenti del ministro Acerbo.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il seguente telegramma pervenutomi da Sua Eccellenza il ministro Acerbo:

« Particolarmente gradito giunsemi tuo affettuoso saluto di augurio rivoltomi seduta ieri. Esprimo a te ed Assemblea sentimenti vivissimi mio grato animo, lieto comunicarti che mie condizioni postoperatorie sono ottime. Affettuosamente ».

(1) Vedi Allegato in fine N. X.

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 novembre 1930, n. 1447, recante provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 30 ottobre 1930. (727)

Conversione in legge dei Regi decreti legge 3 agosto 1930, n. 4065, 24 ottobre 1930, n. 1426, e 23 ottobre 1930, n. 1454, recanti provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 23 luglio 1930. (730)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi disegni di legge. Saranno inviati alla Giunta generale del bilancio.

Ha chiesto di parlare l'onorevole ministro delle finanze; ne ha facoltà.

MOSCONI, *ministro delle finanze*. Ho l'onore di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge dei Regi decreti-legge 30 ottobre 1930, n. 1417, e 13 novembre 1930, n. 1470, concernenti variazioni di bilancio e dei Regi decreti 30 ottobre 1930, n. 1449, e 13 novembre 1930, n. 1469, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1930-31. (731)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1465, concernente modifiche al testo unico di leggi sulla riscossione delle imposte dirette 17 ottobre 1922, n. 1401. (732)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questi disegni di legge. Saranno inviati alla Giunta generale del bilancio.

Ha chiesto di parlare l'onorevole ministro dell'educazione nazionale. Ne ha facoltà.

GIULIANO, *ministro dell'educazione nazionale*. Ho l'onore di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1466, concernente la cessazione dalla carica degli attuali rettori e direttori delle Università e degli Istituti superiori e dei presidi e dei direttori delle relative facoltà e scuole e lo scioglimento delle Giunte per l'istruzione media; (726)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 ottobre 1930, n. 1379, concernente il riordinamento della scuola secondaria di avviamento al lavoro; (728)

Approvazione della Convenzione per l'istituzione ed il funzionamento della « Casa dello Studente » in Roma. (729)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dell'educazione nazionale della presentazione di questi disegni di legge. Saranno inviati: il primo alla Giunta per la conversione in legge dei Decreti-legge, e gli altri due alla Giunta generale del Bilancio.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1929, n. 2052, con cui si autorizza il Governo del Re a modificare la Convenzione 15 settembre 1923 relativa alla esecuzione delle opere di ampliamento del porto di Bari.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1929, n. 2052, con cui si autorizza il Governo del Re a modificare la Convenzione 15 settembre 1923, relativa alla esecuzione delle opere di ampliamento del porto di Bari.

Se ne dia lettura.

GIANTURCO, *segretario*, legge. (V. *Stampato* n. 409-A).

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

È iscritto a parlare l'onorevole camerata Re David. Ne ha facoltà.

RE DAVID. Onorevoli Camerati, i nuovi stanziamenti per la integrazione delle opere di ampliamento del porto di Bari, che il Governo ha decisi e che sono regolati col Regio decreto-legge 14 novembre 1929, trascendono la cerchia e la considerazione di un interesse locale o regionale, costituendo l'attestazione pratica e concreta della politica economica del Governo.

Sotto questo riflesso può essere opportuno che un provvedimento, il quale può apparire di ordinaria amministrazione, non passi senza che ne sia rilevato il significato.

Chi ha avuto la ventura di ascoltare nei primi mesi del 1923 alcune dichiarazioni del Capo del Governo in materia di politica portuaria, diciamo così, comparata, sia in rapporto allo sviluppo costiero, sia in rapporto alla struttura economica delle altre nazioni europee, non può oggi non constatare il vigoroso sviluppo e la matematica conse-

guenzialità cui da quelle premesse si è pervenuti.

Programmi ispirati a una concezione vasta nella misura e nel tempo hanno così la loro esecuzione graduale, inquadrandosi pienamente nella ricostruzione generale della economia del Paese; e queste assegnazioni nuove, le quali sono deliberate in un momento di vigile contrazione delle spese, appunto per questa condizione di tempo e di cose acquistano e assumono un assai maggior valore e un assai maggior significato.

La giunta del bilancio, attraverso l'accurata relazione dell'onorevole camerata Borriello, mette in evidenza la importanza nazionale di un grande strumento per i traffici marittimi, sia in relazione al dominio dell'Adriatico, sia in relazione ai nuovi rapporti commerciali, sia in relazione allo sviluppo dell'industria dell'armamento, sia e soprattutto in rapporto alle alleanze e alle amicizie coi popoli della opposta sponda.

Diciamo di più: tutto il bacino orientale del Mediterraneo oggi rivolge la sua aspettazione verso l'Italia. Recenti manifestazioni economiche di carattere internazionale, come la Fiera del Levante, hanno fatto affluire sulla nostra sponda adriatica l'intera produzione di quell'Oriente danubiano e balcanico, verso il quale non abbiamo ragione di nascondere che va la nostra viva simpatia.

Certa stampa straniera afferma che l'Italia tende oggi a mettersi alla testa delle nazioni deluse per utilizzarne il malcontento e l'irrequietezza. A smentire cotesta stolta affermazione sta tutta una tradizione di generosità che si può dire storica e che il Fascismo, il quale anche in fatto di tradizioni non ha conosciuto mezzi termini, ma ha nettamente stroncato quelle malsane, come ha rinvigorito quelle buone, esalta e perpetua.

Ma un'altra smentita a quelle affermazioni può consistere appunto nel creare i grandi empori commerciali e marittimi, i quali debbono assegnarci il nostro giusto posto nelle pacifiche competizioni della vita economica.

Questo, o camerati, deve essere il significato del nostro voto.

La città di Bari, che è consapevole della sua funzione, saprà certamente corrispondere alle nuove provvidenze con lo sforzo tenace di nuove conquiste e di nuovi ardimenti, che ha l'orgoglio di considerare non suoi, ma della Nazione! (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto legge 14 novembre 1929, n. 2052, recante modifiche alla convenzione 15 settembre 1923 per l'esecuzione delle opere di ampliamento del porto di Bari ».

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, contenente modifiche alla vigente legislazione in materia di concessioni di ferrovie e di altri mezzi di trasporto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, contenente modifiche alla vigente legislazione in materia di concessioni di ferrovie e di altri mezzi di trasporto.

Se ne dia lettura.

GIANTURCO, *segretario*, legge. (V. *Stampato* n. 455-A).

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

È iscritto a parlare l'onorevole camerata Marchi. Ne ha facoltà.

MARCHI. Onorevoli camerati, la riforma della legislazione sulle concessioni ferrotranviarie, concordemente auspicata per molti anni da tecnici e studiosi, è ormai un fatto compiuto per volontà del Governo nazionale.

Voce. La riduzione delle tariffe!

MARCHI. Parleremo anche di quella. Indubbiamente la riforma stessa, quale risulta dal Regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, ora sottoposta al nostro esame per la conversione in legge, costituisce un provvedimento di assai notevole importanza, tale da non poter passare sotto silenzio. Notevole importanza, non soltanto in rapporto alle funzioni che i trasporti adempiono nel quadro delle attività nazionali, ma per la stessa cospicua rilevanza delle imprese interessate. Si tratta infatti di un complesso di oltre 230 Aziende le quali, attraverso 9500 chilometri di linee, integrano la rete statale assicurando quelle comunicazioni di carattere locale che sono indispensabili alla vita felicemente decentrata delle nostre regioni.

L'esistenza di coteste imprese non si svolge tuttavia, fatte poche eccezioni, senza difficoltà: la limitata estensione dell'esercizio e la conseguente soggezione a tutte le oscillazioni dell'economia della zona servita, la necessità di mantenere collegamenti passivi, non compensati dal maggior reddito di altri, l'impossibilità di introdurre costosi miglioramenti tecnici per l'allontanamento del capitale e da investimenti ritenuti tra i più aleatori, hanno progressivamente determinato nelle Aziende uno stato permanente di disagio che ha dato origine a molte critiche e a molti luoghi comuni, ma che raramente è stato considerato con serenità veramente obiettiva.

Ed a questi coefficienti negativi praticamente interdipendenti non ultima si era aggiunta una bardatura legislativa la quale, per successive manipolazioni, correzioni e ritocchi, finì con lo snaturare completamente l'Istituto delle concessioni trasformandolo in una complicata ingerenza fiscale che ebbe come unico risultato quello di gravare e di comprimere sempre più ogni sana iniziativa e di inaridire le più naturali possibilità di sviluppo.

Non entreremo in un esame troppo particolareggiato delle singole disposizioni del Regio decreto-legge 2 agosto 1929, numero 2450. Mi piace però rilevare subito in linea generale che il decreto stesso contiene due ordini di disposizioni. Mirano le une all'incremento delle concessioni e dei servizi; tendono le altre al rafforzamento della funzione statale di vigilanza e di sindacato nella costruzione e nell'esercizio delle linee.

L'aumento delle sovvenzioni governative, la sostituzione della figura della tranvia extraurbana sovvenzionata con quella di ferrovia strettamente locale (articolo 1) e l'elevazione del limite di utile oltre il quale, dopo un primo periodo di piena franchigia va liquidata la quota di partecipazione al prodotto netto (articolo 6) costituiscono senza dubbio un organico insieme di disposizioni, le quali molto contribuiranno a ridestare le iniziative che ormai avevano quasi abbandonato il campo dell'industria ferro-tramviaria.

Le provvidenze che riguardano le linee esistenti si possono, a loro volta, così riassumere: primo, possibilità di sovvenzionare in sufficiente misura i lavori e l'incremento patrimoniale indispensabile per adeguare le linee agli attuali bisogni delle regioni servite. L'importanza di questa disposizione dell'articolo 30 è indubbia, perchè per molte

aziende il rammodernamento degli impianti è questione stessa di vita.

Bisogna serenamente affermare che il pubblico quando si lagna di taluni servizi non sempre si rende conto che non alla cattiva volontà, o all'esosa speculazione degli esercenti vanno imputate molte deficienze, ma alle grandi strettezze nelle quali versano le imprese. Le comunicazioni rapide, frequenti, comode quali sono oggi nel desiderio di tutti, si realizzano soltanto con trasformazioni di sistemi di trazione e di esercizio che non è possibile affrontare senza adeguate disponibilità finanziarie.

Secondo, la facoltà data al Governo, di raggruppare organicamente linee adiacenti assunte da uno stesso esercente è in un certo senso l'applicazione, molto più ristretta, del medesimo criterio di coordinamento.

L'uniformità delle condizioni locali, quale è logico presumere dalla adiacenza delle linee, fa ritenere opportuna ed utile la concessione, di modo che l'esercente sia posto in grado di provvedere secondo un unico indirizzo all'espletamento del suo esercizio.

D'altra parte, come riconosce nella sua elaborata relazione la Giunta del bilancio, la procedura adottata per il provvedimento in esame, è tale da salvaguardare nei giusti limiti i diritti dei singoli concessionari, le cui linee vengono raggruppate.

Invero, le norme per siffatti raggruppamenti organici, saranno emanate sentiti i Corpi consultivi e le due Confederazioni nazionali interessate di datori e prestatori d'opera.

Oltre a ciò, soccorrerà sempre la garanzia dell'arbitrato, prevista per questa, come per le altre clausole del decreto, dall'articolo 20 del decreto stesso. Al quale riguardo è degna di speciale menzione la modifica introdotta alla prassi finora seguita negli atti di concessione, secondo la quale il terzo arbitro, in aggiunta al rappresentante di ciascuna delle due parti, dovrà esser scelto non più nella Magistratura, ma dal presidente del Consiglio di Stato, tra i membri del Consiglio stesso.

Terzo, altra provvidenza meritevole di rilievo, è la revisione dei patti di compartecipazione dello Stato ai prodotti lordi stabilita dall'articolo stesso allo scopo di favorire la costituzione o l'aumento dei fondi di rinnovamento.

La regolamentazione dei fondi di rinnovamento, come è stata per molti anni praticamente attuata, ha formato oggetto delle più giustificate critiche, per i criteri fiscali

ed antieconomici, cui si è costantemente informata. Nel timore che le quote di rinnovamento servissero a celare chi sa quali utili per l'azienda, non soltanto esse erano consentite in misura assolutamente inadeguata, ma il fisco attuava inesorabili decurtazioni ogni qual volta le imprese, nell'interesse stesso del servizio, assegnavano somme straordinarie per il rinnovo degli impianti e del materiale.

Quindi è ottimo il provvedimento che tende ad adeguare i fondi di rinnovamento alle effettive necessità delle singole linee. D'altronde, questo provvedimento, onorevole ministro delle comunicazioni, trova il suo parallelo sotto l'aspetto fiscale nei concordati nazionali che la Confederazione nazionale fascista dei trasporti terrestri e navigazione interna ha stipulato con l'Amministrazione delle imposte dirette per la determinazione delle percentuali da detrarre annualmente dal reddito industriale, per i versamenti ai fondi di rinnovamento.

È da auspicarsi, a questo punto, che il Ministero delle comunicazioni, tenendo presente la clausola della rivalutazione effettiva e definitiva degli impianti, richiesta dalla Amministrazione finanziaria per l'applicazione delle percentuali concordate sul valore odierno degli impianti stessi, renda da parte sua possibile alle aziende di addivenire alla medesima rivalutazione.

Il secondo gruppo delle norme innovative tende, come abbiamo detto, al rafforzamento dei poteri di vigilanza dello Stato. Rientrano in questo gruppo le disposizioni dell'articolo 5 che si riferisce alla sospensione del vincolo a favore di terzi sovventori sull'ultimo decimo di sussidio governativo e quelle che contemplano la sospensione delle quote di sovvenzione di esercizio per devolverle ai fondi di rinnovamento, qualora non siano stati effettuati a questo scopo i relativi versamenti.

Altre norme prescrivono termini e comminano sanzioni per il pagamento di quanto dovuto allo Stato, subordinano al gradimento dell'autorità di vigilanza il direttore di esercizio, reso obbligatorio per tutte le aziende con riserva per i servizi automobilistici, modificano il procedimento per la decadenza dei concessionari inadempienti, ecc.

Ci si consenta a questo punto di affermare con tranquilla consapevolezza che l'insieme di queste disposizioni appare veramente ispirato a severità. Nessun dubbio che il controllo sulle imprese di trasporto in quanto esercitano un servizio pubblico sia pienamente

giustificato; nessun dubbio del pari che lo Stato possa e debba disciplinarne il funzionamento in rapporto ai superiori fini nazionali.

Non sarebbe fascista pensare che un'attività delicata e importante, come quella dei traffici, non debba in ogni suo atto essere subordinata al supremo *imperium*. Ma appunto perchè siamo fascisticamente convinti che questa podestà dello Stato debba estrinsecarsi, oltre la lettera della legge, come spirito animatore, fecondo di risultati benefici, così riteniamo che essa non possa in nessun caso prescindere da quella che è la realtà obiettiva, senza mancare al suo scopo. La saggia volontà del legislatore sempre si avvantaggia dell'equità dei suoi interpreti e dei suoi esecutori.

E ciò va detto più specialmente a proposito delle norme che debbono essere emanate a termine dell'articolo 7 per l'accertamento del prodotto netto delle linee concesse, accertamento quanto mai delicato e non sempre di facile effettuazione. Ad ogni modo, affida il fatto che a termini dell'articolo stesso, e per equa decisione di Sua Eccellenza il ministro delle comunicazioni, sulle emanande norme, sarà sentita la Confederazione nazionale fascista dei trasporti terrestri e della navigazione interna.

Di un altro gruppo di disposizioni conviene pure far maggior cenno; quelle che si riferiscono ai fondi di rinnovamento e formano oggetto degli articoli 9 e 10 del decreto in esame. Notevoli miglioramenti al testo del decreto sono sottoposti alla vostra approvazione dalla Giunta generale del bilancio, e per essi debbo rendere vivi ringraziamenti anche a nome delle aziende interessate al relatore, camerata Bianchini, che con spirito equo ed imparziale ha esaminato ed in buona parte accolte le osservazioni al riguardo formulate dall'organizzazione delle aziende di trasporto. Egli, invero, ha riconosciuto la necessità di limitare alle nuove concessioni, per le quali il concessionario sarà preventivamente avvertito del maggior vincolo che gli viene prescritto, l'obbligo d'investire presso la Cassa depositi e prestiti, le Casse postali ecc. i fondi di rinnovamento. Infatti, come perspicacemente osserva il camerata Bianchini, in nessun industria fondi del genere vengono investiti in titoli; essi invece (e ciò sarebbe tanto più necessario nelle Aziende ferro-tranviarie sempre scarse di mezzi) sono più proficuamente investiti nell'industria stessa per tutto il loro ammontare e non soltanto per la parte eventualmente esuberante

(che fra parentesi è assai difficile si abbia a verificare date le condizioni dell'industria dei trasporti) come soltanto permetterebbe l'articolo 1 del decreto.

Senonchè, ammesse queste considerazioni, sarebbe forse stato più opportuno non estendere l'obbligo di cui trattasi, anche ai versamenti che ai fondi di rinnovo saranno fatte dalle Aziende già esistenti, posteriormente all'andata in vigore della legge in discussione.

Il decreto riconosce inoltre l'applicabilità delle nuove norme ai soli casi in cui sussista l'obbligo di costituire i fondi di rinnovo e non ai fondi spontaneamente costituiti dall'esercente.

Riconosce altresì la necessità di estendere anche ad altri l'« Istituto all'uopo autorizzato » (e qui cade molto in acconcio l'osservazione del relatore di evitare criteri restrittivi) della possibilità di ricevere a deposito i fondi di rinnovo.

Aggiungasi a ciò la opportunità che l'autorizzazione dell'autorità di vigilanza per lo svincolo delle somme da prelevarsi dai fondi di rinnovo per devolvere agli scopi per i quali i fondi siano costituiti, venga data con ogni possibile sollecitudine.

Onorevoli Camerati! Queste osservazioni che abbiamo creduto doveroso fare nel momento in cui la prima riforma, sia pure parziale, della legislazione dei trasporti, viene presentata alla approvazione del Parlamento, non sono state dettate da particolaristica valutazione di interessi particolaristici; sono rivolte ad affermare un principio che, in nessun momento, possiamo e dobbiamo dimenticare: il principio cioè che, il ristabilimento e l'equilibrio economico verso il quale a grandi

passi ci avviamo è intimamente connesso con la sana organizzazione e la sicura vita delle imprese, elementi costitutivi della capacità di ricchezza, di potenza e di sviluppo del Paese.

L'attività economica dei trasporti tipicamente realizza quell'intervento dello Stato che è presupposto e canone dei principi dell'ordinamento corporativo. La nostra aspirazione è quella di riuscire a coordinare sempre meglio le forme di tale intervento con le esigenze delle attività che le imprese di trasporto sono destinate ad esplicare. Ma a tale aspirazione corrisponde un dovere che i trasportatori italiani hanno sempre vivamente sentito ed oggi viepiù sentono di fronte ai problemi genialmente avviati a soluzione, perchè la ricostruzione possa essere compiuta. Il dovere di servire la Nazione perchè saldo possa esser in ogni settore la vita della Nazione: il dovere di ogni fascista di operare in ogni campo in modo degno delle più vaste mete della Rivoluzione Fascista. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico.

Il Governo accetta che la discussione si svolga sul testo della Commissione?

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Tutte le varianti proposte dalla Giunta del bilancio sono accettate dal Governo, salvo l'articolo 20, che si deve concordare. Tutto il resto è concordato.

PRESIDENTE. Si dia dunque lettura dell'articolo unico.

GIANTURCO, *segretario*, legge:

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, contenente modifiche alla legislazione vigente in materia di concessioni di ferrovie e di altri mezzi di trasporto, con le seguenti modificazioni:

CAPO I.

