CLV.

TORNATA DI GIOVEDÌ 3 MARZO 1932

ANNO X

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIURIATI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE BUTTAFOCHI

INDICE

Pag.

Congedi 6008

Petizioni (*Esame*). 6008

Disegni di legge (*Approvazione*):

Modificazioni alla legge 6 gennaio 1931, n. 99, sulla « Disciplina della coltivazione, raccolta e commercio delle piante officinali » 6008

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1622, che approva la Convenzione in data 20 novembre 1931, tra il Regio Governo ed il Reale Automobile Club d'Italia per la riscossione delle tasse automobilistiche 6009

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 novembre 1931, n. 1642, riguardante la ripartizione in tre esercizi della somma occorrente per la costruzione di un edificio per caserma e di un edificio per Istituto di guerra aerea da erigersi su aree demaniali. 6009

Conversione in legge dei Regi decreti-legge 19 dicembre 1931, n. 1551 e 2 febbraio 1932, n. 30, recanti disposizioni intese a disciplinare la razionale ripartizione delle mattazioni del bestiame bovino e l'ammissione al consumo delle carni macellate importate. 6009

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 ottobre 1931, n. 1520, contenente proroga del privilegio speciale sulle merci e derrate di proprietà degli enti di consumo 6010

Pag.

Disegni di legge (*Presentazione*):

CROLLALANZA: Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 gennaio 1932, n. 95, che approva ii piano regolatore e le relative norme di esecuzione per la sistemazione della zona adiacente alla sede del nuovo palazzo degli uffici giudiziari in Milano. 6010

MOSCONI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 febbraio 1932, n. 88, concernente la sostituzione dell'Alto Commissario per la Città e per la Provincia di Napoli 6013

Disegno di legge (*Seguito della discussione*):

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 6010

DI BELSITO 6010

CAPRINO 6013

FUSCO. 6018

DEL BUFALO. 6022

CALZA BINI 6024

Relazione (*Presentazione*):

COSELSCHI: Concessione di motti araldici ai Reggimenti e Corpi del Regio Esercito 6029

Disegno di legge (*Votazione segreta*):

Modificazioni alla legge 6 gennaio 1931, n. 99, sulla « Disciplina della coltivazione, raccolta e commercio delle piante officinali » 6030

Pag.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1622, che approva la Convenzione in data 20 novembre 1931 tra il Regio Governo ed il Reale Automobile Club d'Italia per la riscossione delle tasse automobilistiche 6030

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 novembre 1931, n. 1642, riguardante la ripartizione in tre esercizi della somma occorrente per la costruzione di un edificio per caserma e di un edificio per Istituto di guerra aerea da erigersi su aree demaniali 6030

Conversione in legge dei Regi decreti-legge 19 dicembre 1931, n. 1551, e 2 febbraio 1932, n. 30, recanti disposizioni intese a disciplinare la razionale ripartizione delle mattazioni del bestiame bovino e l'ammissione al consumo delle carni macellate importate 6030

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 ottobre 1931, n. 1520, contenente proroga del privilegio speciale sulle merci e derrate di proprietà degli enti di consumo 6030

Interrogazione (*Annunzio*). 6032

La seduta comincia alle 16.

PELLIZZARI, *segretario*, legge il processo verbale della tornata precedente.

(*È approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, l'onorevole Madia, di giorni 1; per motivi di salute, gli onorevoli: Biagi, di giorni 2; Bartolini, di 2; Paolucci, di 3; per ufficio pubblico, l'onorevole Donzelli, di giorni 2.

(*Sono concessi*).

Petizioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Elenco di petizioni (Doc. IX, n. 11).

La prima è quella n. 7450, con la quale il signor Gandolfo Giuseppe chiede che, anche in considerazione delle sue disagiate condizioni economiche, si proceda, senza attendere l'esaurimento del giudizio contro i contravventori, alla liquidazione definitiva del compenso spettantegli per aver fatto sequestrare a Genova, nel marzo 1926, quaranta chilogrammi di sostanze stupefacenti.

La Commissione permanente conclude proponendo l'invio di questa petizione al Ministro dell'interno.

Pongo a partito tale proposta.

(*È approvata*).

La seconda petizione è quella n. 7451, con la quale il signor Marchiolo Carlo di Galati Mamertino (Messina) chiede che sia provveduto al riappalto dei lavori del terzo tratto del quarto tronco della strada tra Longhi e la Sezione 610 (presso Galati Mamertino), alla ultimazione di lavori del quarto tratto dello stesso tronco dalla Sezione 610 all'abitato di Galati, nonchè del quinto tronco da Galati a Portella Calcatizzo ed infine alla sistemazione del tratto Frazzano-Longhi, lavori compresi tutti nella rotabile provinciale n. 165.

La Commissione permanente conclude proponendo l'invio di questa petizione al Ministro dei lavori pubblici.

Pongo a partito tale proposta.

(*È approvata*).

Approvazione del disegno di legge: Modificazioni alla legge 6 gennaio 1931, n. 99, sulla « Disciplina della coltivazione, raccolta e commercio delle piante officinali ».

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazioni alla legge 6 gennaio 1931, n. 99, sulla « Disciplina della coltivazione, raccolta e commercio delle piante officinali » (V. *Stampato* n. 1182-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Ne do lettura:

« Il termine stabilito dall'articolo 17 della legge 6 gennaio 1931, n. 99, per conseguire il diploma di erborista e per ottenere la carta di autorizzazione di raccoglitore, nonchè quello stabilito dal successivo articolo 18 per la convalida dei titoli esistenti all'atto della promulgazione della legge e per il conferimento del diploma di erborista, sono prorogati al 31 dicembre 1932 ».

Non essendovi oratori inscritti, 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 21 dicembre 1931, n. 1622, che approva la Convenzione in data 20 novembre 1931 tra il Regio Governo ed il Reale Automobile Club d'Italia per la riscossione delle tasse automobilistiche.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1622, che approva la convenzione in data 20 novembre 1931 tra il Regio Governo ed il Reale Automobile Club d'Italia per la riscossione delle tasse automobilistiche. (V. *Stampato* n. 1226-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Ne do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1622, che approva la convenzione in data 20 novembre 1931 fra il Regio Governo ed il Reale Automobile Club d'Italia per la riscossione delle tasse automobilistiche ».

Non essendovi oratori inscritti, 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 23 novembre 1931, n. 1642, riguardante la ripartizione in tre esercizi della somma occorrente per la costruzione di un edificio per caserma e di un edificio per Istituto di guerra aerea da erigersi su aree demaniali.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 novembre 1931, n. 1642, riguardante la ripartizione in tre esercizi della somma occorrente per la costruzione di un edificio per caserma e di un edificio per Istituto di guerra aerea da erigersi su aree demaniali (*V. Stampato* n. 1245-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Ne do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 novembre 1931, n. 1642, concernente la ripartizione in tre esercizi della somma occorrente per la costruzione di un edificio per caserma e di un edificio per Istituto di guerra aerea da erigersi in Roma su aree demaniali, *nel seguente nuovo testo:*

« Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni sino al limite di lire 18,000,000 per la costruzione di un edificio per caserma e di un edificio per Istituto di guerra aerea da erigersi in Roma su aree demaniali.

« I pagamenti da eseguire in relazione agli impegni di cui sopra non potranno eccedere le seguenti somme per ciascuno degli esercizi appresso indicati, entro i limiti dei fondi stanziati in bilancio:

Esercizio 1931-32 . .	L.	1,500,000
Esercizio 1932-33 . .	»	10,000,000
Esercizio 1933-34 . .	»	6,500,000

« Con decreti del Ministro per le finanze saranno introdotte nei bilanci le variazioni dipendenti dalla presente legge ».