CONCESSIONI DI COSTRUZIONE E DI ESERCIZIO.

ART. 1.

Per le ferrovie pubbliche che saranno concesse in costruzione e in esercizio all'industria privata potrà essere accordata una sovvenzione unica chilometrica entro il limite massimo di lire 50,000 per cinquanta anni, oltre la sovvenzione supplementare entro il limite massimo di lire 8,000 a chilometro di cui all'articolo 7, lettera a), del Regio decreto 23 maggio 1924, n. 998, per le linee da costruirsi a trazione elettrica.

Per le ferrovie pubbliche d'interesse locale che non costituiscano prolungamento, diramazione e parte comunque di altre ferrovie d'interesse regionale, e che presentino caratteristiche economiche di costruzione e di esercizio, il limite massimo della sovvenzione governativa non potrà superare lire 35,000 a chilometro se abbiano sede propria e lire 20,000 se insistano per la maggior parte del loro percorso su strada ordinaria.

Sono abrogate le disposizioni in vigore per l'assegnazione della sovvenzione governativa a tramvie extraurbane di nuova concessione.

ART. 2.

La sovvenzione governativa, dedotta la parte relativa all'esercizio, sarà liquidabile per quote in base a regolari certificati di avanzamento.

Tali quote avranno decorrenza dalla data di accertamento dei lavori risultante dai rispettivi certificati.

La parte relativa all'esercizio decorrerà dalla data di apertura all'esercizio della linea, o dei singoli tronchi di essa, ove ne sia stata prevista la divisione in tronchi.

Qualora le quote di sovvenzione attribuite alla costruzione della linea vengano vincolate a norma degli articoli 37 e 38 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, a favore di uno o più Istituti o Enti sovventori di capitali, il relativo conguaglio, a linea ultimata ed aperta all'esercizio, sarà effettuato per ciascuno degli Istituti in parola limitatamente al complesso delle quote ad esso spettanti.

ART. 3.

Sarà in facoltà del Governo di corrispondere integralmente o parzialmente in capitale la sovvenzione attribuita alla costruzione della linea, calcolandone il valore attuale al saggio di capitalizzazione previsto nel relativo piano finanziario.

Nei casi in cui parte della sovvenzione stessa sia stata vincolata al servizio delle obbligazioni o a garanzia di operazioni finanziarie a norma degli articoli 36, 37 e 38 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, non ne potrà essere effettuato il pagamento in capitale senza il preventivo consenso degli interessati.

ART. 4.

In deroga dell'articolo 30 del testo unico approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, il saggio lordo di capitalizzazione sarà stabilito sulla base della media del saggio effettivo d'impiego in titoli del debito pubblico consolidato 3.50 e 5 per cento, risultante dal prezzo medio dei listini ufficiali del semestre anteriore alla trasmissione degli atti al Consiglio superiore dei lavori pubblici od alla Commissione istituita con l'articolo 7 del decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303, con l'aumento dell'uno per cento, e l'arrotondamento di 0.25 in 0.25 per cento in eccesso o in difetto, secondo che la frazione superi o non superi i 125 millesimi.

ART. 5.

L'ultimo decimo della parte di sovvenzione governativa attribuita alla costruzione della linea non potrà essere vincolato al servizio delle obbligazioni o a garanzia di operazioni finanziarie a norma degli articoli 36, 37 e 38 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, finchè il concessionario non abbia provveduto all'acquisto del materiale rotabile e di esercizio di prima dotazione.

La quota di sovvenzione attribuita all'esercizio servirà anche a garantire gli accantonamenti prescritti nell'atto di concessione, per il rinnovo del materiale d'armamento e del materiale rotabile e d'esercizio, nonchè dei macchinari e della linea aerea per le ferrovie a trazione elettrica, e ne potrà essere sospeso, in tutto o in parte, il pagamento in caso di inadempienza.

ART. 6.

La partecipazione ai prodotti netti per le ferrovie sovvenzionate di nuova concessione, è applicata dopo scaduti cinque anni dall'apertura della linea all'esercizio o dei singoli tronchi di essa, anche se non ne sia stata prevista la divisione in tronchi, ed è calcolata sulla media dei risultati netti dei bilanci degli ultimi tre anni di gestione anteriori a quello a cui la liquidazione si riferisce.

La quota di partecipazione spettante allo Stato sulle ferrovie sovvenzionate o non sovvenzionate di nuova concessione, sarà uguale alla metà del prodotto netto eccedente l'interesse legale commerciale aumentato del 2 per cento computato sul capitale azionario approvato dal Governo, quando sia concessionaria una Società per azioni, o sul capitale di primo impianto e di prima dotazione del materiale mobile e di esercizio negli altri casi, sempre che minor limite d'interesse non sia stabilito nell'atto di concessione.

ART. 7.

Con decreto Reale, su proposta dei ministri per le comunicazioni e per le finanze, sentita la Confederazione nazionale fascista dei trasporti terrestri e della navigazione interna, saranno emanate le norme, da valere in tutti i casi, per l'accertamento del prodotto netto delle linee concesse, fissando il limite massimo per le spese generali di amministrazione e determinando la natura e l'ammontare dei fondi di riserva, di cui al terzo comma dell'articolo 46 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

ART. 8.

Su domanda dei concessionari, per le ferrovie già concesse alla data del presente decreto, il Governo ha facoltà, semprechè lo riconosca indispensabile per il regolare andamento del servizio, di procedere con effetto temporaneo:

- a) a revisione dei patti di compartecipazione dello Stato ai prodotti lordi;
- b) ad applicazioni della deroga di cui all'articolo 6 del decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473.

Le disposizioni del presente articolo saranno applicabili anche alle tramvie extraurbane già concesse e per le quali sia prevista la compartecipazione dello Stato ai prodotti lordi.

ART. 9.

In dipendenza della revisione dei patti di partecipazione ai prodotti lordi di cui al precedente articolo 8 sarà in facoltà del Governo di adottare speciali provvedimenti in rapporto a ciascuna linea concessa, che venga a beneficiare della revisione medesima, allo scopo di istituire od aumentare i fondi di rinnovo del materiale d'armamento e del materiale rotabile e di esercizio, come pure dei macchinari e della linea aerea per le ferrovie e tramvie a trazione elettrica.

Indipendentemente dalla applicabilità del precedente comma il Governo è autorizzato a procedere, entro i limiti consentiti dalle variazioni verificatesi nei proventi e nelle spese di esercizio, alla revisione degli atti di concessione in vigore per la modifica dei patti concernenti le quote di rinnovo dei materiali, con effetto anche sulla determinazione del prodotto netto al quale va commisurata la partecipazione dello Stato.

La revisione di cui al precedente comma sarà compiuta d'intesa col concessionario, ed in mancanza di accordo si applicherà la disposizione dell'articolo 20 della presente legge.

ART. 10.

Le somme che annualmente andranno in aumento dei fondi di rinnovo, accresciute degli importi ricavati dalla vendita dei materiali fuori uso, ai quali si riferiscono i fondi stessi, saranno costituite in deposito presso la Cassa depositi e prestiti, le Casse postali di risparmio, la Banca d'Italia o altri Istituti all'uopo autorizzati, in numerario o in titoli a debito dello Stato o da esso garantiti, non oltre tre mesi dalla chiusura dell'anno cui i fondi si riferiscono.

Salva l'appartenenza dei fondi di rinnovo a norma dell'atto di concessione, il deposito dei fondi stessi sarà intestato al concessionario, il quale potrà disporre previa autorizzazione del Ministero delle comunicazioni, Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili.

In caso di ritardo, il deposito dovrà essere integrato dei relativi interessi nella misura del tasso legale commerciale, con decorrenza dal termine anzidetto.

ART. 11.

Fermo restando l'obbligo del concessionario di provvedere alla esecuzione delle opere e delle provviste, cui sono destinati i fondi di rinnovo, indipendentemente dalla sufficienza dei fondi stessi, sarà in facoltà del Governo, nel caso che essi risultassero esuberanti, di autorizzare l'impiego della eccedenza anche per gli incrementi patrimoniali della linea.

ART. 12.

I versamenti delle somme a debito del concessionario, comunque dipendenti dai rapporti di concessione delle linee, dovranno essere fatti dal concessionario stesso in Tesoreria nei termini prescritti dalla legge o fissati dall'Amministrazione con la comunicazione dell'accertamento eseguito a norma delle disposizioni di cui al titolo X, capo IV, del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, nonchè all'articolo 3, ultimo capoverso, della legge 27 giugno 1912, n. 638.

Salvo le maggiori sanzioni, di cui alle leggi speciali, dalla scadenza dei termini suddetti e sino al giorno dell'effettivo versamento, decorreranno in favore dell'Erario gli interessi legali di mora, i quali saranno sempre dovuti anche quando l'Amministrazione si avvallesse della facoltà di concedere il ratizzo del debito del concessionario.

Qualora il concessionario non versi tempestivamente in Tesoreria le somme dovute all'Erario, per la riscossione del credito principale e dei suoi accessori il Ministero delle finanze si avvarrà della speciale procedura stabilita per la riscossione delle tasse di registro, dandone incarico al competente ufficio di registro.

ART. 13.

Salvo quanto potrà essere stabilito per i servizi automobilistici, ogni azienda esercente pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata dovrà avere una propria direzione di esercizio.

Il direttore di esercizio dovrà essere di gradimento del Ministero delle comunicazioni, Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili, e rappresenterà l'azienda nei rapporti col Ministero medesimo relativi alla gestione della linea.

ART. 14.

Per tutte le ferrovie concesse, in caso di decadenza sia in corso di costruzione sia durante l'esercizio, il Governo avrà la facoltà di provvedere anche mediante licitazione o trattativa privata per il completamento e per l'esercizio della linea, in deroga agli articoli 181, 182, 183 e al secondo comma, ultima parte, dell'articolo 184 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

ART. 15.

Il Governo corrisponderà al concessionario decaduto un compenso uguale al prezzo delle opere e delle provviste eseguite, stimate indipendentemente dalla loro destinazione alla ferrovia da arbitri inappellabili, due dei quali da nominarsi uno da ciascuna delle parti, ed il terzo, in caso di disaccordo, dal presidente del Consiglio di Stato.

Per le linee già aperte all'esercizio saranno anche detratti dal compenso come sopra determinato gli ammortamenti effettuati con i prodotti dell'esercizio, le quote di sovvenzione governativa e le offerte degli enti locali riservate all'esercizio e non occorse per esso, nonchè l'eventuale passività media di esercizio calcolata in base ai risultati di gestione dell'ultimo quinquennio, o di quel minore periodo in cui l'esercizio sia stato eseguito, e ragguagliata al tempo rimasto a decorrere sino al termine previsto per la scadenza della concessione; in nessun caso il compenso così risultante potrà superare l'indennità che spetterebbe al concessionario qualora, in luogo della decadenza, si procedesse al riscatto della linea.

Il compenso al concessionario decaduto non potrà mai superare la minor somma tra la spesa tenuta a base degli atti di concessione e quella effettivamente erogata per le opere e provviste eseguite, dedotte le somme eventualmente già corrisposte dallo Stato e dagli enti locali.

ART. 16.

Il Governo è autorizzato a provvedere alla unificazione dei patti di concessione di più linee fra loro congiunte o interferenti che, sebbene concesse separatamente, siano di pertinenza del medesimo concessionario, qualora i rispettivi atti di concessione siano regolati dalle stesse norme legislative di carattere fondamentale.

Il Governo è inoltre autorizzato a emanare norme per il raggruppamento organico dei servizi di trasporto concessi all'industria privata anche se appartenenti a concessionari diversi, con la eventuale integrazione di linee o tronchi di linee secondarie esercitate dallo Stato, stabilendo i criteri per la unificazione dei patti di concessione e di esercizio, e per la regolazione dei rapporti fra i vari enti interessati, sentiti i corpi consultivi, la Confederazione nazionale fascista dei trasporti terrestri e della navigazione interna e la Confederazione nazionale dei sindacati fascisti dei trasporti terrestri e della navigazione interna.

ART. 17.

Le tariffe pei trasporti sulle ferrovie concesse non saranno, di regola, superiori a quelle vigenti sulle ferrovie dello Stato, salvo il disposto dell'ultimo comma dell'articolo 123 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e sempre che le pendenze da superare non richiedano sistemi speciali di trazione.

Qualora negli atti di concessione sia prescritta l'eguaglianza delle tariffe con quelle in vigore sulle ferrovie dello Stato, tale eguaglianza sarà sempre riferita alle basi nette di tariffa, escluse le tasse e sovrattasse e le maggiorazioni aventi particolare e diversa destinazione, tanto in vigore sulle ferrovie dello Stato quanto sulla ferrovia concessa.

ART. 18.

I prospetti delle tariffe e condizioni di trasporto, coi relativi proutuari dei prezzi, dovranno trovarsi permanentemente a disposizione del pubblico nelle stazioni, in luogo nel quale possano essere agevolmente veduti da chiunque vi abbia interesse.

Le variazioni alle tariffe e condizioni di trasporto dovranno essere preventivamente autorizzate dal Ministero delle comunicazioni, Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili, e non saranno applicabili prima che siano state portate a cognizione del pubblico a norma del precedente comma.

Le contravvenzioni alle suddette disposizioni sono punite con l'ammenda da lire 1000 a lire 5000, estensibili fino a lire 10,000 in caso di recidiva; saranno inoltre devoluti allo Stato i maggiori introiti eventualmente conseguiti dall'Azienda per effetto delle abusive variazioni di tariffe e condizioni di trasporto.

ART. 19.

Le aziende esercenti pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata ed in loro rappresentanza i rispettivi direttori di esercizio hanno l'obbligo, qualunque incidente si verifichi contro la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, anche se non ne derivi alcun danno alle persone o alle cose, di darne immediata informazione telegrafica tanto al Ministero delle comunicazioni, Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili, quanto al competente Circolo ferroviario d'ispezione, e di inviare a quest'ultimo, non più tardi di tre giorni dal fatto, un particolareggiato rapporto, con la indicazione dei provvedimenti adottati.

I direttori di esercizio dovranno inoltre disporre in ogni caso per una accurata inchiesta da eseguirsi non più tardi di cinque giorni dal fatto, invitando a intervenire il competente

LEGISLATURA XXVIII — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 NOVEMBRE 1930

Circolo ferroviario d'ispezione, il quale peraltro, nei casi di minore importanza e ove ne sia fatta proposta motivata dall'Azienda, potrà consentire che l'inchiesta non abbia luogo.

Le contravvenzioni alle suddette disposizioni sono punite con l'ammenda da lire 1000 a lire 5000, estensibili a lire 10,000 in caso di recidiva.

ART. 20.

Per le controversie che eventualmente sorgessero fra Stato e concessionario in dipendenza dell'applicazione del presente decreto si procederà ai termini dell'atto di concessione e, qualora manchi apposita norma nell'atto stesso o essa non risulti applicabile, mediante arbitrato.

Il Collegio arbitrale sarà composto di tre membri, due dei quali da nominarsi uno da ciascuna delle parti ed il terzo, cui spetterà la presidenza del Collegio, dal presidente del Consiglio di Stato fra i componenti del Consiglio medesimo.

Gli arbitri giudicheranno secondo le regole di diritto e la loro sentenza non sarà suscettiva di appello. Sarà invece ammissibile contro di essa il ricorso per cassazione, in conformità dell'articolo 517 del Codice di procedura civile.

PRESIDENTE. Onorevole ministro delle comunicazioni vuol dire le ragioni per le quali non accetta per questo articolo il testo della Commissione?

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Accetto il testo della Commissione, ma vorrei proporre una aggiunta: il Governo non ha motivo di opporsi al ricorso in Cassazione, che la Giunta del bilancio domanda contro i deliberati del Collegio arbitrale, ma, per ragioni di speditezza, propone che il termine per ricorrere in Cassazione sia ridotto a trenta giorni. E quindi alla proposta fatta dalla Giunta del bilancio bisognerebbe aggiungere, dopo le parole « in conformità dell'articolo 517 del Codice di procedura civile » le seguenti: « ma il termine per ricorrere sarà ridotto a trenta giorni ».

PRESIDENTE. Onorevole relatore, è ella d'accordo?

BIANCHINI, *relatore*. La Giunta accetta l'emendamento aggiuntivo proposto dall'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Allora do lettura dell'articolo 20 nel testo concordato tra il Governo e la Commissione:

« Per le controversie che eventualmente sorgessero fra Stato e concessionario in dipen-

denza dell'applicazione del presente decreto si procederà ai termini dell'atto di concessione e, qualora manchi apposita norma nell'atto stesso o essa non risulti applicabile, mediante arbitrato.

« Il Collegio arbitrale sarà composto di tre membri, due dei quali da nominarsi uno da ciascuna delle parti ed il terzo, cui spetterà la presidenza del Collegio, dal presidente del Consiglio di Stato fra i componenti del Consiglio medesimo.

« Gli arbitri giudicheranno secondo le regole di diritto e la loro sentenza non sarà suscettiva di appello. Sarà invece ammissibile contro di essa il ricorso per cassazione, in conformità dell'articolo 517 del Codice di procedura civile, ma il termine per ricorrere sarà ridotto a trenta giorni ».

Pongo a partito l'articolo così concordato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura degli altri articoli del decreto.
GIANTURCO, *segretario*, legge:

ART. 21.

Con decreto Reale, su proposta del ministro per le comunicazioni di concerto con quello per le finanze, verranno stabilite le norme e le condizioni che dovranno essere osservate nella compilazione dei progetti tecnici da esibirsi con le domande di concessione, e verrà fissata l'entità delle somme che con la presentazione delle domande stesse dovranno essere versate a fondo perduto per la relativa istruttoria.

ART. 22.

È vietato l'appalto generale a corpo delle opere costituenti la linea concessa.

Nel caso di subconcessione o cessione della sola costruzione della linea, nonostante il riconoscimento del Governo, da chiedersi preventivamente, resterà ferma, nei confronti dello Stato, la responsabilità sussidiaria del concessionario per tutte le deficienze che risultassero imputabili alla esecuzione delle opere.

ART. 23.

È in facoltà del Governo di procedere alla concessione, sulla base della scissione del piano finanziario e con le modalità previste dai Regi decreti 8 luglio 1919, n. 1337, 31 agosto 1921, n. 1222, e 6 febbraio 1923, n. 431, nei riguardi di quelle ferrovie per le quali, alla data di pubblicazione del presente decreto, sia già stata completamente ultimata la prescritta istruttoria.

Per le ferrovie in costruzione o ancora da concedersi con la scissione del piano finanziario, la parte di annualità eccedente il limite massimo di una delle quote di sovvenzione afferenti i due gruppi di opere, riversata nei limiti di capienza dell'altra, potrà essere liquidata in proporzione ai lavori, cui essa si riferisce.

CAPO II.

CONCESSIONI DI SOLA COSTRUZIONE.

ART. 24.

Il Governo è autorizzato a concedere in sola costruzione mediante asta pubblica, licitazione o trattativa privata, con la stessa procedura vigente per le ordinarie concessioni di ferrovie, sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, le ferrovie principali necessarie al completamento della rete di Stato.

Per la costruzione di tali ferrovie verrà corrisposta al concessionario, per la durata non maggiore di anni 50, una sovvenzione annua comprensiva degli interessi e dell'ammortamento del costo della linea risultante dalla stima dei lavori allegata al progetto esecutivo.

Alla sovvenzione per la concessione di sola costruzione saranno applicabili tutte le norme riguardanti la parte della sovvenzione attribuita alla costruzione nelle ordinarie concessioni di ferrovie e la provvista dei capitali all'uopo occorrenti.

ART. 25.

È in facoltà del Governo di stabilire negli atti di concessione di sola costruzione, avuto riguardo all'entità ed alla natura dei lavori, che la determinazione dei prezzi possa effettuarsi, anzichè per l'intera linea, per singoli tratti di essa, la costruzione dei quali sia prevista di una durata non inferiore a due anni.

In tal caso anche la sovvenzione governativa sarà determinata per ciascun tratto di linea in base al costo relativo, salvo conguaglio a linea ultimata.

Qualora il concessionario non accetti la sovvenzione governativa nella misura determinata dall'Amministrazione, questa potrà disporre che la concessione resti efficace per i soli tratti di linea per i quali sia già stata regolarmente autorizzata l'esecuzione.

Qualora l'Amministrazione non si avvalga della facoltà di cui al precedente comma, la controversia sarà deferita al Collegio arbitrale di cui all'articolo 20 del presente decreto, e, in tal caso, il concessionario non potrà esimersi dal dar corso ai lavori, per i quali gli verrà provvisoriamente corrisposta la sovvenzione nella misura anzidetta, fino alla risoluzione della controversia medesima.

ART. 26.

Non sono applicabili alle concessioni di sola costruzione gli articoli 49 e 50 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, riguardanti i diritti di privilegio e di prelazione rispettivamente per le linee parallele alla ferrovia concessa e per quelle che si diramino da essa o la intersechino o ne costituiscano un prolungamento.

ART. 27.

Le economie sulla spesa prevista, dipendenti da varianti proposte dal concessionario ed approvate dal Governo, sono assegnate per un terzo al concessionario e per due terzi allo Stato, con una corrispondente riduzione dell'ammontare della sovvenzione governativa.

Se invece, approvato il progetto esecutivo, siano dal Governo richieste varianti ed aggiunte che importino maggiore o minore spesa, l'ammontare della sovvenzione sarà proporzionalmente variato.

ART. 28.

Sulle somme di spettanza del concessionario, fatta eccezione delle annualità di sovvenzione vincolate a norma degli articoli 36 e 37 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, lo Stato potrà sempre rivalersi per i danni di cui all'articolo 1639 del Codice civile, verificatisi nel decennio dall'approvazione del collaudo finale della linea.

ART. 29.

Sono estese alle concessioni di sola costruzione le disposizioni contenute negli articoli 21 e 22 del presente decreto.

Sono abrogate le disposizioni contenute nel capo IV del titolo II del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, che non siano riportate nel presente decreto.

CAPO III.

DISPOSIZIONI SPECIALI.

ART. 30.

Sarà in facoltà del Governo, per quelle linee attualmente in esercizio che, a suo giudizio non siano più rispondenti ai bisogni della regione servita a causa delle loro caratteristiche di costruzione e di esercizio, d'imporre al concessionario i lavori e gli incrementi patrimoniali che riterrà necessari, verso un congruo corrispettivo, da determinarsi in base ad un piano finanziario nel quale sarà tenuto conto delle previsioni di esercizio relative alle economie e ai maggiori introiti che potranno essere conseguiti in dipendenza dei nuovi impianti.

Tale corrispettivo non potrà superare la sovvenzione chilometrica di lire 20,000 per la durata di anni 50 per le ferrovie, e quella di lire 12,000 per la durata di anni 35 per le tramvie, o il corrispondente valore attuale, senza pregiudizio dell'applicabilità delle norme di cui ai Regi decreti 23 maggio 1924, n. 998, e 3 aprile 1926, n. 757, nei casi di trasformazione dei sistemi di trazione.

Ai tronchi ferroviari da eseguirsi per intero in aggiunta ed a coordinamento degli impianti esistenti, saranno applicabili, nei riguardi del contributo dello Stato, le norme vigenti per le ordinarie concessioni di ferrovie; ai tronchi tramviari di nuova costruzione potrà invece essere accordato il contributo soltanto entro i limiti previsti nel precedente comma per le tramvie.

ART. 31.

Qualora il concessionario si rifiuti di dare esecuzione alla intimazione relativa alle nuove opere e provviste, il Governo potrà procedere al riscatto della linea, senza bisogno di previa diffida, anche se non siano maturati i termini stabiliti per il riscatto medesimo, o questo non sia previsto nell'atto di concessione.

ART. 32.

Per la determinazione del corrispettivo di riscatto, salvochè nell'atto di concessione sia diversamente stabilito, sarà applicato l'articolo 188 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, qualora al momento del riscatto risulti scaduto il termine contrattuale, o, in mancanza di questo, il trentennio dal giorno di apertura della linea al pubblico esercizio.

Nel caso invece che i termini anzidetti non siano ancora scaduti, e semprechè nell'atto di concessione non sia diversamente stabilito, lo Stato corrisponderà una indennità costituita dalla parte non ancora ammortizzata del costo degli impianti fissi, aumentata o diminuita della metà del valore capitale corrispondente, al saggio di cui all'articolo 4 del presente decreto, all'utile netto o alla perdita netta conseguita in media nell'ultimo quinquennio di esercizio

e ragguagliata al tempo rimasto a decorrere sino al termine previsto per la scadenza della concessione. Oltre a ciò lo Stato corrisponderà, al prezzo di stima, l'importo degli oggetti mobili e delle provviste indicate all'articolo 187 del citato testo unico.

La totale indennità verrà poi diminuita in relazione alle deficienze eventualmente riscontrate negli impianti fissi, e che siano comunque imputabili al concessionario.

Per le controversie circa la misura del corrispettivo, sia nel caso di ottemperanza all'ingunzione, sia nel caso di riscatto, si procederà a norma dell'articolo 20 del presente decreto.

ART. 33.

Le norme di cui ai precedenti articoli 30, 31 e 32 saranno applicabili anche alle tramvie extraurbane che abbiano in origine formato oggetto di concessione da parte degli enti interessati.

In tal caso verranno previamente sentiti gli enti locali in parola, anche agli effetti della regolazione dei rapporti patrimoniali derivanti dall'applicazione delle norme anzidette.

ART. 34.

Effettuandosi il riscatto, la linea potrà nuovamente essere concessa all'industria privata, col contributo dello Stato in sovvenzione o in capitale, entro i limiti di cui al precedente articolo 30, per i lavori e gli incrementi patrimoniali ritenuti necessari, in aggiunta alla eventuale sovvenzione di esercizio, nella misura chilometrica già assegnata in favore del precedente concessionario.

ART. 35.

All'articolo 1 del Regio decreto 23 maggio 1924, n. 998, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, è sostituito il seguente:

« Per l'elettrificazione delle ferrovie concesse e delle tramvie extraurbane a vapore esistenti, e per l'adozione in genere, sulle linee stesse, di sistemi di trazione diversi da quello a vapore anche se non richiedano l'uso degli impianti fissi, oltre le proroghe consentite dalle lettere a) e b) dell'articolo 5 del decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, potrà essere accordata, per ogni chilometro di linea da esercitare col nuovo sistema di trazione, una sovvenzione entro il limite massimo di lire 10,000 per la durata di anni 50 per le ferrovie e di anni 35 per le tramvie, con decorrenza dalla data di attivazione del nuovo sistema in parola ».

È abrogato il secondo comma dell'articolo 2 del Regio decreto 3 aprile 1926, n. 757, convertito nella legge 25 giugno 1926, n. 1262.

ART. 36.

I luoghi di produzione e quelli di raccolta e di prima lavorazione del legname sono considerati stabilimenti commerciali e industriali agli effetti degli articoli 54 e 55 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

ART. 37.

Il ministro per le comunicazioni è autorizzato a disciplinare la materia relativa alle caratteristiche esteriori da conferirsi, entro i termini che saranno da esso stabiliti, alle vetture delle tramvie urbane, alle autovetture in servizio pubblico su linee automobilistiche urbane ed extraurbane, e alle autovetture in servizio pubblico da piazza, nonché all'uniforme dei conducenti e in genere del personale in servizio su detti veicoli, sentito per i servizi urbani il Ministero dell'interno.

I contravventori alle disposizioni che saranno emanate dal ministro per le comunicazioni in virtù del precedente comma sono passibili dell'ammenda da lire 100 a lire 1000, ove si tratti di autovetture da piazza, e da lire 1000 a lire 10,000 negli altri casi. Persistendo il contravventore nel non adempiere alle intimazioni fattegli, il ministro per le comunicazioni, sentito sempre per i servizi urbani il Ministero dell'interno, può sospendere l'esercizio ed anche revocare la concessione o l'autorizzazione data per le linee tramviarie ed automobilistiche e può disporre affinché sia ritirata la licenza di circolazione per le autovetture da piazza.

ART. 38.

Il Governo del Re è autorizzato a riunire e coordinare in testo unico le disposizioni del presente decreto con quelle in vigore del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e dei provvedimenti legislativi successivamente emanati in materia di servizi pubblici di trasporto concessi all'industria privata.

ART. 39.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge. Il ministro proponente è autorizzato alla presentazione del relativo disegno di legge.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, l'articolo unico del disegno di legge s'intende approvato, nel testo di cui è stata data lettura, e il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione dei disegni di legge: Conto consuntivo della Tripolitania e Cirenaica per l'esercizio finanziario 1919-1920 — Conto consuntivo della Tripolitania per gli esercizi finanziari 1920-21, 1921-22, 1922-23, 1923-24 e 1924-25 — Conto consuntivo della Cirenaica per gli esercizi finanziari 1920-21, 1921-22, 1922-23, 1923-24 e 1924-25.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: Conto consuntivo della Tripolitania e Cirenaica per l'esercizio finanziario 1919-20 — Conto consuntivo della Tripolitania per gli esercizi finanziari 1920-21, 1921-22, 1922-23, 1923-24 e 1924-25 — Conto consuntivo della Cirenaica per gli esercizi finanziari 1920-21, 1921-22, 1922-23, 1923-24 e 1924-25.

La Commissione ha fatto una unica relazione sopra i tre disegni di legge, che saranno uniti anche nella discussione generale.

Se ne dia lettura.

GORINI, segretario, legge. (V. Stampato n. 619-A, 620-A, 621-A).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione degli articoli dei tre disegni di legge.

Disegno di legge n. 619.

ART. 1.

Le entrate ordinarie e straordinarie delle colonie « Tripolitania e Cirenaica » accertate nell'esercizio 1919-1920 per la competenza dell'esercizio medesimo sono stabilite, quali risultano dal consuntivo delle dette colonie, in L. 260,540,642.18
delle quali furono riscosse. » 204,840,232.32
e rimasero da riscuotere . L. 55,700,409.86

(È approvato).

ART. 2.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio delle colonie suddette accertate nell'esercizio stesso, sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo, in L. 266,494,574.52
delle quali furono pagate. » 112,227,799.38
e rimasero da pagare . . L. 154,266,775.14

(È approvato).

ART. 3.

Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1918-19, restano determinate, come dal conto consuntivo del bilancio, in L. 29,038,275.93
delle quali furono riscosse » 11,487,158.69
e rimasero da riscuotere . L. 17,551,117.24

(È approvato).

ART. 4.

Le somme rimaste da pagare alla chiusura dello esercizio 1918-19, restano determinate, come dal conto consuntivo del bilancio, in L. 193,378,541.86
 delle quali furono pagate . » 45,546,603.30
 e rimasero da pagare . . L. 147,831,938.56

(È approvato).

ART. 5.

I residui attivi del bilancio della Tripolitania e della Cirenaica, alla chiusura dell'esercizio finanziario 1919-20, sono stabiliti, quali risultano dal conto consuntivo, nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza dell'esercizio 1919-20 (articolo 1) L. 55,700,409.86

Somme rimaste da riscuotere in conto degli esercizi precedenti (art. 3) . » 17,551,117.24

Somme riscosse e non versate » 2,262,012.99

Totale dei residui attivi al 30 giugno 1920 L. 75,513,540.09

(È approvato).

ART. 6.

I residui passivi del bilancio della Tripolitania e della Cirenaica, alla chiusura dell'esercizio finanziario 1919-20, sono stabiliti, quali risultano dal conto consuntivo, nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza dell'esercizio 1919-20 (art. 2) . . L. 154,266,775.14

Somme rimaste da pagare in conto degli esercizi precedenti (art. 4) . . » 147,831,938.56

Totale dei residui passivi al 30 giugno 1920 . . L. 302,098,713.70

(È approvato).

ART. 7.

Nel bilancio della spesa della Tripolitania e della Cirenaica per l'esercizio finanziario

1919-20, sono istituiti i seguenti articoli con lo stanziamento per ognuno di essi indicato:

Art. 165-ter. « Accantonamento per provvedere all'eventuale pagamento di saldi di spese residue e di residui eliminati per perenzione amministrativa, nonchè per compensare entrate rimaste da riscuotere, ma in seguito riconosciute inesigibili », lire 5,476,540.95.

Art. 165-quater. « Fondo di riserva costituito dagli avanzi di bilancio (decreto-legge 13 giugno 1918, numero 1051) », lire 33,015,665.76.

(È approvato).

ART. 8.

Le entrate ordinarie e straordinarie dell'Amministrazione delle Ferrovie della Tripolitania e della Cirenaica, accertate nell'esercizio 1919-20, per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo dell'Amministrazione predetta, come segue:

Tripolitania:

Entrate accertate . L. 2,943,743.23
 delle quali furono riscosse . » 2,271,823.09
 e rimasero da riscuotere . L. 671,920.14

Cirenaica:

Entrate accertate . L. 785,856.64
 delle quali furono riscosse . » 593,449.54
 e rimasero da riscuotere . L. 192,407.10

(È approvato).

ART. 9.

Le spese ordinarie e straordinarie dell'Amministrazione predetta, accertate nell'esercizio 1919-20, per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo, come appresso:

Tripolitania L. 2,943,743.23
 Cirenaica » 785,856.64
 Totale L. 3,729,599.87

le quali sono state interamente pagate.

(È approvato).

ART. 10.

Le entrate ordinarie e straordinarie dell'Amministrazione predetta, rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1918-19, restano determinate, come dal conto consuntivo come segue:

Tripolitania	L.	94,220.72
Cirenaica	»	60,682.31
		<hr/>
Totale	L.	154,903.03
		<hr/> <hr/>

le quali sono state interamente riscosse.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Disegno di legge n. 620.

ESERCIZIO 1920-21.

ART. 1.

Le entrate ordinarie e straordinarie della Tripolitania accertate nell'esercizio 1920-21 per la competenza dell'esercizio medesimo sono stabilite, quali risultano dal consuntivo di detta Colonia, in L. 117,601,174.08
delle quali furono riscosse » 103,682,039.80

e rimasero da riscuotere L. 13,919,134.28

(È approvato).

ART. 2.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio della Colonia suddetta accertate nell'esercizio stesso sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo, in L. 121,588,643.38
delle quali furono pagate » 70,255,403.70

e rimasero da pagare L. 51,333,239.68

(È approvato).

ART. 3.

I residui attivi accertati col consuntivo dell'esercizio precedente in L. 35,375,172.05
sono diminuiti per migliori accertamenti nell'esercizio 1920-21 di » 3,979,003.82

e rimangono stabiliti in . . . L. 31,396,168.23
di cui riscosse » 17,147,308.25

rimaste da riscuotere . . . L. 14,248,859.98

(È approvato).

ART. 4.

I residui passivi accertati col consuntivo precedente in L. 175,923,577.16
sono diminuiti per migliore accertamento durante lo esercizio 1920-21 di » 7,966,473.12

e rimangono stabiliti in . . . L. 167,957,104.04
di cui pagate » 20,826,965.61

rimaste da pagare L. 147,130,138.43

(È approvato).

ART. 5.

I residui attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1920-21 sono stabiliti, quali risultano dal conto consuntivo, nelle seguenti somme:

somme rimaste da riscuotere in conto competenza dell'esercizio finanziario 1920-21 (art. 1) . . . L. 13,919,134.28
somme rimaste da riscuotere in conto degli esercizi precedenti (art. 3) . . . » 14,248,859.98
somme riscosse e non versate » 164,443.49

Residui attivi al 30 giugno 1921 L. 28,332,437.75

(È approvato).

ART. 6.

I residui passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1920-21 sono stabiliti, quali

risultano dal conto consuntivo, nelle seguenti somme:

somme rimaste da pagare in conto competenza dell'esercizio finanziario 1920-21 (art. 2) . . L. 51,333,239.68

somme rimaste da pagare in conto degli esercizi precedenti (art. 4) . . » 147,130,138.43

Residui passivi al 30 giugno 1921. L. 198,463,378.11

(È approvato).

ART. 7.

Ai sensi degli articoli n. 74-*bis* e n. 78 delle norme provvisorie amministrativo-contabili per la Tripolitania e la Cirenaica, approvate con Regio decreto 22 agosto 1915, n. 1363, modificato con decreto luogotenenziale 13 giugno 1918, n. 1051, ai seguenti articoli del bilancio della Tripolitania per l'esercizio 1920-21, è iscritta la somma per ciascuno di essi indicata:

Articolo n. 112-*bis* « Accantonamento per provvedere all'eventuale pagamento di saldi di spese residue, ecc. », lire 3,000,000.

Articolo n. 112-*ter* « Fondo di riserva costituito dagli avanzi di bilancio », lire 11,745,978.68.

(È approvato).

ART. 8.

Le entrate ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Tripolitania, accertate nell'esercizio finanziario 1920-21, per la competenza propria dell'esercizio, sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo, in L. 4,581,439.05 delle quali furono riscosse . » 4,174,566.76

e rimasero da riscuotere . L. 406,872.29

(È approvato).

ART. 9.

Le spese ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Tripolitania, accertate nell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo, in lire 4,581,439.05 che furono interamente pagate.

(È approvato).

ART. 10.

Le somme rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1919-20 restano determinate, quali risultano dal conto consuntivo, in lire 671,920.14.

(È approvato).

ART. 11.

I residui attivi delle ferrovie della Tripolitania, alla chiusura dell'esercizio 1920-21, sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo, come segue:

somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dell'esercizio finanziario 1920-21 (art. 8) . . L. 406,872.29

somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi anteriori (art. 10) » 671,920.14

Totale dei residui attivi L. 1,078,792.43

(È approvato).

ESERCIZIO 1921-22.

ART. 12.

Le entrate ordinarie e straordinarie della Tripolitania, accertate nell'esercizio 1921-22 per la competenza dell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal consuntivo della Colonia in L. 148,513,119.54 delle quali furono riscosse » 146,997,633.34

e rimasero da riscuotere . L. 1,515,486.20

(È approvato).

ART. 13.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio della Colonia suddetta accertate nell'esercizio stesso, sono stabilite, giusta i risultati del conto consuntivo, in L. 151,392,828.82 delle quali furono pagate . » 91,675,501.91

e rimasero da pagare . . L. 59,717,326.91

(È approvato).

ART. 14.

Le somme rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1920-21 restano determinate, in base ai risultati del conto consuntivo, in L. 32,112,234.97
delle quali furono rimosse . » 27,264,577.80

e rimasero da riscuotere . L. 4,847,657.17

(È approvato).

ART. 15.

Le somme rimaste da pagare alla chiusura dello esercizio 1920-21 restano determinate, in base ai risultati del conto consuntivo, in L. 199,363,466.05
delle quali furono pagate . » 33,613,954.89

e rimasero da pagare . . . L. 165,749,511.16

(È approvato).

ART. 16.

I residui attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1921-22 sono stabiliti, giusta risultati del conto consuntivo, nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere in conto competenza dell'esercizio finanziario 1921-22 (art. 12) . L. 1,515,486.20

Somme rimaste da riscuotere in conto degli esercizi precedenti (art. 14) » 4,847,657.17

Somme rimosse e non versate » 931,012.34

Residui attivi al 30 giugno 1922. L. 7,294,155.71

(È approvato).

ART. 17.

I residui passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1921-22 sono stabiliti, giusta i risultati del conto consuntivo, nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulla competenza dell'esercizio finanziario 1921-22 (art. 13) L. 59,717,326.91

Somme rimaste da pagare in conto degli esercizi precedenti (art. 15) . L. 165,749,511.16

Residui passivi al 30 giugno 1922. L. 225,466,838.07

(È approvato).

ART. 18.

Ai sensi degli articoli n. 74-bis e n. 78 delle norme provvisorie amministrativo-contabili per la Tripolitania e la Cirenaica, approvate con Regio decreto 22 agosto 1915, n. 1363, modificato con decreto luogotenenziale 13 giugno 1918, n. 1051, all'articolo 116-bis del bilancio della Tripolitania « Accantonamento per provvedere all'eventuale pagamento di saldi ecc. », per l'esercizio finanziario 1921-22, è iscritta la somma di lire 6,329,137.49.

(È approvato).

ART. 19.

Le entrate ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Tripolitania, accertate nell'esercizio 1921-22, per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, in base ai risultati del conto consuntivo, in L. 5,736,756.38
delle quali furono rimosse . » 4,613,636.78

e rimasero da riscuotere . L. 1,123,119.60

(È approvato).

ART. 20.

Le spese ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Tripolitania accertate nell'esercizio 1921-22, per la competenza propria dell'esercizio, sono stabilite, giusta i risultati del conto consuntivo, in . L. 5,736,756.38
delle quali furono pagate . » 5,536,756.38

e rimasero da pagare . . . L. 200,000.—

(È approvato).

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 NOVEMBRE 1930

ART. 21.

I residui attivi delle ferrovie predette, vengono stabiliti al 30 giugno 1922, in base ai risultati del conto consuntivo, nella somma di lire 1,123,119.60 per somme rimaste da riscuotere in conto della competenza dello esercizio (art. 19).

(È approvato).

ART. 22.

I residui passivi del bilancio predetto vengono stabiliti, in base ai risultati del conto consuntivo, alla chiusura dell'esercizio 1921-22 in lire 200,000, per somme non pagate in conto della competenza dell'esercizio (art. 20).

(È approvato).

ESERCIZIO 1922-23.

ART. 23.

Le entrate ordinarie e straordinarie della Tripolitania, accertate nell'esercizio 1922-23 per la competenza dell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal consuntivo della Colonia, in L. 147,563,466.17
delle quali furono riscosse . » 145,674,802.47
e rimasero da riscuotere . . L. 1,888,663.70

(È approvato).

ART. 24.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio della Colonia suddetta accertate nell'esercizio stesso, sono stabilite quali risultano dal conto consuntivo, in L. 179,924,512.24
delle quali furono pagate . » 95,663,074.26
e rimasero da pagare . . L. 84,261,437.95

(È approvato).

ART. 25.

Le somme rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1921-22 restano determinate in base

ai risultati del conto consuntivo, in L. 9,743,562.55
delle quali furono riscosse . » 5,735,266.99
e rimasero da riscuotere . . L. 4,008,295.56

(È approvato).

ART. 26.

Le somme rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1921-22 restano determinate in base ai risultati del conto consuntivo, in L. 195,555,198.87
delle quali furono pagate . » 43,767,417.89
e rimasero da pagare . . L. 151,787,780.98

(È approvato).

ART. 27.

I residui attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1922-23 sono stabiliti quali risultano dal conto consuntivo, nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere in conto competenza dell'esercizio finanziario 1922-23 (art. 23) . . L. 1,888,663.70
Somme rimaste da riscuotere in conto degli esercizi precedenti (art. 25) » 4,008,295.56
Somme riscosse e non versate » 239,005.70

Residui attivi al 30 giugno 1923 L. 6,135,964.96

(È approvato).

ART. 28.

I residui passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1922-23 sono stabiliti giu- sta risultati del conto consuntivo, nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulla competenza dell'esercizio finanziario 1922-23 (art. 24) L. 84,261,437.95
Somme rimaste da pagare in conto degli esercizi precedenti (art. 26) . » 151,787,780.98

Residui passivi al 30 giugno 1923 L. 236,049,218.93

(È approvato).

ART. 29.

Le entrate ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Tripolitania, accertate nell'esercizio 1922-23, per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite in base ai risultati del conto consuntivo, in L. 7,277,294.43
 delle quali furono riscosse . » 4,540,185.26
 e rimasero da riscuotere . . L. 2,737,109.17

(È approvato).

ART. 30.

Le spese ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Tripolitania accertate nell'esercizio 1922-23, per la competenza propria dell'esercizio, sono stabilite giusta i risultati del conto consuntivo, in . . . L. 7,277,294.43
 delle quali furono pagate . » 2,121,664.—
 e rimasero da pagare . . L. 5,155,630.43

(È approvato).

ART. 31.

I residui attivi delle ferrovie predette, restano stabiliti, al 30 giugno 1923, in base ai risultati del conto consuntivo, in lire 2,737,109.17 per somme rimaste da riscuotere nel conto della competenza (art. 29).

(È approvato).

ART. 32.

I residui passivi delle ferrovie medesime, restano stabiliti, al 30 giugno 1923, in base ai risultati del conto consuntivo, in lire 5,155,630.43, per somme rimaste da pagare nel conto della competenza (art. 30).

(È approvato).

ESERCIZIO 1923-24.

ART. 33.

Le entrate ordinarie e straordinarie della Tripolitania, accertate nell'esercizio 1923-24 per la competenza dell'esercizio me-

desimo, sono stabilite, quali risultano dal consuntivo della Colonia, in L. 235,182,998.95
 delle quali furono riscosse . » 227,455,261.30
 e rimasero da riscuotere . . L. 7,727,737.65

(È approvato).

ART. 34.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio della Colonia suddetta nell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo, in . L. 239,262,039.68
 delle quali furono pagate . » 193,629,858.39
 e rimasero da pagare . . L. 45,632,181.29

(È approvato).

ART. 35.

Le somme rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1922-23 restano determinate, giusta i risultati del conto consuntivo, in L. 8,730,974.77
 delle quali furono riscosse » 4,390,326.41
 e rimasero da riscuotere . . L. 4,340,648.36

(È approvato).

ART. 36.

Le somme rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1922-23 restano determinate, in base ai risultati del conto consuntivo, in L. 234,565,188.01
 delle quali furono pagate . » 107,702,635.47
 e rimasero da pagare . . L. 126,862,552.54

(È approvato).

ART. 37.

I residui attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1923-24 sono stabiliti, giusta i risultati del conto consuntivo, nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere in conto competenza dell'esercizio finanziario 1923-24 (articolo 33) L. 7,727,737.65

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 NOVEMBRE 1930

Somme rimaste da riscuotere in conto degli esercizi precedenti (articolo 35)	L.	4,340,648.36
Somme riscosse e non versate	»	1,126,223.68

Residui attivi al 30 giugno 1924	L.	13,194,609.69
--	----	---------------

(È approvato).

ART. 38.

I residui passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1923-24 sono stabiliti, in base ai risultati del conto consuntivo, nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulla competenza dell'esercizio finanziario 1923-24 (art. 34)	L.	45,632,181.29
---	----	---------------

Somme rimaste da pagare in conto degli esercizi precedenti (art. 36)	»	126,862,552.54
--	---	----------------

Residui passivi al 30 giugno 1924	L.	172,494,733.83
---	----	----------------

(È approvato).

ART. 39.

Ai sensi degli articoli nn. 74-bis e 78 delle norme provvisorie amministrativo-contabili per la Tripolitania e la Cirenaica, approvate con Regio decreto 22 agosto 1915, n. 1363, modificato con decreto luogotenenziale 13 giugno 1918, n. 1051, all'articolo n. 112-ter del bilancio della Tripolitania « Fondo di riserva costituito dagli avanzi di bilancio, ecc. » per l'esercizio finanziario 1923-24, è iscritta la somma di lire 5,000,000; ed all'articolo n. 112-bis « Accantonamento per provvedere all'eventuale pagamento di saldi, ecc. » è iscritta la somma di lire 3,666,377.72.

(È approvato).

ART. 40.

Le entrate ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Tripolitania, accertate nell'esercizio 1923-24, per la competenza propria dell'esercizio medesimo,

sono stabilite, in base ai risultati del conto consuntivo, in	L.	6,627,849.88
delle quali furono riscosse	»	4,630,654.77

e rimasero da riscuotere	L.	1,997,195.11
------------------------------------	----	--------------

(È approvato).

ART. 41.

Le spese ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Tripolitania, accertate nell'esercizio 1923-24, per la competenza propria dell'esercizio, sono stabilite, giusta i risultati del

conto consuntivo, in	L.	6,627,849.88
delle quali furono pagate	»	2,956,771.25

e rimasero da pagare	L.	3,671,078.63
--------------------------------	----	--------------

(È approvato).

ART. 42.

Le somme rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1922-23 per le ferrovie predette restano determinate in base ai risultati del conto consuntivo, in

in	L.	4,160,112.45
delle quali furono riscosse	»	2,538,352.96

e rimasero da riscuotere	L.	1,621,759.49
------------------------------------	----	--------------

(È approvato).

ART. 43.

I residui attivi delle ferrovie predette, vengono stabiliti, al 30 giugno 1924, in base ai risultati del conto consuntivo, come appresso:

Somme rimaste da riscuotere in conto competenza (art. 40)	L.	1,997,195.11
---	----	--------------

Somme da riscuotere in conto dei residui degli esercizi anteriori (art. 42)	»	1,621,759.49
---	---	--------------

Totale dei residui attivi	L.	3,618,954.60
-------------------------------------	----	--------------

(È approvato).

ART. 44.

Le somme rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1922-23 nel bilancio delle ferrovie predette, restano stabilite, giusta i risultati del conto consuntivo, in L. 5,155,630.43
delle quali furono pagate » 1,887,078.32
e rimasero da pagare L. 3,268,552.11

(È approvato).

ART. 45.

I residui passivi del bilancio delle ferrovie della Tripolitania alla chiusura dello esercizio 1923-24, restano stabiliti, in base ai risultati del conto consuntivo, come appresso:

Somme rimaste da pagare sulla competenza dell'esercizio (art. 41) . . L. 3,671,078.63

Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi anteriori (art. 44) . » 3,268,552.11

Totale dei residui passivi L. 6,939,630.74

(È approvato).

ESERCIZIO 1924-25.

ART. 46.

Le entrate ordinarie e straordinarie della Tripolitania, accertate nell'esercizio finanziario 1924-25, per la competenza dell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal consuntivo della Colonia in L. 231,610,177.04
delle quali furono rimosse » 173,922,532.83
e rimasero da riscuotere L. 57,687,644.21

(È approvato).

ART. 47.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio della Colonia suddetta, accertate nell'esercizio stesso, sono stabilite, giusta i ri-

sultati del conto consuntivo, in L. 250,514,663.52
delle quali furono pagate » 186,505,074.36
e rimasero da pagare . . L. 64,009,589.16

(È approvato).

ART. 48.

Le somme rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1923-24 restano determinate, in base ai risultati del conto consuntivo, in L. 22,963,168.47
delle quali furono rimosse » 6,496,917.81
e rimasero da riscuotere L. 16,466,250.66

(È approvato).

ART. 49.

Le somme rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1924-25 restano determinate, giusta i risultati del conto consuntivo in L. 163,358,806.13
delle quali furono pagate » 73,769,396.20
e rimasero da pagare . . L. 89,589,409.93

(È approvato).

ART. 50.

I residui attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1924-25 sono stabiliti in base ai risultati del conto consuntivo, nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere in conto competenza dell'esercizio finanziario 1924-25 (art. 46) . L. 57,687,644.21

Somme rimaste da riscuotere in conto degli esercizi precedenti (art. 48) » 16,466,250.66

Somme rimosse e non versate » 1,109,129.41

Residui attivi al 30 giugno 1925 L. 75,263,024.28

(È approvato).

ART. 51.

I residui passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1924-25 sono stabiliti, giusta

LEGISLATURA XXVIII — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 NOVEMBRE 1930

i risultati del conto consuntivo nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulla competenza dello esercizio finanziario 1924-25 (art. 47) L. 64,009,589.16

Somme rimaste da pagare in conto degli esercizi precedenti (art. 49). » 89,589,409.93

Residui passivi al 30 giugno 1925. L. 153,598,999.09

(È approvato).

ART. 52.

Ai sensi degli articoli n. 74-bis e n. 78 delle norme provvisorie amministrativo-contabili per la Tripolitania e la Cirenaica, approvate con decreto luogotenenziale 22 agosto 1915, n. 1363, modificato con decreto luogotenenziale 13 giugno 1918, n. 1051, ai seguenti articoli del bilancio della Tripolitania, per l'esercizio 1924-25, è iscritta la somma per ciascuno di essi indicata:

Art. n. 76. — Accantonamento per provvedere all'eventuale pagamento di saldi, ecc. L. 7,272,724.80

Art. n. 77. — Fondo di riserva costituito dagli avanzi di bilancio » 26,000,000 —

(È approvato).

ART. 53.

Le entrate ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Tripolitania, accertate nell'esercizio 1924-25, per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, in base ai risultati del conto consuntivo in L. 5,777,469.12
delle quali furono riscosse » 4,231,965.42

e rimasero da riscuotere L. 1,545,503.70

(È approvato).

ART. 54.

Le spese ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Tripolitania accer-

tate nell'esercizio 1924-25, per la competenza propria dell'esercizio, sono stabilite giusta i risultati del conto consuntivo, in L. 5,772,973.10
delle quali furono pagate » 2,518,343.25

e rimasero da pagare . . L. 3,254,629.85

(È approvato).

ART. 55.

Le somme rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1923-24 per le ferrovie predette restano determinate, in base ai risultati del conto consuntivo, in L. 5,496,690.37
delle quali furono riscosse » 3,203,999.81

e rimasero da riscuotere L. 2,292,690.56

(È approvato).

ART. 56.

I residui attivi delle ferrovie predette, vengono stabiliti, al 30 giugno 1925, come appresso:

Somme rimaste da riscuotere in conto competenza (art. 53) L. 1,545,503.70

Somme da riscuotere in conto dei residui degli esercizi anteriori (art. 55) » 2,292,690.56

Somme riscosse e non versate » 1,451,773.77

Totale dei residui attivi L. 5,289,968.03

(È approvato).

ART. 57.

Le somme rimaste da pagare alla chiusura dello esercizio 1923-24 nel bilancio delle ferrovie predette, restano stabilite in L. 6,939,630.74
delle quali furono pagate » 3,414,263.11

e rimasero da pagare . . L. 3,525,367.63

(È approvato).

ART. 58.

I residui passivi del bilancio delle ferrovie della Tripolitania alla chiusura dell'esercizio 1924-25, restano stabiliti come appresso:

Somme rimaste da pagare sulla competenza dell'esercizio (art. 54) . . . L.	3,254,629.85
Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi anteriori (art. 57) »	3,525,367.63
L.	<u>6,779,997.48</u>

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Disegno di legge n. 621.

ESERCIZIO 1920-21.

ART. 1.

Le entrate ordinarie e straordinarie della Cirenaica, accertate nell'esercizio 1920-21 per la competenza dell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal consuntivo della Colonia, in L. 127,463,065.58
delle quali furono riscosse » 107,091,252.92
e rimasero da riscuotere . . . L. 20,371,812.66

(È approvato).

ART. 2.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio della Colonia suddetta accertate nell'esercizio stesso, sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo, in L. 129,612,330.72
delle quali furono pagate » 71,924,757.83
e rimasero da pagare . . . L. 57,687,572.89

(È approvato).

ART. 3.

Le somme rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1919-20 restano determinate, giusta

i risultati del conto consuntivo, in L. 41,036,523.28
delle quali furono riscosse . » 15,666,191.20
e rimasero da riscuotere . . L. 25,370,332.08

(È approvato).

ART. 4.

Le somme rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1919-20 restano determinate, quali risultano dal conto consuntivo, in L. 124,924,026.64
delle quali furono pagate. » 15,389,865.33
rimasero da pagare . . . L. 109,534,161.31

(È approvato).

ART. 5.

I residui attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1920-21 sono stabiliti, in base ai risultati del conto consuntivo, nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere in conto competenza dell'esercizio finanziario 1920-21 (articolo 1) . L.	20,371,812.66
Somme rimaste da riscuotere in conto degli esercizi precedenti (articolo 3) »	25,370,332.08
Somme riscosse e non versate. »	4,160,354.17

Residui attivi al 30 giugno 1921 L. 49,902,498.91

(È approvato).

ART. 6.

I residui passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1920-21 sono stabiliti, quali risultano dal conto consuntivo nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulla competenza dell'esercizio finanziario 1920-21 (articolo 2) . . . L.	57,687,572.89
Somme rimaste da pagare in conto degli esercizi precedenti (articolo 4). »	109,534,161.31

Residui passivi al 30 giugno 1921. L. 167,221,734.20

(È approvato).

ART. 7.

Ai sensi degli articoli 74-*bis* e n. 78 delle norme provvisorie amministrativo-contabili per la Tripolitania e la Cirenaica, approvate con Regio decreto 22 agosto 1915, n. 1363, modificato con decreto luogotenenziale 13 giugno 1918, n. 1051, ai seguenti articoli del bilancio della Cirenaica, per l'esercizio 1920-21, è iscritta la somma per ciascuno di essi indicata:

Art. 105. — Accantonamento per provvedere all'eventuale pagamento di saldi, ecc. L. 3,000,000 —

Art. 106. — Fondo di riserva costituito dagli avanzi di bilancio » 600,382.53

(È approvato).

ART. 8.

Le entrate ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Cirenaica accertate nell'esercizio 1920-21, per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, in base ai risultati del conto consuntivo . . . L. 916,806.70
delle quali furono riscosse . » 569,522.46
e rimasero da riscuotere . L. 347,284.24

(È approvato).

ART. 9.

Le spese ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Cirenaica, accertate nell'esercizio 1920-21, per la competenza propria dell'esercizio sono stabilite, giusta i risultati del conto consuntivo, in lire 916,806.70, che risultano interamente pagate.

(È approvato).

ART. 10.

Le somme rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1919-20, restano determinate in lire 192,407.10.

(È approvato).

ART. 11.

I residui attivi delle ferrovie predette, vengono stabiliti, al 30 giugno 1921, in base ai risultati del conto consuntivo, come appresso:

Somme rimaste da riscuotere in conto competenza (articolo 8) . . . L. 347,284.24

Somme da riscuotere in conto dei residui degli esercizi anteriori (articolo 10) L. 192,407.10

Totale dei residui attivi L. 539,691.34

(È approvato).

ESERCIZIO 1921-22.

ART. 12.

Le entrate ordinarie e straordinarie della Cirenaica, accertate nell'esercizio 1921-22 per la competenza dell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal consuntivo della Colonia,
in L. 162,830,681.30
delle quali furono riscosse » 148,221,822.26
e rimasero da riscuotere . L. 14,608,859.04

(È approvato).

ART. 13.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio della Colonia suddetta accertate nell'esercizio stesso sono stabilite, quali risultano dal consuntivo, in . . L. 165,417,693.34
delle quali furono pagate . » 90,885,184.78
e rimasero da pagare . . . L. 74,532,508.56

(È approvato).

ART. 14.

Le somme rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1920-21 restano determinate, giusta i risultati del conto consuntivo,
in L. 52,482,841.07
delle quali furono riscosse . » 36,357,779.77
e rimasero da riscuotere . L. 16,125,061.30

(È approvato).

ART. 15.

Le somme rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1920-21, quali risultano dal conto consun-

tivo restano determinate
 in L. 167,215,064.32
 delle quali furono
 pagate » 21,811,091.13
 e rimasero da pagare L. 145,403,973.19
 (*È approvato*).

ART. 16.

I residui attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1921-22 sono stabiliti, in base ai risultati del conto consuntivo, nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere in conto competenza dell'esercizio finanziario (articolo 12). . . L. 14,608,859.04
 Somme rimaste da riscuotere in conto degli esercizi precedenti (articolo 14) » 16,125,061.30
 Somme riscosse e non versate » 8,908,957.14

Residui attivi al 30 giugno 1922 L. 39,642,877.48

(*È approvato*).

ART. 17.

I residui passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1921-22 sono stabiliti, giusta i risultati del conto consuntivo, nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulla competenza dello esercizio finanziario (articolo 13) L. 74,532,508.56
 Somme rimaste da pagare in conto degli esercizi precedenti (articolo 15) » 145,403,973.19

Residui passivi al 30 giugno 1922 L. 219,936,481.75

(*È approvato*).

ART. 18.

Ai sensi dell'articolo n. 78 delle norme provvisorie amministrativo-contabili per la Tripolitania e la Cirenaica, approvate con Regio decreto 22 agosto 1915, n. 1363, all'articolo 114 del bilancio della Cirenaica « accantonamento per provvedere all'eventuale pagamento di saldi, ecc., per l'esercizio finanziario 1921-22 » è iscritta la somma di lire 8,176,413.64.

(*È approvato*).

ART. 19.

Le entrate ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Cirenaica, accertate nell'esercizio 1921-22, per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, in base ai risultati del conto consuntivo, in lire 1,196,820.89 le quali furono interamente riscosse.

(*È approvato*).

ART. 20.

Le spese ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Cirenaica, accertate nell'esercizio 1921-22, per la competenza propria dello esercizio, sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo, in L. 1,196,820.89
 delle quali furono pagate » 970,423.83
 e rimasero da pagare . . L. 226,397.06

(*È approvato*).

ART. 21.

I residui passivi del bilancio predetto, alla chiusura dell'esercizio 1921-22 vengono stabiliti, giusta i risultati del conto consuntivo, nella somma di lire 226,397.06, per somme rimaste da pagare in conto della competenza dell'esercizio (art. 20).

(*È approvato*).

ESERCIZIO 1922-23.

ART. 22.

Le entrate ordinarie e straordinarie della Cirenaica, accertate nell'esercizio 1922-23, per la competenza dello esercizio medesimo, sono stabilite quali risultano dal conto consuntivo della Colonia, in L. 135,492,748.98
 delle quali furono riscosse » 127,355,962.56
 e rimasero da riscuotere . L. 8,136,786.42

(*È approvato*).

ART. 23.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio della Colonia suddetta, ac-

certate nell'esercizio stesso, sono stabilite quali risultano dal conto consuntivo

in	L. 158,681,615.87
delle quali furono pagate . »	100,413,840.28
<hr/>	
e rimasero da pagare . . .	L. 58,267,775.59
<hr/>	

(È approvato).

ART. 24.

Le somme rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1921-22 restano determinate, quali risultano dal conto consuntivo, in

L. 43,886,403.81	
delle quali furono riscosse »	17,772,457.03
<hr/>	
e rimasero da riscuotere . L.	26,113,946.78
<hr/>	

(È approvato).

ART. 25.

Le somme rimaste da pagare alla chiusura dello esercizio 1921-22 restano determinate in

L. 200,991,141.19	
delle quali furono pagate . »	40,238,025.46
<hr/>	
e rimasero da pagare . . .	L. 160,753,115.73
<hr/>	

(È approvato).

ART. 26.

I residui attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1922-23, sono stabiliti giusta i risultati del conto consuntivo nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere in conto competenza dell'esercizio finanziario 1922-23 (art. 22) . L.	8,136,786.42
Somme rimaste da riscuotere in conto degli esercizi precedenti (art. 24). »	26,113,946.78
Somme riscosse e non versate »	13,459,465.39
<hr/>	

Residui attivi al 30 giugno 1923 L.	47,710,198.59
<hr/>	

(È approvato).

ART. 27.

I residui passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1922-23, sono stabiliti giusta i risultati del conto consuntivo, nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulla competenza dell'esercizio finanziario 1922-23 (art. 23) L.	58,267,775.59
Somme rimaste da pagare in conto degli esercizi precedenti (art. 25) . »	160,753,115.73
<hr/>	

Residui passivi al 30 giugno 1923 L.	219,020,891.32
<hr/>	

(È approvato).

ART. 28.

Ai sensi degli articoli n. 74-bis e n. 78 delle norme provvisorie amministrativo-contabili per la Tripolitania e la Cirenaica, approvate con Regio decreto 22 agosto 1915, n. 1363, modificato con decreto luogotenenziale 13 giugno 1918, n. 1051, all'art. 80-bis del bilancio della Cirenaica « Fondo di riserva costituito dagli avanzi del bilancio » per l'esercizio finanziario 1921-22, è iscritta la somma di lire 9,114,316.96 ed all'articolo n. 80-iv « Accantonamento per provvedere all'eventuale pagamento di saldi, ecc. » è iscritta la somma di lire 2,000,000.

(È approvato).

ART. 29.

Le entrate ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Cirenaica accertate nell'esercizio 1922-23, per la competenza propria dello esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo in . . .

L. 1,267,220.41	
delle quali furono riscosse »	857,733.69
<hr/>	
e rimasero da riscuotere . L.	409,486.72
<hr/>	

(È approvato).

ART. 30.

Le spese ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Cirenaica, accertate

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 NOVEMBRE 1930

nell'esercizio 1922-23, per competenza propria dello esercizio, sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo, in L. 1,267,220.41
delle quali furono pagate . » 643,400.92

e rimasero da pagare . . L. 623,819.49

(È approvato).

ART. 31.

Le somme rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1921-22, nel bilancio delle ferrovie della Cirenaica, restano determinate, quali risultano dal conto consuntivo, in lire 100,000.

(È approvato).

ART. 32.

I residui attivi delle ferrovie predette, alla chiusura dell'esercizio 1922-23, vengono stabiliti, quali risultano dal conto consuntivo, come segue:

Somme rimaste da riscuotere in conto della competenza dell'esercizio (art. 29) L.	409,486.72
Somme rimaste da riscuotere in conto degli esercizi precedenti (art. 31) »	100,000 —
Somme riscosse e non versate »	64,654.10
Totale dei residui attivi L.	574,140.82

(È approvato).

ART. 33.

Le somme rimaste da pagare, alla chiusura dell'esercizio 1921-22, nel bilancio delle ferrovie della Cirenaica, restano determinate, in base ai risultati del conto consuntivo, in lire 100,000.

(È approvato).

ART. 34.

I residui passivi del bilancio predetto, alla chiusura dell'esercizio 1922-23, vengono stabilite, in base ai risultati del conto consuntivo, come appresso:

Somme rimaste da pagare in conto della competenza dell'esercizio (articolo 30) L.	623,819.49
---	------------

Somme rimaste da pagare in conto degli esercizi precedenti (art. 33) . . L.	100,000 —
---	-----------

Totale dei residui passivi L.	723,819.49
--	-------------------

(È approvato).

ESERCIZIO 1923-24.

ART. 35.

Le entrate ordinarie e straordinarie della Cirenaica, accertate nell'esercizio 1923-24 per la competenza dell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal consuntivo della Colonia, in L. 242,150,955.02
delle quali furono riscosse » 224,982,593.57

e rimasero da riscuotere L. 17,168,361.45

(È approvato).

ART. 36.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio della Colonia suddetta accertate nell'esercizio stesso, sono stabilite, giusta i risultati del conto consuntivo, in L. 248,363,594.72
delle quali furono pagate » 151,091,967.58

e rimasero da pagare . . L. 97,271,627.14

(È approvato).

ART. 37.

Le somme rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1922-23, restano determinate in base ai risultati del conto consuntivo in L. 53,394,471.45
delle quali furono riscosse » 28,221,602.47

e rimasero da riscuotere L. 25,172,868.98

(È approvato).

ART. 38.

Le somme rimaste da pagare alla chiusura dello esercizio 1922-23 restano

determinate, giusta i risultati del conto consuntivo in L. 218,492,524.48
delle quali furono pagate » 59.098,887.83
e rimasero da pagare . . L. 159,393,636.65

(È approvato).

ART. 39.

I residui attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1923-24 sono stabiliti, in base ai risultati del conto consuntivo, nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere in conto competenza dell'esercizio finanziario 1923-24 (art. 35). L. 17,168,361.45

Somme rimaste da riscuotere in conto degli esercizi precedenti (art. 37) » 25,172,868.98

Somme riscosse e non versate » 12,648,963.28

Residui attivi al 30 giugno 1924 L. 54,990,193.71

(È approvato).

ART. 40.

I residui passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1923-24 sono stabiliti, giusta i risultati del conto consuntivo, nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulla competenza dello esercizio finanziario 1923-24 (art. 36) L. 97,271.627.14

Somme rimaste da pagare in conto degli esercizi precedenti (art. 38) . » 159,393,636.65

Residui passivi al 30 giugno 1924. L. 256,665,263.79

(È approvato).

ART. 41.

Ai sensi degli articoli n. 74-bis e n. 78 delle norme provvisorie amministrativo-contabili per la Tripolitania e la Cirenaica, approvate con Regio decreto 22 agosto 1915, n. 1363, modificato con decreto luogotenenziale 13 giugno 1918, n. 1051, ai seguenti articoli del bilancio della Cirenaica, per l'esercizio 1923-24, è iscritta la somma per ciascuno di essi indicata:

Art. n. 78-iv. — Accantonamento per prov-

vedere all'eventuale pagamento di saldi, ecc. . . . L. 2,000,000 —

Art. n. 78-v. — Fondo di riserva costituito dagli avanzi di bilancio . . » 8,292,488.33

(È approvato).

ART. 42.

Le entrate ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Cirenaica accertate nell'esercizio 1923-24, per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, in base ai risultati del conto consuntivo,

in L. 4,246,477.57
delle quali furono riscosse » 2,321,724.20

e rimasero da riscuotere . L. 1,924,753.37

(È approvato).

ART. 43.

Le spese ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Cirenaica accertate nell'esercizio 1923-24, per la competenza propria dell'esercizio, sono stabilite, giusta i risultati del conto consuntivo, in L. 4,246,477.57

delle quali furono pagate . » 776,172.80

e rimasero da pagare . . L. 3,470,304.77

(È approvato).

ART. 44.

Le somme rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1922-23 per le ferrovie predette restano determinate, in base ai risultati del conto consuntivo, in L. 574,140.82

delle quali furono riscosse . » 113,864.65

e rimasero da riscuotere . . L. 460,276.17

(È approvato).

ART. 45.

I residui attivi delle ferrovie predette, vengono stabiliti, al 30 giugno 1924, giusta i risultati del conto consuntivo, come appresso:

Somme rimaste da riscuotere in conto competenza (art. 42) L. 1,924,753.37

Somme da riscuotere in conto dei residui degli esercizi anteriori (art. 44) L.	460,276.17
Somme riscosse e non versate »	84,525.55
Totale dei residui attivi L.	2,469,555.09

(È approvato).

ART. 46.

Le somme rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1922-23 nel bilancio delle ferrovie predette, restano stabilite, giusta i risultati del conto consuntivo, in L.

723,819.49

delle quali furono pagate »

10,456.41

e rimasero da pagare L.

713,363.08

(È approvato).

ART. 47.

I residui passivi del bilancio delle ferrovie della Cirenaica alla chiusura dell'esercizio 1923-24, restano stabiliti, in base ai risultati del conto consuntivo, come appresso:

Somme rimaste da pagare sulla competenza dell'esercizio (art. 43) L.

3,470,304.77

Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi anteriori (art. 46) »

713,363.08

L.

4,183,667.85

(È approvato).

ESERCIZIO 1924-25.

ART. 48.

Le entrate ordinarie e straordinarie della Cirenaica, accertate nell'esercizio 1924-25 per la competenza dell'esercizio medesimo, sono stabilite quali risultano dal consuntivo della Colonia in L.

264,369,851.47

delle quali furono riscosse »

133,403,591.57

e rimasero da riscuotere L.

130,966,259.90

(È approvato).

ART. 49.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio della Colonia suddetta, accertate nell'esercizio stesso, sono stabilite, giusta i risultati del conto consuntivo, in L.

347,269,754.98

delle quali furono pagate »

210,312,149.50

e rimasero da pagare L.

136,957,605.48

(È approvato).

ART. 50.

Le somme rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1923-24 restano determinate, in base ai risultati del conto consuntivo, in L.

75,369,270.89

delle quali furono riscosse »

19,292,608.16

e rimasero da riscuotere L.

56,076,662.73

(È approvato).

ART. 51.

Le somme rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1923-24 restano determinate, giusta le risultanze dal conto consuntivo, in L.

194,144,437.46

delle quali furono pagate »

87,746,697.29

e rimasero da pagare L.

106,397,740.17

(È approvato).

ART. 52.

I residui attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1924-25 sono stabiliti, giusta i risultati del conto consuntivo, nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere in conto competenza dell'esercizio finanziario 1924-25 (art. 48) L.

130,966,259.90

Somme rimaste da riscuotere in conto degli esercizi precedenti (articolo 50) »

56,076,662.73

Somme riscosse e non versate »

19,429,519.69

Residui attivi al 30 giugno 1925 L.

206,472,442.32

(È approvato).

ART. 53.

I residui passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1924-25 sono stabiliti, in base alle risultanze del conto consuntivo, nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulla competenza dell'esercizio finanziario 1924-25 (art. 49) L. 136,957,605.48

Somme rimaste da pagare in conto degli esercizi precedenti (art. 51) » 106,397,740.17

Residui passivi al 30 giugno 1925. L. 243,355,345.65

(È approvato).

ART. 54.

Ai sensi degli articoli 74-*bis* e n. 78 delle norme provvisorie amministrativo-contabili per la Tripolitania e la Cirenaica, approvate con Regio decreto 22 agosto 1915, n. 1363, modificato con decreto luogotenenziale 13 giugno 1918, n. 1051, ai seguenti articoli del bilancio della Cirenaica, per l'esercizio 1924-25, è iscritta la somma per ciascuno di essi indicata:

Articolo 69-*ter*. « Accantonamento per provvedere all'eventuale pagamento di saldi, ecc. », lire 4,351,848.64.

Articolo 69-*quater*. « Fondo di riserva costituito dagli avanzi di bilancio », lire 34,000,000.

(È approvato).

ART. 55.

Sono approvate le variazioni introdotte nel bilancio 1924-25, riguardanti trasporti di fondi dal conto dei residui a quello della competenza.

(È approvato).

ART. 56.

Le entrate ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Cirenaica, accertate nell'esercizio 1924-25, per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono

stabilite in base ai risultati del conto consuntivo, in L. 2,144,306.14
delle quali furono riscosse » 677,275.40

e rimasero da riscuotere L. 1,467,030.74

(È approvato).

ART. 57.

Le spese ordinarie e straordinarie delle ferrovie della Cirenaica, accertate nell'esercizio 1924-25, per la competenza propria dell'esercizio, sono stabilite in base ai risultati del conto consuntivo:

in L. 2,144,306.14
delle quali furono pagate » 1,495,142.18

e rimasero da pagare . . . L. 649,163.96

(È approvato).

ART. 58.

Le somme rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1923-24 per le ferrovie predette restano determinate:

in L. 2,469,555.09
delle quali furono riscosse » 186,831.80

e rimasero da riscuotere . L. 2,282,723.29

(È approvato).

ART. 59.

I residui attivi delle ferrovie predette vengono stabiliti, al 30 giugno 1925, come appresso:

Somme rimaste da riscuotere in conto competenza (art. 56) L. 1,467,030.74

Somme da riscuotere in conto dei residui degli esercizi anteriori (art. 58) » 2,282,723.29

Totale dei residui attivi L. 3,749,754.03

(È approvato).

ART. 60.

Le somme rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1923-24 nel bilancio delle ferrovie predette, restano stabilite:

in L. 4,183,667.85
delle quali furono pagate » 6,354.46

e rimasero da pagare . . L. 4,177,313.39

(È approvato).

ART. 61.

I residui passivi del bilancio delle ferrovie della Cirenaica, alla chiusura dell'esercizio 1924-25, restano stabiliti come appresso:

Somme rimaste da pagare sulla competenza dell'esercizio (art. 57) . . . L.	649,163.96
Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi anteriori (art. 60) »	4,177,313.39
Totale . . . L.	<u>4,826,477.35</u>

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 giugno 1930, n. 869, concernente la proroga, a tutto l'esercizio finanziario 1930-31, delle norme del Regio decreto 26 luglio 1925, n. 1237, circa la concessione di premi di operosità e di rendimento al personale dell'Amministrazione dello Stato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 giugno 1930, n. 869, concernente la proroga, a tutto l'esercizio finanziario 1930-31, delle norme del Regio decreto 26 luglio 1925, n. 1237, circa la concessione di premi di operosità e di rendimento al personale dell'Amministrazione dello Stato.

Se ne dia lettura.

GIANTURCO, *segretario*, legge. (V. *Stampato* n. 625-A).

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

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 29 giugno 1930, n. 869, che proroga, a tutto l'esercizio finanziario 1930-31, l'efficacia delle norme del Regio decreto 26 luglio 1925, n. 1237, circa la concessione di premi di operosità e di rendimento al personale dell'Amministrazione dello Stato ».

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 976, recante provvedimenti per l'allargamento della via Roma in Torino e per il risanamento dei quartieri adiacenti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 976, recante provvedimenti per l'allargamento della Via Roma in Torino e per il risanamento dei quartieri adiacenti.

Se ne dia lettura.

GIANTURCO, *segretario*, legge. (V. *Stampato*, n. 629-A).

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

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 976, che reca disposizioni per l'allargamento della Via Roma in Torino e per il risanamento dei quartieri adiacenti ».

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 970, recante nuova autorizzazione di spesa per i lavori dipendenti dai Patti Lateranensi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 970, recante nuova autorizzazione di spesa per i lavori dipendenti dai Patti Lateranensi.

Se ne dia lettura.

GIANTURCO, *segretario*, legge. (V. *Stampato* n. 633-A).

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

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 970, recante nuova autorizzazione di spesa pei lavori dipendenti dai Patti Lateranensi ».

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 luglio 1930, n. 1034, concernente agevolazioni tributarie per l'Unione nazionale Ufficiali in congedo d'Italia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 luglio 1930 n. 1034, concernente agevolazioni tributarie per l'Unione nazionale Ufficiali in congedo d'Italia.

Se ne dia lettura.

GIANTURCO, *segretario*, legge. (V. *Stampato* n. 634-A).

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

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 10 luglio 1930, n. 1034, concernente agevolazioni tributarie per l'Unione nazionale Ufficiali in congedo d'Italia ».

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 luglio 1930, n. 1210, che istituisce una Coorte autonoma di milizia portuaria a Trieste.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 lu-

glio 1930, n. 1210, che istituisce una Coorte autonoma di Milizia portuaria a Trieste.

Se ne dia lettura.

GIANTURCO, *segretario*, legge. (V. *Stampato* n. 640-A).

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

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 luglio 1930, n. 1210, concernente la istituzione di una Coorte autonoma di Milizia portuaria con sede in Trieste ».

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Seguito della discussione del disegno di legge: Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1928-29.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1928-29.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Romano Ruggero.

ROMANO RUGGERO. Onorevoli Camerati. Mi vorrete essere larghi di benevolenza, anche se col mio discorso non riuscirò sempre a richiamare e a fermare la vostra attenzione, se in sede di discussione del bilancio consuntivo farò osservazioni e dedurrò considerazioni che, se non strettamente inerenti al rendiconto generale della Amministrazione dello Stato, verranno tuttavia direttamente a investire alcuni non trascurabili aspetti della realtà finanziaria ed economica del nostro Paese.

Perchè se è vero che a differenza dei preventivi che sono ipotesi e speranze, i consuntivi rappresentano una realtà, la realtà finanziaria della grande azienda che è lo Stato, all'attuale realtà vorrò fare espresso e speciale richiamo, tanto più che i coraggiosi provvedimenti finanziari presi di recente segnano la volontà ferma, risoluta, precisa del Governo di porre le mani, per la salute della Nazione e del popolo italiano, nella realtà dura e viva della situazione quale

complesse imprevedibili cause di ordine prevalentemente mondiale sono venute a determinare e ad aggravare.

La crisi mondiale, onorevoli camerati, è certo ancora nel suo pieno sviluppo.

La guerra ne fa risentire a distanza le conseguenze più vaste.

Di fronte al persistente andamento di ribasso dei prezzi all'ingrosso iniziatosi nell'ottobre 1929, al dilagare della disoccupazione, al precipitare dei titoli, al declinare delle esportazioni, alle insolvenze e alle stragi di aziende, alle concorrenze di nuovi Paesi che avanzano, alla resistenza dei prezzi al minuto e alla impotenza delle barriere doganali ad arginare la discesa di quelli all'ingrosso, opinano alcuni che il mondo anziché trovarsi dinanzi a manifestazioni d'un uragano che stia allontanandosi, vada incontro a fenomeni annunziatori di nuove perturbazioni.

Il Duce, che pure ha saputo trasformare e dominare la mente e l'anima di un popolo, senza lasciarsi vincere da un pessimismo distruttore e deprimente, ha preferito al Consiglio Nazionale delle corporazioni, indicare di recente le difficoltà da vincere, esporre i problemi così come sono e ha ammonito che nessuno può fare miracoli e che per l'Italia debbono ancora trascorrere tre anni prima che la nave riprenda la rotta.

Così si governa un popolo forte, così solo si può pretendere la cooperazione di tutti nello sforzo collettivo rivolto a superare la crisi.

Ma è questa, onorevoli camerati, crisi di sopra-produzione o di sotto-consumo? Vi è sotto-produzione di oro, aggravata dalla politica di tesoreggiamento della Banca di Francia? Il lento movimento del consumo è conseguenza a sua volta d'una inadeguata offerta di moneta e di credito? La economia manovrata, monetaria e creditizia si sarebbe dunque assisa su illusorie, fragili basi?

Non è certo questa, onorevoli Camerati, la sede più adatta per un esame di così gravi e complesse questioni le quali peraltro continuano a formare oggetto di affannose ricerche e di diligenti studi da parte dei più autorevoli cultori di economia.

Come durante la crisi che succedette alla rivoluzione francese e alle guerre napoleoniche, la indagine verte oggi sempre su questi due punti: crisi di produzione e consumo o crisi monetaria.

Mi consentirete però, per quell'intuito, per quella sensibilità politica che pure tanto giovano alla interpretazione dei fenomeni eco-

nomici, che mi soffermi a considerare alcuni aspetti psicologici che alla crisi sono intimamente connessi sino a perturbarne e ad aggravarne notevolmente gli effetti.

Bisogna decisamente reagire contro i funebri presagi dei profeti di sciagure.

Bisogna squarciare quella nebbia di pessimismo che suole scendere nell'orizzonte delle previsioni economiche.

Bisogna vincere quello stato epidemico di depressione, di deflazione psicologica, che quando non nasconde il proposito di creare l'allarme, di rimormorare e accreditare le più stolte panzane, suole essere anche frutto di ignoranza e di inganno, d'interessi lesi e di ambizioni deluse.

Bisogna vincerlo questo stato d'animo nell'interesse stesso dei produttori e dei consumatori, del capitale e del lavoro, dello Stato e dei contribuenti, perchè la suggestione delle parole finisce per avere un'enorme influenza concreta, a volte decisiva, sulla rarefazione della domanda e sulla esasperazione dell'offerta, determina il ristagno degli affari, contrae il credito, aggrava la depressione dei prezzi, ingenera la sfiducia, indebolisce o distrugge lo spirito d'iniziativa.

In termini più precisi e più chiari: bisogna pensare non a inflazionare la lira, bensì a inflazionare gli spiriti.

È giusto intanto riconoscere che il popolo nostro, in tutte le sue classi, è stato il primo a intuire che quanto avviene è nella natura delle cose; che l'Italia non poteva sottrarsi a quel processo di revisione e di assestamento di valori cui va sottoponendosi l'economia mondiale.

Ha compreso il popolo che, rispetto alle altre nazioni dominate e travagliate dal contrasto e dall'urto di interessi, di gruppi e di classi, noi abbiamo il privilegio, il vantaggio della raggiunta disciplina che è sintesi, espressione e connessione di tutte le virtù civili; che la passione sociale da noi non potrà prevalere mai più sulla passione nazionale e nel suo spirito di rinnovata rinuncia ripone le maggiori probabilità per giungere, prima degli altri popoli, alla meta.

Ma v'è ancora chi non vuole riprendere contatto con la realtà, chi non vuole aderire alle dure asperità del terreno.

V'è ancora chi abituato a vivere nella illusione di una ricchezza fittizia, non sa adattarsi all'idea di rivedere le proprie posizioni, di ridurre il proprio tenore di vita, di guadagnare di meno.

Le improvvise fortune dei periodi di inflazione monetaria e i molto facili guadagni

realizzati negli anni di falsa abbondanza, hanno affievolito il ricordo di quella che era la normalità del ritmo della produzione e della distribuzione della ricchezza, la quale veniva una volta conseguita a prezzo di sacrifici, di fatiche, di risparmi che avevano sovente la durata della vita di un uomo.

Secondo codesti irriducibili, indesiderabili piagnoni, nostalgici sognatori d'un tempo che non tornerà più, sarebbe normale quella defraudazione inflazionista che ebbe a impoverire la classe media a reddito fisso; normale lo spostamento di ricchezza dal creditore nelle mani del debitore; normale quella pazza fuga della moneta che induceva a spendere il denaro il più sollecitamente possibile prima che i prezzi potessero subire nuovi aumenti; normale la sorte toccata ai depositanti, ai portatori di obbligazioni, ai creditori ipotecari.

Normale che l'agricoltura avesse in permanenza un reddito che per millenni mai ebbe prima a conseguire, che si vendessero o si affittassero terreni in base a prezzi favolosi determinati da particolari e temporanee contingenze; che i commercianti invasi dalla insaziabile fama dell'oro si arricchissero oltre misura a danno del produttore e del consumatore; che le industrie infine esasperassero il fenomeno produttivo oltre il necessario, che provocassero con eccessive richieste di credito una dannosa inflazione creditizia, che ai margini della finanza e dell'economia nazionale continuasse a vivere e ad espandersi quella triste genia di abboracciatori d'affari, di acrobati della industria e della finanza, che il Duce ha assai bene bollati col nome di cagliostri del mondo economico.

Non sarebbe per contro espressione di un ritorno allo stato normale la condizione di cose creata, con inobliliabile atto di energia e di volontà, dalla strenua difesa della lira che ci risparmiò l'onta morale e la catastrofe economica del fallimento che avrebbe di colpo ridotto nel nulla i sacrifici, il lavoro, i sudati risparmi, il prestigio stesso del popolo italiano.

Non sarebbe espressione d'un ritorno allo stato normale la rinnovata volontà del Duce, forte quanto l'atto di volontà del discorso di Pesaro, rivolta ad adeguare a quota novanta il livello di tutta la nostra vita economica, a eliminare ogni discrepanza tra diritto e fatto, tra legge e realtà, tra valore della moneta e costo della vita; a spezzare il circolo vizioso del « chi comincia prima » facendo intendere attraverso l'esempio dei più fedeli servitori dello Stato che bisogna ribas-

sare senza indugio dal costo delle merci e dei servizi dello Stato, alle pigioni, ai prezzi del pane e della carne, dagli indumenti ai trasporti, dal gas alla luce, dagli onorari degli avvocati agli emolumenti dei consigli di amministrazione.

Non sarebbe infine espressione di consapevolezza economica, il fermo proposito di ricondurre gli eventi lungo le vie della normalità, imperocchè, com'ebbe recentemente a scrivere l'onorevole De Stefani, in definitiva « i fatti si vendicano. L'economia torna alla sua origine: l'uomo che lavora e che consuma. Torna al ritmo ordinario, torna ad essere una funzione normale, quotidiana, fisiologica di quello che un uomo, una somma di uomini, una Nazione possono effettivamente produrre con le loro forze concrete di produzione e di quello che essi possono trarre con il loro lavoro dal flusso della produzione mondiale ».

Ora è naturale e in un certo senso anche umano che nel campo della vita economica e finanziaria, ognuno attribuisca speciale peso ed importanza ai propri particolari interessi: chi aveva risparmi e crediti avrebbe desiderato, ad esempio, una volta la rivalutazione al cento per cento, il debitore, il possessore di forti stocks di merci in magazzino, il deprezzamento assoluto.

Ma non si confonda il proprio particolare interesse con quello della Nazione, non si sia liberisti per gli affari degli altri e protezionisti per i propri. Soprattutto si smetta di lanciare sentenze superficiali e affrettate che finiscono per trarre in inganno coloro stessi che le hanno pronunziate, di fare i mestatori di professione nella sadica voluttà di trovare ad ogni costo l'errore, di annunziare la sventura.

Le gazzette straniere, o signori, hanno tolto del resto ogni autorità alle vostre mormorazioni e alle vostre previsioni.

Paesi ricchi e Paesi poveri, dall'Inghilterra che ha ormai perduto il primato finanziario dell'oro e ove la disoccupazione è in continua ascesa, alla Francia orgogliosa delle riserve auree che già registra i primi grandi dissesti bancari e si vede minacciato di *deficit* il bilancio statale; dagli Stati Uniti che cifrano i disoccupati a milioni, alla Germania che è costretta alla riduzione degli stipendi con una disoccupazione che va sempre più esasperandosi, tutti chi più chi meno mostrano i chiari segni della crisi e ne subiscono i contraccolpi reciproci.

Noi dobbiamo invece registrare come da otto anni l'Italia, composta in una disciplina veramente mirabile, lavori senza scioperi,

senza dispersione di ricchezze, sperperi di sussidi a eserciti di disoccupati; come da otto anni il Fascismo ha cambiato il volto del Paese con una politica di lavori pubblici audace e risanatrice, con una politica sociale che assicura dignità, assistenza, tutela al lavoro, sicurezza e libertà alla produzione.

Con sentimento di legittimo orgoglio — dobbiamo altresì constatare — lo rilevo anche da un autorevole commento sulla situazione della lira apparso nell'ultimo numero della Rivista bancaria.

Che « malgrado la quasi cessazione di prestiti all'estero, negli ultimi due anni, l'Italia:

ha potuto ricomperarsi quasi tutte le azioni prima collocate all'estero (Fiat, Edison, Pirelli, Montecatini, ecc.);

ha potuto eseguire gli ammortamenti regolari nonchè rimborsi parziali dei debiti all'estero;

ha potuto sottoscrivere a prestiti all'estero (rumeno, austriaco, bulgaro, ecc.), in misura relativamente notevole;

ha potuto inviare capitali a investirsi all'estero;

e malgrado tutto ciò ha mantenuto le riserve auree della Banca d'Italia ed anzi le ha rafforzate dalla scorsa estate 1929 ad oggi.

Non solo, ma non ha — notevolissimo risultato — eccedenze di debiti a breve scadenza verso l'estero sui crediti a breve scadenza pure sull'estero, cosicchè tutto l'indebitamento italiano verso l'estero, che è, tenuto calcolo degli ammortamenti, ancor quello del 1927-28, è a lunga scadenza e quindi non porta in sé alcun pericolo di improvvise domande di rimborso, ed è come onere annuo, più che sopportabile ».

Ma, onorevoli camerati, com'ebbi a premettere all'inizio del mio discorso — e vi chiedo scusa se abuso un po' troppo della vostra attenzione — passerò subito ad esaminare quali amplificazioni o contrazioni possono subire i fatti economici e finanziari dall'elemento psicologico, il che mi condurrà a parlare anche brevemente della politica di credito.

Quando entra in azione la folla con la sua anima e accanto ad essa l'individuo con le sue previsioni, le sue valutazioni, i suoi errori, i suoi calcoli, le vibrazioni psicologiche diventano spesso realtà positiva, fatti concreti, sia pure a carattere transitorio, ma che incidono fortemente in special modo sulla politica monetaria e creditizia sino a colpire l'intero assetto finanziario ed economico.

Chi non ricorda quello stato d'animo determinatosi in Germania dall'armistizio in poi e che culminò nella débacle completa del marco ?

La profonda sfiducia nella finanza e nella moneta nazionale, le incertezze politiche interne, la gestione finanziaria in deficit, alimentarono quel pessimismo che vertiginosamente progredendo doveva portare alla fuga del marco ed al suo deprezzamento assoluto.

E per parlare delle cose nostre basti ricordare che sotto l'impulso della contrazione psicologica, proprio pochi giorni dopo del discorso di Pesaro che annunciava la deflazione, si fu costretti ad aumentare da 8 miliardi e 895 milioni di lire della prima decade di settembre a undici miliardi 311 milioni del 10 ottobre, la circolazione per conto del commercio onde fronteggiare la pressione di richieste monetarie che malaccorte amplificazioni della stampa da una parte, e errori e durezza eccessiva di esecuzione dall'altra, avevano esacerbato sino al punto da ingenerare nel pubblico il convincimento di una rarefazione assoluta di denaro.

E passo, onorevoli camerati, al nodo della questione.

Non v'ha dubbio che prezzi, circolazione, produzione, consumo sono tra loro fenomeni interdipendenti.

Come nei momenti di ottimismo la previsione di un maggiore consumo determina una maggiore richiesta di capitale monetario e questa a sua volta influisce direttamente sul livello dei prezzi, così nella fase discendente, quando gli animi sono presi dal cupo pessimismo, ad una rarefazione della domanda, ad una contrazione del consumo segue un aumento della offerta, i profitti declinano, i prezzi ribassano, il valore della moneta aumenta.

Ora sarà bene esaminare quale decisiva influenza eserciti il fattore psicologico sul grado di utilizzazione del denaro, cioè sulla velocità della circolazione.

Imperocchè la velocità della circolazione che è essa stessa espressione di speciali stati d'animo di fiducia o di sfiducia, vedremo come direttamente si ricongiunga alla politica del credito e della banca.

È chiaro che se io metto mille lire in un forziere, e mi prenderò vaghezza di indefinitivamente custodirle, queste mille lire in riflesso ai rapporti economico-monetari sono morte, perchè non circolano.

Potranno figurare nelle cifre delle banconote di emissione; la quantità complessiva

di queste banconote, fatti i debiti conguagli col valore della lira potrà anche superare quella esistente nel 1913, ma se il denaro non circola, non passa da una mano all'altra, non diventa attivo, non opera, si avrà il ristagno, la stasi economica, la crisi.

Allo stesso modo che nell'umano organismo opera la circolazione del sangue.

La velocità di circolazione rappresentando appunto il numero delle volte che una determinata quantità di moneta cambia di mano, equivale ad aumento di circolazione.

L'equivalenza infatti, tra la somma delle merci e dei servizi scambiati e la quantità del denaro documentato moltiplicata per il coefficiente della sua velocità di movimento, più che una teoria è ormai un indiscutibile assioma.

Sotto la espressione di denaro documentato dobbiamo anche comprendere quello rappresentato dai surrogati della moneta (assegni bancari, assegni circolari, vaglia bancari dell'Istituto di emissione), i quali hanno una loro velocità che se non s'identifica con quella della moneta pure ha nel movimento circolatorio una notevolissima importanza.

Ora specie nel periodo di assenteismo del denaro la velocità di circolazione ha un peso enorme nella formazione dei prezzi.

Supponiamo da parte del pubblico uno stato d'animo spinto sino al parossismo indirizzato ad una previsione morbosa su di un sempre maggiore potere di acquisto della moneta del tempo, e da parte delle banche una esagerata prudenza di credito, un'esasperata tendenza a munirsi di una scorta di moneta atta a fronteggiare i pagamenti dovuti: avremo ripiegata, attenuata, contratta la velocità di circolazione più del necessario, con tutte le conseguenze più gravi sul livello dei prezzi, sul volume delle transazioni e degli affari.

Come del resto accade, sotto certi aspetti, nella situazione attuale.

Ma è possibile governare il movimento della velocità, il che vale a dire il fattore sul quale tanto opera la natura umana coi suoi istinti, le sue previsioni, le sue suggestioni, i suoi bisogni, i suoi gusti?

Io non vorrò, onorevoli camerati, esaminare le cause di certi stati d'animo di depressione perchè ciò mi condurrebbe fuori del modesto compito prefissomi.

Certo bisogna decisamente tendere ad eliminare tutte quelle cause, a volte anche di ordine morale che tanta influenza esercitano sull'anima umana.

Contrastare sì, e decisamente, quella mentalità liberaloide, antisindacalista che vorrebbe far risalire le cause del disagio economico all'ordinamento sindacale.

Lo stato corporativo risultato, sintesi, composizione, superamento, sviluppo delle dottrine, dei programmi, dei dibattiti, della esperienza di un secolo, è la sostanza stessa della Rivoluzione fascista, e non va toccato, non va riveduto nella sua lineare costituzione.

Ma se vi sono ad esempio ancora, specie in provincia, molte macchine sindacali in giro per le città e le campagne, se vi sono molteplici uffici separati e costosi con telefoni, uscieri, e accessori che potrebbero riunirsi in uno solo sia pure con separate funzioni, nulla di male che si vada incontro a questo senso di disagio avvertito anche dalle masse, sottoponendo il meccanismo sindacale alle più severe economie, ai controlli più rigidi.

Del resto è questo l'indirizzo deciso e preciso del Governo fascista.

Ma io non voglio allontanarmi dalla linea fondamentale del mio discorso, non voglio confondere il particolare con il generale, l'episodio con il fatto.

Ritornando alla velocità della moneta e alle conseguenze derivanti da un suo movimento assai lento o ritardato, dirò che ad attenuarne o a modificarne gli effetti molto può giovare una saggia, accorta coraggiosa politica di credito e di banca.

Non mi farò certo paladino d'una inflazione creditizia che creerebbe di nuovo una prosperità artificiale, irrisoria, intossicante.

Tanto più che pur tenendo conto dell'aumento di popolazione e di territorio, la circolazione bancaria e la circolazione dello Stato rispetto a quella esistente nel 1913 la supera di ben cinque miliardi, sia che la si ragguagli al coefficiente monetario o al coefficiente maggiore quello delle merci; credo tuttavia non sia inutile, per i possibili accorgimenti e i necessari svolgimenti porre in rilievo come, rispetto a 8 miliardi 701,926 milioni di circolazione il bilancio registrava nel 1913 nove miliardi 209,968 lire di entrate (tenuto conto s'intende del coefficiente oro 3,68), laddove ai 15 miliardi 735,250 milioni di circolazione esistenti al 31 ottobre 1930 corrisponde una entrata effettiva di 19 miliardi 746,300 milioni superiore cioè di 4 miliardi al volume totale della circolazione.

Ora se è vero che da parte di alcuni autorevoli economisti si arriva sinanco a identificare la velocità di circolazione col credito,

che sarebbe denaro utilizzabile, questo credito va distribuito non in rapporto alla quantità, ma anche e soprattutto alla qualità e alla estensione.

Il credito accentrato in poche mani, aperto a clienti che non hanno funzioni produttive da compiere, può servire assai spesso a mettere privati speculatori in grado di impossessarsi a vilissimo prezzo delle fortune di quelli che soccombono.

Tale credito costituisce una vera inflazione e viene scontato nella zona del consumo.

Al contrario il credito negato ad agricoltori tenaci e di razza che hanno investito tutti i loro risparmi nel miglioramento dell'azienda, che hanno contratto debiti nel lodevole intento di migliorare la produzione, può costituire un vero attentato alla produzione e alla ricchezza nazionale, perchè non si può asserire, con mentalità liberista e fatalista, che la società non risenta in definitiva alcun danno dal passaggio di proprietà dalle mani del debitore a quelle del creditore, dalle mani dell'agricoltore autentico a quelle del « rentier », del pizzicagnolo arricchito, essendo la produzione intimamente legata all'esperienza, al sacrificio personale, alla cura assidua, costante del proprietario che ha dato vita, sviluppo, prosperità all'azienda.

Togliete di mezzo l'uomo, verrà assai spesso meno la ricchezza.

Ora hanno tutti i direttori di banca, specie in provincia, questa esatta visione e comprensione di distribuzione e di funzione del credito? Si considerano essi — parlo s'intende in linea generale — come capitani di una battaglia economica o non piuttosto sono spesso gli esagerati esecutori o deformati delle direttive centrali?

Non viene talvolta proprio da alcuni di essi, da quell'aria funeraria che sogliono spesso assumere, comunicato il panico ai privati, che sono tratti automaticamente al tesoreggiamento, alla rapace ed avida attesa?

Bisognerà di certo che anche i dirigenti centrali curino di non comunicare a quelli provinciali quella specie di ossessione, di incubo della propria responsabilità che li rende pigri ed inerti, pensosi più della propria poltrona che delle sorti del paese e del prossimo.

L'unificazione e la selezione delle banche, dopo la caduta e il rovescio di quelle inutili, parassitarie, speculative, dovrebbe, in questo senso, conferire ormai una maggiore sicurezza e serenità.

D'altra parte sarà bene vigilare che la mentalità demo-liberale del non intervento battuta in politica non sopravviva o trovi rifugio in economia.

In questo senso la crisi pure in mezzo al male che produce, può offrire al Governo tempestivi insegnamenti per la conoscenza di uomini e di cose.

Come certe crisi politiche hanno permesso di misurare il grado di temperatura di certi uomini così le crisi economiche fanno guardare la realtà nella sua intima essenza, consentono di individuare gli uomini per cui la politica è fede, passione, sacrificio, da quelli per i quali è invece interesse, calcolo, arrivismo economico.

Alzato il sipario si può nettamente distinguere la scena.

Ma, onorevoli camerati, ancora un'ultima osservazione e avrò finito.

Se, come non v'ha dubbio, la politica del Governo è a carattere essenzialmente rurale, se l'agricoltura va posta al primo piano dell'economia nazionale, si cerchi anche e specialmente di sanare quel malessere non soltanto economico ma anche spirituale degli agricoltori che si vedono spesso pretermessi nella distribuzione del credito, malgrado i lodevoli sforzi compiuti dal Ministro di agricoltura in questi ultimi tempi, al quale anche a nome vostro invio il più caldo auspicio di completa e pronta guarigione. (*Approvazioni*).

Non è colpa degli agricoltori se essi, a causa dell'indirizzo prevalentemente industriale seguito per decenni in Italia, trovano oggi parecchi organismi bancari impregnati un po' troppo d'industrialismo, o istituti di credito poco adatti, poco attrezzati alla bisogna, perchè non garantiscono spesso semplicità di operazioni o celerità di movimento (*Approvazioni*).

Si ponga mente, onorevoli camerati, che la soluzione della crisi non risiede solo nel ribasso dei prezzi, ma nell'equilibrio dei prezzi tra di loro. In un certo senso un ribasso di prezzi, oltre i limiti della rivalutazione della lira, sarebbe produttore di nuovi squilibri economici.

Ora i prodotti agricoli, malgrado ogni protezione doganale, sono discesi in percentuale assai maggiore che non i prodotti industriali, sia riguardo ai prodotti dei consumi diretti (tessuti, calzature, mobili, ecc.) sia riguardo ai beni strumentali (macchine, attrezzi e utensili).

Signori, l'equo prezzo delle farine e del pane, sta bene; bisogna però pensare che non produrre tutto il grano necessario ai

bisogni di guerra e di pace può essere segno di debolezza, di inferiorità, di minore indipendenza della nostra politica estera.

Bisogna anche rivedere i prezzi dei prodotti industriali.

Il contadino, l'agricoltore, non possono continuare a pagare la zappa, la vanga, i concimi parecchie volte di più. (*Approvazioni*).

Il fascismo che è compositore e armonizzatore di interessi nel bene esclusivo della Nazione e del popolo avrà sicuramente la forza per eliminare ogni discrepanza.

Agricoltura ed industria finiranno per tendersi la mano nell'interesse dell'unità produttiva.

Gioverà a ciò enormemente un indirizzo di politica bancaria, e già ne abbiamo visti chiari i disegni, che tenendo presente il più lungo ciclo di produzione dell'agricoltura rispetto all'industria, assicuri alla prima un credito a lunga scadenza e al minore tasso di sconto.

Soprattutto non bisogna intervenire in ritardo, come il soccorso di Pisa.

Si sarà in tal modo oltrechè arrecato un enorme sollievo alle sorti dell'agricoltura nazionale, eliminata un'altra causa non trascurabile, nè lieve di deflazione psicologica.

Onorevoli camerati, il fascismo fermamente crede nella volontà la grande dominatrice degli eventi.

Il Duce con l'autorità della Sua parola che è spesso grido di riscossa, presagio di liberazione è il più grande mobilizzatore degli spiriti.

Giudicate il mio discorso come un modesto atto di fede.

Serrati e fidenti, andremo di certo incontro all'aurora. (*Vivissimi applausi — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lojacono.

LOJACONO. Onorevoli camerati, quando le necessità urgono da ogni parte, ed i problemi dell'economia incalzano con tutta la loro imponenza e gravità, e la lotta diventa aspra e dura dovunque per i popoli e gli individui, v'è una naturale disposizione, ad attenuare, ed in molti casi a dimenticare, mano mano che il tempo trascorre, la visione precisa del cammino percorso, delle difficoltà superate, ed in conseguenza, dimenticare, i risultati conseguiti in ogni campo delle attività nazionali.

Bene ha fatto, quindi, io penso, la Giunta del bilancio, nella pregevole ed interessante relazione sul rendiconto generale dello Stato

per l'esercizio finanziario 1928-29, relazione presentata dai camerati onorevoli Olivetti e Geremicca, a sottolineare, con parole che vanno qui ricordate, l'imponente opera compiuta dal Regime fascista non soltanto nel campo finanziario, ma altresì e soprattutto nel potenziamento di ogni attività produttiva, e nella formazione e rafforzamento di tutte le forme morali e materiali della difesa nazionale.

Le difficoltà che attraversiamo, difficoltà che sono comuni a tutti i paesi anche a quelli più ricchi ed agguerriti, non ci devono far dimenticare, osservano giustamente i relatori, l'opera compiuta a tutt'oggi.

Se oggi — benchè coinvolti nella crisi mondiale, dopo che colle forze nostre avevamo raggiunto il periodo di assestamento conseguente alla rivalutazione — manteniamo intatte alla nostra finanza pubblica le caratteristiche della sua fondamentale solidità, questo è dovuto a tutto quanto è stato fatto per opera del Governo e colla piena collaborazione dell'economia del Paese da otto anni a questa parte.

Molti danni avrebbe avuta l'economia del Paese, se non si fosse raggiunta una sistemazione del bilancio del Tesoro e della moneta, e se tale sistemazione non si fosse mantenuta con tutta la fermezza e con tutto il rigore.

Mantenere integra, contro ogni e qualsiasi deviazione, la solidità ed il pareggio del bilancio dello Stato, è un impegno d'onore, una questione di vita o di morte per la finanza pubblica. È bene che, questo, sia detto e ripetuto per dissipare, disperdere le nubi inflazioniste che non mancano mai all'orizzonte.

Quali sono stati e quali sono le conseguenze che la crisi economica mondiale ha determinate nei riflessi del nostro bilancio dello Stato?

La crisi economica mondiale che investe tutti i paesi del mondo e che ha profonde cause di ordine monetario, produttivo, tecnico e morale, il di cui esame è stato fatto esaurientemente da economisti e da uomini di affari, senza che da esso sia derivato il benchè minimo contributo alla soluzione del profondo malanno che travaglia l'umanità, la crisi che già da tempo si era venuta delineando in tutti i paesi del mondo in tutta la sua gravità, è entrata — come già avvertiva il Capo del Governo nel suo discorso pronunciato al Consiglio nazionale delle corporazioni, il 3 ottobre del corrente anno — nella sua fase acuta, sin dal secondo semestre del

1929, e si è venuta mano mano accentuando in questi ultimi mesi.

Bisogna avere il coraggio di guardare in faccia la realtà senza eccessivo pessimismo e senza facile ottimismo.

Gli indici che caratterizzano questa fase acuta della depressione economica, sono costituiti, per quanto concerne l'Italia, da una diminuzione del volume del commercio estero, da una diminuzione notevole del traffico ferroviario delle merci, e da una contrazione in quasi tutti i rami della attività produttiva.

La depressione generale della vita economica non poteva non determinare una contrazione delle entrate nel bilancio dello Stato, un minore rendimento cioè di vari importanti tributi. Infatti nelle imposte dirette, mentre continua a ridursi il gettito dei tributi straordinari, non ha potuto accrescersi quello della complementare; e la ricchezza mobile ha dato segni di flessione (3178 milioni nel 1929 contro 3429 nel 1928-29). Così dicasi di altri importanti tributi.

Da questa situazione di cose, che si era venuta già delineando nell'esercizio chiuso il 30 giugno del corrente anno, e si è accentuata nel primo quadrimestre dell'esercizio in corso, si è avuto il *deficit* di 729 milioni, che il Governo fascista non ha esitato, con tutta lealtà ed esattezza, a rendere noto, chiamando a raccolta tutte le forze della Nazione, non soltanto per colmare il disavanzo registrato, ma altresì e soprattutto per adeguare tutta la vita economica nazionale a quella quota novanta, che fu e rimane la trincea nella quale gli italiani si debbono battere per conservare i frutti della grande fatica fino ad oggi compiuta, e soprattutto per difenderci da tutte le insidie, che le forze palesi ed occulte della plutocrazia finanziaria, sanno, con abilità sorniona, porre contro di noi, per contrastarci, invano, il passo, e contenderci le ragioni stesse della nostra vita e del nostro divenire.

Il *deficit* di 729 milioni, registrato per il primo quadrimestre, non poteva essere colmato che in due modi; o aumentare le entrate o diminuire le spese. La prima via è stata scartata senza incertezze. Il Governo fascista, ispirandosi al principio informatore della sua politica finanziaria, principio più volte e chiaramente fissato dal Capo del Governo, e confermato solennemente nel discorso tenuto il 27 ottobre all'Assemblea dei Direttori federali al Palazzo Venezia, ha, nell'ultimo Consiglio dei ministri, stabilito (nella speciale considerazione che il contribuente italiano ha dato tutto quello che poteva dare): 1º) di non imporre nuove

tasse; 2º) di non aggravare quelle esistenti; 3º) di realizzare tutte le economie possibili, in vista anche di una successiva riduzione del carico fiscale.

La via maestra da battere era quella della riduzione delle spese, ed è questa la via scelta dal Governo fascista. Bisognava tagliare nel vivo uno dei gruppi più importanti di spese; quelle del personale, l'unica voce che è possibile toccare oggi.

Contrariamente a quanto il pubblico crede, il bilancio dello Stato ha un'elasticità molto limitata.

Sugli obblighi derivanti dal pagamento degli interessi del debito pubblico interno, non si discute, nè d'altra parte è possibile nemmeno lontanamente pensare a ridurre le spese atte a mantenere in efficienza le forze armate dello Stato, spese oggi di gran lunga inferiori alle inderogabili necessità della difesa nazionale, nè infine era possibile tagliare nelle spese per opere di pubblica utilità senza vedere compromesso quel vasto piano di lavori pubblici, i cui frutti, a beneficio di tutta l'economia nazionale, si avranno fra qualche anno, ma che intanto assicurano lavoro a larghe masse, attenuando nel periodo invernale la disoccupazione operaia.

Il Governo fascista non ha mai dato ad intendere che il problema della disoccupazione viene con tale politica completamente risolto; è semplicemente fronteggiato. È questo lo spirito informatore del piano dei lavori pubblici. Infatti, mentre in altre Nazioni ad economia molto più ricca della nostra, la discussione sui mezzi atti a lenire la disoccupazione si protrae all'infinito, e si approfondono milioni in sussidi che sono improduttivi ed umilianti per le classi lavoratrici (basti ricordare che nella sola Inghilterra, i contribuenti hanno, in questo anno, già versato al fondo di assicurazione contro la disoccupazione una somma complessiva in sterline pari a 3 miliardi e 432 milioni di lire italiane) il Regime fascista, con un suo metodo inimitabile ed inconfondibile, contrassegna la sua multiforme e feconda attività non con milioni vanamente spesi, senza alcun frutto, ma con opere prolifiche durature, che restano nel tempo a perpetuare i caratteri della nostra civiltà ed assicurare il benessere alle generazioni che verranno.

Il sacrificio che con la riduzione del 12 per cento sugli stipendi, lo Stato ha chiesto, ai suoi fedeli servitori, era una necessità imprescindibile, imposta dalle condizioni del

bilancio, al di cui equilibrio i benemeriti impiegati dello Stato sono più che gli altri direttamente interessati.

Il sacrificio parrà meno gravoso, ove essi considerino, che, dal 1928 ad oggi, i lavoratori delle officine e dei campi hanno offerto il loro notevole contributo alla rivalutazione della lira con falcidie salariali che sono state giustamente ricordate nel comunicato del Consiglio dei ministri.

Riconosciamo che il sacrificio è doloroso per gli impiegati dello Stato, ma essi, d'altra parte, debbono riconoscere che è loro assicurata una stabilità di occupazione ed una tranquillità per la loro vecchiaia e per le loro famiglie, cosa che non accade a milioni di uomini, che nelle officine, nei campi, dentro e fuori i confini della Patria, combattono da soli con le loro forze la dura, l'aspra battaglia della vita e sono, ogni giorno, allo sbaraglio tra mille forze avverse, tale che per costoro, e sono milioni, ogni giorno rappresenta una battaglia da combattere a cui non sempre arride la vittoria.

Ma la decisione del Governo per la riduzione degli stipendi e dei salari dei suoi dipendenti trascende il fatto contingente di un provvedimento amministrativo, sia pure per l'equilibrio del bilancio, per assurgere viceversa, alla visione organica delle necessità presenti e future della Nazione, e costituisce, nel suo insieme, per la sua portata morale e politica, un vero ordine di mobilitazione di tutte le forze produttive interne al fine di adeguare ogni forma di attività economica al valore della lira, collaudato da tre anni di stabilizzazione, sulla formula: lire 1 di anteguerra uguale a lire 4 di oggi.

La retribuzione fissata da uno a quattro di tutto il personale dello Stato e l'impegno di adeguare alla stessa misura il costo delle sue merci e dei suoi servizi, è un impegno, sì, per lo Stato ma deve essere altresì un impegno ed un dovere per tutti gli italiani. La decisione del Governo costituisce una norma per tutte le forze dell'economia privata. Tutte le energie della Nazione debbono essere mobilitate al raggiungimento di questo altissimo scopo.

I sacerdoti dell'economia liberale, abituati a pensare sul binario obbligato di leggi economiche, avulse dalle forze morali e politiche di un popolo, e soprattutto a credere che, solo attraverso il libero giuoco delle forze economiche, sarà possibile ristabilire l'equilibrio nel mondo, sono invitati a ricordare che questo loro stesso ragionamento fatalista, veniva ripetuto nel 1926, quando la nostra lira precipitava. Essi, uniformandosi ai prin-

cipi sacri dell'economia pura, si erano già piegati al destino umiliante di veder distrutta, annullata ogni capacità di acquisto della nostra moneta, quando il Capo, con uno di quegli atti di volontà che caratterizzano la sua complessa e multiforme azione di governo, collocandosi al disopra di tutti gli eventi, prese l'impegno di onore di difendere come difese disperatamente la nostra lira che rappresenta il simbolo della Nazione, il segno della nostra ricchezza e dei nostri sacrifici.

La difesa della lira fu condotta con la forza morale e politica del Capo. Così dicasi della battaglia odierna.

Il Regime fascista non assiste, come tutti gli altri Stati, placido e sonnolente, allo svolgimento dei fatti economici, ma li domina con la sua azione, diretta, irrefrenabile, mettendo in moto tutte le forze, soprattutto quelle morali, della intera Nazione.

È in questo il divario profondo che intercede fra la nostra economia e quella degli Stati liberali.

Raggiungere il nuovo equilibrio economico e finanziario, dominando gli eventi e non subendoli, è questa la direttiva precisa e la virile condotta dello Stato corporativo, nel momento attuale.

Gli altri Stati vanno alla ricerca delle cause che hanno determinato l'attuale disagio che travaglia tutto il mondo, e non si accorgono che la crisi impressionante, che dovunque si è manifestata, specie nei paesi industrialmente più attrezzati e potenti, è una tremenda inesorabile condanna, è un monito solenne per l'economia capitalistica liberale. Si può dire che attualmente più di venti milioni di individui sono senza lavoro; e se si tiene conto delle loro famiglie, si può concludere che oltre sessanta milioni di persone sono senza risorse.

L'economia capitalistica liberale ha subita una profonda incrinatura, e si è dimostrata, alla prova dei fatti, impotente, non solo a dominare gli avvenimenti ma ad assicurare la continuità della funzione produttiva e la distribuzione e circolazione dei beni economici.

Non bisogna credere, onorevoli camerati, che domani, attraverso la nostra vigile e decisa azione, la crisi possa essere al termine; non bisogna credere che le difficoltà si risolvano da sé o che l'intervento miracolistico dello Stato scarichi i dirigenti dell'economia da ogni responsabilità.

Dove è suo dovere, lo Stato fascista interviene come è intervenuto ad eliminare le

punte di maggiore disagio, a facilitare l'opera delle forze riparatrici.

Il Regime può oggi molto per l'economia, perchè se ne è creati gli ordinamenti, e prima ancora degli ordinamenti, lo spirito. Lo spirito di collaborazione tra regione e regione, fra categorie e categorie, fra classi e classi, e soprattutto quel grande spirito unitario che fa di tutti gli italiani soldati di un solo esercito, obbedienti ad un solo Capo.

La battaglia per la riduzione di tutti i prezzi al minuto è stata iniziata e sarà condotta a termine con la massima energia. Già si sono avuti ribassi del 10 per cento per il pane, la pasta e gli affitti. Ma non basta: a queste riduzioni altre dovranno seguirne.

È inutile sottilizzare ed intessere giuochi teorici ed accademici sulla flessione e deflessione dei prezzi.

Non è colpa nostra se da qualunque parte si esamini la situazione economica, ci si pari dinanzi, sempre in tutta la sua gravità il divario profondo fra i prezzi all'ingrosso e quelli al minuto, i soli quest'ultimi che interessano da vicino il consumatore.

Tra i prezzi all'ingrosso e quelli al minuto deve sussistere una differenza atta a coprire le spese di trasporto, le spese di gestione della azienda ed assicurare un equo compenso al capitale. Tutto ciò è vero, ma è altresì, vero, che il divario oggi tra i prezzi all'ingrosso e quelli al minuto, è così acuto e profondo e di una così vasta entità che tutti i calcoli di spese non valgono a giustificarlo, e non vale nemmeno a giustificarlo quella oscura....

BANELLI. Il tribunale delle corporazioni dei commercianti deciderà su ciò! Leggete il nostro ordine del giorno.....

PRESIDENTE. Onorevole camerata Bannelli la prego di non interrompere.

LOJACONO. ...è torbida parola, come oscura e torbida è la teoria che ad essa si attribuisce, e che passa sotto il nome della vischiosità dei prezzi; vischiosità che - noi pensiamo - è stata un comodo velo per nascondere quasi sempre abusi di alcune categorie con danno generale della popolazione.

In economia corporativa non v'è vischiosità dei prezzi che tenga; è una parola che deve essere bandita dal nostro vocabolario.

Ai zelanti custodi di questa oscura teoria economica di cui, fino a pochi anni or sono, confessiamo, ne ignoravamo l'esistenza, noi, rispondiamo che quando la lira precipitava nessuna vischiosità dei prezzi impediva un immediato rialzo del costo della vita.

Voci. Liquidità! Una volta si chiamava liquidità! (*Commenti*).

LOJACONO. Il Governo è intervenuto con molteplici provvedimenti, quali, la riduzione del tasso di sconto, l'abolizione delle barriere doganali, l'abolizione dei calmieri, a togliere ogni bardatura per incoraggiare e stimolare tutte le iniziative private e facilitare il processo di adeguamento dei prezzi al minuto a quelli all'ingrosso.

Ma tale opera non ha dato i risultati che da essa si attendevano, per la tenace resistenza di alcune categorie, resistenza destinata a crollare oggi sotto la pressione formidabile dell'opinione pubblica.

Il monito del Governo è chiaro, preciso, e non si presta ad equivoci di sorta ed arbitrarie interpretazioni. Già si sono avuti dei risultati confortanti. Ma non basta; la battaglia va estesa su tutti i settori della vita economica nazionale, per determinare una reale, permanente concreta discesa dei prezzi, atta una buona volta a costituire un reale beneficio per i consumatori.

Il mio discorso sarebbe sterile se si limitasse a denunciare un tale stato di cose, del resto a tutti noto, senza suggerire dei rimedi atti a fronteggiare la situazione. Ora, io penso, che bisogna, anzitutto, mantenere rigido, inviolabile il criterio del divieto di apertura di nuovi esercizi. Ma ciò non basta; bisogna altresì incominciare a rivedere la concessione degli esercizi, per eliminare gradualmente dal mercato tutta quella fungaia di negozi che vivono a pochi metri di distanza l'uno dall'altro, Aziende queste affiorate nel grigiore inflazionista, nate male, e viventi una vita grama tra mille sotterfugi e mille ripieghi. Ora, sono proprio questi negozi che, avendo una scarsa possibilità di smercio, offrono la maggiore resistenza alla diminuzione dei prezzi. (*Approvazioni*).

Il commercio sano, serio, quello che fa affidamento sulla capacità e serietà della propria funzione, e, soprattutto sulla consistenza tecnica ed amministrativa delle proprie Aziende e sull'onestà dei dirigenti, è interessato direttamente ad eliminare dal suo seno tale categoria che può e deve essere, senz'altro, considerata parassitaria.

Ma la lotta deve andare oltre; bisogna raggiungere quella zona grigia, opaca, fino ad oggi impenetrabile degli intermediari e dei bagarini di ogni specie; di quella gente che nessuno vede e nessuno conosce, che vivono nell'ombra, eterni disertori del fisco e che, attraverso una rete di prestiti onerosi al dettagliante, fanno il bello e il cattivo tempo sui prezzi a danno della produzione, del commercio e del consumo.

Questi professionisti clandestini dell'usura, vanno snidati ed inesorabilmente messi fuori della circolazione, per misura d'igiene sociale. Oggi, tutti gli italiani sono chiamati a partecipare alla battaglia iniziata dal Governo e tutti dovranno, niuno escluso, dare il proprio contributo di sacrificio.

La inflazione, scomparsa, per volontà del Capo del Governo, dal campo finanziario, deve scomparire in tutti i settori dell'economia, e soprattutto, scomparire come mentalità inflazionista; mentalità che ci ha deliziato per lungo tempo e che, bisogna riconoscere, è dura a morire perchè, molte volte, cacciata dalla porta entra dalla finestra.

Bisogna imporre a noi stessi, un tenore di vita che ci faccia guardinghi e prudenti nelle spese.

In altri termini, alla produzione costosa che fu la caratteristica del periodo inflazionista, bisogna sostituire una produzione basata sul principio della maggiore economia e della migliore utilizzazione possibile, degli uomini, del capitale e degli impianti esistenti.

Si impone oggi una maggiore parsimonia, una rigida disciplina nelle spese, dalle più alte sfere delle pubbliche Amministrazioni alle più modeste case di operai; una massima economia nella gestione dei pubblici servizi, nelle piccole e nelle grandi industrie, nella agricoltura, nei trasporti ferroviari e marittimi, cercando sempre e ovunque di sprecare meno tempo, meno energie, meno capitali, utilizzare meglio il macchinario ed ogni residuo di fabbricazione, perfezionare la tecnica industriale, stabilire una intima solidarietà fra la scienza e l'industria, elevare la capacità tecnica e culturale dei lavoratori, il tutto coordinato verso uno scopo solo: un maggiore e migliore rendimento del lavoro nazionale. Avremo così portato il più efficace contributo a quella riduzione dei costi di produzione che è una questione di vita e di sviluppo per il nostro organismo economico nazionale di fronte alla formidabile concorrenza estera.

Il movimento ribassista deve avere altresì un carattere permanente. Non deve essere un'ondata impetuosa che trascina, ma poi rapidamente si ritira, ma il movimento reale, duraturo, persistente. Le cose non ritorneranno come prima. Gli eterni ammalati di scetticismo saranno smentiti in pieno dalla realtà delle cose.

Il popolo italiano che non sopporta e non vuole delusioni, ha compreso che la decisione del Governo aveva il significato d'una bat-

taglia decisiva; e non consentirà ritorni o deviazioni di sorta.

Sono stati aboliti tutti i vincolismi, ma non è stato però abolito il grande vincolo della giustizia. Questa grande legge morale che il Fascismo ha instaurato e voluto nei rapporti di tutte le classi, si colloca oggi sovrana a dominare gli eventi e a guidare gli uomini.

Lo Stato corporativo, ha detto il ministro Bottai nel suo recente discorso alla Commissione per il pane, come ha trovato nel campo sindacale i mezzi giuridici per comporre le lotte e i dissidi delle categorie delle classi, così nel campo economico ha trovato e saprà affinare gli strumenti atti a potenziare equamente i diritti delle classi produttrici e lavoratrici e a difendere gli interessi dei consumatori.

Noi pensiamo che sia questa l'ora della corporazione. Essa deve entrare in atto, dalla teoria è necessario passare all'azione. Scenda la corporazione sul terreno completo della realtà con tutte le sue forze, le sue funzioni normative, con la sua capacità costruttiva, a coordinare, disciplinare e, se occorre, imporre, a tutte le forze dell'economia un graduale permanente ribasso dei prezzi ed a salvaguardarlo da ogni eventuale insidia.

Tutte le classi sono chiamate a collaborare intensamente e con fervore di opere a questo altissimo scopo. Oggi si misura realmente lo spirito di disciplina di tutte le classi, cui il fascismo ha dato un'anima ed una dignità che mai prima esse possedevano.

L'aurora, ha detto il Duce, è davanti a noi, ma noi dobbiamo camminare rapidamente perchè la sua luce possa fugare senza ulteriore indugio le ultime tenebre.

Alla luce di una grande idea e sotto la guida del nostro Grande Capo noi riaffermiamo oggi e sempre la nostra indistruttibile volontà di continuare a lavorare, e forse di soffrire ancora e più, per preparare, nella conquistata dignità di oggi, la prosperità, il benessere e l'avvenire della nostra Italia. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

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

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta sui seguenti disegni di legge già approvati per alzata e seduta:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1929, n. 2052, con cui si autorizza il Governo del Re a modificare la

convenzione 15 settembre 1923 relativa alla esecuzione delle opere di ampliamento del porto di Bari. (409)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, contenente modifiche alla vigente legislazione in materia di concessioni di ferrovie e di altri mezzi di trasporto. (455)

Conto consuntivo della Tripolitania e Cirenaica per l'esercizio finanziario 1919-20. (619)

Conto consuntivo della Tripolitania per gli esercizi finanziari 1920-21, 1921-22, 1922-23, 1923-24 e 1924-25. (620)

Conto consuntivo della Cirenaica per gli esercizi finanziari 1920-21, 1921-22, 1922-23, 1923-24 e 1924-25. (621)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 giugno 1930, n. 869, concernente la proroga, a tutto l'esercizio finanziario 1930-31, delle norme del Regio decreto 26 luglio 1925, n. 1237, circa la concessione di premi di operosità e di rendimento al personale dell'Amministrazione dello Stato. (625)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 976, recante provvedimenti per l'allargamento della via Roma in Torino e per il risanamento dei quartieri adiacenti. (629)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 970, recante nuova autorizzazione di spesa per i lavori dipendenti dai Patti Lateranensi. (633)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 luglio 1930, n. 1034, concernente agevolazioni tributarie per l'Unione Nazionale Ufficiali in congedo d'Italia. (634)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 luglio 1930, n. 1210, che istituisce una Coorte autonoma di milizia portuaria a Trieste. (640)

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione, ed invito gli onorevoli camerati segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera il risultato della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1929, n. 2052, con cui si autorizza il Governo del Re a modificare la Convenzione 15 settembre 1923 relativa alla

esecuzione delle opere di ampliamento del porto di Bari: (409)

Presenti e votanti.	297
Maggioranza	149
Voti favorevoli	296
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, contenente modifiche alla vigente legislazione in materia di concessioni di ferrovie e di altri mezzi di trasporto: (455)

Presenti e votanti.	297
Maggioranza	149
Voti favorevoli	294
Voti contrari	3

(La Camera approva).

Conto consuntivo della Tripolitania e Cirenaica per l'esercizio finanziario 1919-20: (619)

Presenti e votanti.	297
Maggioranza	149
Voti favorevoli	296
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Conto consuntivo della Tripolitania per gli esercizi finanziari 1920-21, 1921-22, 1922-1923, 1923-24, e 1924-25: (620)

Presenti e votanti.	297
Maggioranza	149
Voti favorevoli	296
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Conto consuntivo della Cirenaica per gli esercizi finanziari 1920-21, 1921-22, 1922-1923, 1923-24 e 1924-25: (621)

Presenti e votanti.	297
Maggioranza	149
Voti favorevoli	296
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 giugno 1930, n. 869, concernente la proroga, a tutto l'esercizio finanziario 1930-1931, delle norme del Regio decreto 26 luglio 1925, n. 1237, circa la concessione di premi

di operosità e di rendimento al personale dell'Amministrazione dello Stato. (625).

Presenti e votanti.	297
Maggioranza	149
Voti favorevoli	296
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 976, recante provvedimenti per l'allargamento della via Roma in Torino e per il risanamento dei quartieri adiacenti. (629)

Presenti e votanti.	297
Maggioranza	149
Voti favorevoli	296
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 970, recante nuova autorizzazione di spesa per i lavori dipendenti dai Patti Lateranensi. (633)

Presenti e votanti.	297
Maggioranza	149
Voti favorevoli	295
Voti contrari	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 luglio 1930, n. 1034, concernente agevolazioni tributarie per l'Unione nazionale Ufficiali in congedo d'Italia. (634)

Presenti e votanti.	297
Maggioranza	149
Voti favorevoli	296
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 luglio 1930, n. 1210, che istituisce una Coorte autonoma di milizia portuaria a Trieste. (640)

Presenti e votanti.	297
Maggioranza	149
Voti favorevoli	297
Voti contrari	—

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Albertini — Aldi-Mai — Alessandrini — Alezzini — Alfieri — Angelini — Antonelli — Arcangeli — Ardissoni — Arnoni — Ascenzi — Ascione.

Baccarini — Bacci — Bagnasco — Baistrocchi — Balbo — Banelli — Barattolo — Barbaro — Barengi — Barisonzo — Barni — Bartolini — Bartolomei — Bascone — Belluzzo — Biagi — Bianchini — Bibolini — Bifani — Bigliardi — Bisi — Blanc — Bodrero — Bolzon — Bombrini — Bonaccini — Bonardi — Borghese — Borrelli Francesco — Bottai — Brescia — Bruchi — Brunelli — Bruni — Buttafocchi.

Caccese — Cacciari — Caldieri — Calore — Calvetti — Calza Bini — Canelli — Capialdi — Capri-Cruciani — Caprino — Carapelle — Cardella — Cariolato — Cartoni — Carusi — Cascella — Castellino — Ceci — Chiarelli — Chiarini — Chiesa — Ciardi — Ciarlantini — Cingolani — Clavenzani — Colbertaldo — Costamagna — Cristini — Crò — Crollanza — Cucini.

D'Addabbo — Dalla Bona — D'Angelo — D'Annunzio — De Carli — De Cristofaro — De Francisci — De La Penne — Del Croix — De Marsico — De Martino — De Nobili — Dentice Di Frasso — De' Stefani — Di Belsito — Di Giacomo — Di Marzo Vito — Di Mirafiori-Guerrieri — Donegani — Donzelli — Ducrot — Durini.

Elefante — Ercole.

Fabbrici — Fancello — Fantucci — Farinacci — Felicella — Felicioni — Fera — Ferracini — Ferretti Lando — Ferretti Piero — Fier Giulio — Fioretti Arnaldo — Fioretti Ermanno — Fornaciari — Forti — Foschini — Franco — Fregonara — Frignani — Fusco.

Gabasio — Gaddi-Pepoli — Gaetani — Gangitano — Garelli — Gargioli — Genovesi — Geremica — Gervasio — Gianturco — Giardino — Gibertini — Giuliano — Giunta Francesco — Giunti Pietro — Giuriati Domenico — Gorini — Gorio — Gray — Guglielmotti — Guidi-Bufferini.

Igliori — Imberti — Irianni.

Jannelli — Josa.

Landi — Lanfranchi — Leale — Leicht — Leonardi — Limoncelli — Locurcio — Lojacono — Lualdi — Lucchini — Lunelli — Lupi — Lusignoli.

Macarini-Carmignani — Maggi Carlo Maria — Maggio Giuseppe — Maltini — Malusardi — Maresi — Mantovani — Maraviglia — Marcucci — Marelli — Marghinotti — Marini — Mariotti — Marquet — Martelli — Mazza de' Piccioli — Mazzucotelli — Medici del Vascello — Mendini — Messina — Mezzetti — Mezzi — Michelini — Misciattelli — Molinari — Monastra — Morelli Eugenio — Moretti — Motta Giacinto — Mottola Raffaele — Mulè — Muscatello — Mussolini — Muzzarini.

Natoli — Nicolato.

Oggianu — Olivetti — Olmo — Orlandi — Orsolini Cencelli.

Pace — Pala — Palermo — Palmisano — Panunzio — Paolucci — Parea — Parisio — Parolari — Pasti — Pavoncelli — Peglion — Pellizzari — Pennavaria — Peretti — Pescione — Pesenti Antonio — Peverelli — Pierantoni — Pierazzi — Pirrone — Polverelli — Porro — Postiglione — Pottino — Preti — Protti — Puppini.

Raffaelli — Ranieri — Razza — Redaelli — Re David — Redenti — Riccardi Raffaele — Ricchioni — Ricci — Ricciardi — Riolo — Rocca Ladislao — Rocco Alfredo — Romano Michele — Romano Ruggero — Roncoroni — Rossi — Rossoni — Rotigliano.

Sacconi — Salvi Giunio — Salvo Pietro — Santini — Savini — Scarfiotti — Schiavi — Scorza — Scotti — Serono Cesare — Sertoli — Severini — Sirca — Solmi — Spinelli — Stame — Starace Achille — Starace Cinzio — Suvich.

Tallarico — Tanzini — Tarabini — Tassinari — Tecchio — Teruzzi — Trapani-Lombardo — Tredici — Trigona — Tròilo — Tullio — Tumedei — Turati.

Ungaro.

Vacchelli — Varzi — Vascellari — Vaselli — Vassallo Ernesto — Vassallo Severino — Vecchini — Ventrella — Verga — Vezzani — Viale — Vianino — Viglino — Vinci.

Zingali.

Sono in congedo:

Chiurco.

Fossa.

Jung.

Madia — Mandragora.

Sono ammalati:

Bennati — Bilucaglia.

Diaz.

Maracchi — Melchiori.

Zugni Tauro.

Assenti per ufficio pubblico:

Adinolfi — Asquini.

Bertacchi — Biancardi.

Catalani — Ceserani.

Giarratana — Gnocchi.

Maresca di Serracapriola.

Negrini.

Paoloni.

Sardi — Steiner.

Valery — Verdi.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni presentate oggi.

GORINI. *segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno per conoscere a quale punto sono giunti i più volte annunciati studi del Governatorato dell'Urbe per combattere i rumori inutili che tuttora offendono la tranquillità dei cittadini e la dignità della Capitale.

« CIARLANTINI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'educazione nazionale per conoscere quali provvedimenti pratici ed efficaci intende adottare allo scopo di garantire il dovuto rispetto alla legge Rosadi per la protezione del paesaggio offesa da gran tempo e tuttora insidiata, specie nelle nostre riviere, da Enti e da privati privi di gusto artistico o inconsapevoli del valore economico delle bellezze naturali del nostro Paese.

« CIARLANTINI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'educazione nazionale per conoscere se intende correggere il sistema tesauroizzatore di moltissime Casse scolastiche istituite nelle scuole medie, e più particolarmente se crede di dover assicurare la principale funzione di tali Casse nei riguardi dell'assistenza agli studenti bisognosi e di una più stretta collaborazione con le organizzazioni giovanili.

« BASCONE ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno, e svolte al loro turno.

La seduta termina alle 19,5.

**Ordine del giorno per la seduta di domani
alle ore 16.**

1 — Interrogazione.

Discussione dei seguenti disegni di legge:

2 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 giugno 1930, n. 860, concernente la unificazione e l'aumento delle aliquote della tassa sugli scambi. (647)

3 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 luglio 1930, n. 1011, concernente il nuovo testo della legge sulla tassa di scambio. (646)

4 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 agosto 1930, n. 1265, concernente la ricostituzione dei Comuni di Campello sul Clitunno, Castel Ritaldi, Giano dell'Umbria, Santa Anatolia di Narco, Scheggino e Vallo di Nera (Perugia). (649)

5 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 agosto 1930, n. 1296, contenente disposizioni sulla durata in carica degli organi incaricati della tenuta degli Albi professionali e sulla iscrizione degli ingegneri-architetti negli Albi degli ingegneri. (652)

6 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 agosto 1930, n. 1331, relativo all'approvazione del Protocollo complementare alla Convenzione addizionale al Trattato di commercio e di navigazione tra l'Italia e la Cecoslovacchia firmata a Roma il 1° marzo 1924, Protocollo stipulato a Roma, con annesso scambio di note, il 4 agosto 1930. (654)

7 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 1176, concernente il coordinamento delle norme relative agli Istituti di istruzione superiore. (670)

8 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 giugno 1930, n. 930, che dà facoltà di completare le vacanze esistenti nei quadri degli ufficiali della Milizia nazionale forestale, mediante passaggio dei funzionari civili del soprpresso Real Corpo delle foreste. (679)

9 — Esecuzione del Trattato di commercio e navigazione tra il Regno d'Italia e la Repubblica di Panama, e relativo Protocollo, firmati in Roma il 16 ottobre 1929. (660)

10 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 1027, che accorda l'esenzione daziaria per i cascami di cotone cosiddetti « linters » greggi, da impiegarsi per la produzione del cotone idrofilo destinato alla nitratura. (681)

11 — *Seguito della discussione del seguente disegno di legge:*

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1928-29. (448)

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

AVV. CARLO FINZI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