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

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge dei Regi decreti-legge 19 dicembre 1931, n. 1551, e 2 febbraio 1932, n. 30, recanti disposizioni intese a disciplinare la razionale ripartizione delle mattazioni del bestiame bovino e l'ammissione al consumo delle carni macellate importate.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge dei Regi decreti-legge 19 dicembre 1931, n. 1551, e 2 febbraio 1932, n. 30, recanti disposizioni intese a disciplinare la razionale ripartizione delle mattazioni del bestiame bovino e l'ammissione al consumo delle carni macellate importate. (*Stampato* n. 1247-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Ne do lettura:

« Sono convertiti in legge i Regi decreti-legge 19 dicembre 1931, n. 1551 e 2 febbraio 1932, n. 30, recanti disposizioni intese a disciplinare la razionale ripartizione delle mattazioni del bestiame bovino e l'ammissione al consumo delle carni macellate importate ».

Non essendovi oratori inscritti, 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 29 ottobre 1931, n. 1520, contenente proroga del privilegio speciale sulle merci e derrate di proprietà degli enti di consumo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 ottobre 1931, n. 1520, contenente proroga del privilegio sulle merci e derrate di proprietà degli enti di consumo. (V. *Stampato* n. 1249-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Ne do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 29 ottobre 1931, n. 1520, contenente proroga del privilegio speciale sulle merci e derrate di proprietà degli enti di consumo ».

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

Presentazione di un disegno di legge.

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 gennaio 1932, n. 95, che approva il piano regolatore e le relative norme di esecuzione per la sistemazione della zona adiacente alla sede del nuovo Palazzo degli uffici giudiziari in Milano. (1264)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge, che sarà trasmesso alla Commissione per la conversione in legge dei decreti legge.

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933.

È inscritto a parlare l'onorevole camerata Di Belsito. Ne ha facoltà.

DI BELSITO. Onorevoli camerati, tutti voi conoscevate certamente la poco felice condizione nella quale trovavasi il porto di Palermo, sia riguardo all'insufficienza delle opere di difesa, sia per la limitata profondità degli specchi d'acqua, che non consentivano l'utilizzazione delle aree disponibili esistenti, nè permettevano quell'incremento del traffico, che si sarebbe certamente avverato, se l'ottima posizione geografica di quell'approdo e la potenzialità produttiva dell'interland fossero stati valorizzati da un razionale sviluppo delle opere portuarie.

Fu proprio in base a tali considerazioni che vennero decisi dei lavori necessarî perchè il porto acquistasse l'efficienza voluta. Le opere a tal uopo previste, secondo i varî progetti approvati (opere eseguite od in corso di esecuzione), ammontarono in un primo tempo alla cifra di 214 milioni, ridotti poi a 175. Tali opere consistevano:

1°) costruzione di una diga foranea lunga 600 metri in fondale di 40 metri;

2°) approfondimento a 9 metri sotto il livello marino dei fondali del bacino interno portuale, escluse le zone destinate ai battelli di piccolo cabotaggio da scavarsi solo a metri 7,50;

3°) demolizione dell'ex forte di Castellamare;

4°) costruzione di due grandi pontili sporgenti lungo le nuove banchine di Via Francesco Crispi, della superficie ciascuna di 320 per 60;

5°) costruzione di nuove banchine a levante del pontile sporgente di Santa Lucia, delle banchine di raccordo di Via Francesco Crispi e del molo trapezoidale resultante dalle demolizioni dell'ex forte di Castellammare.

La costruzione di tali opere ha importato e importerà, fino ad oggi, ad opere compiute, una spesa di 161 milioni, lasciando un margine di circa 14 milioni sui 175 previsti.

I 14 milioni restanti saranno necessarî per completare il porto di tutte le opere sufficienti e per quegli impianti per cui il traffico marittimo possa raggiungere l'efficienza voluta e desiderata. Trattasi di aumentare il numero e la portata delle gru che oggi sono solo 20 ed hanno una portata dalle due alle sei tonnellate, insufficienti quindi al traffico di oggi e di quello avvenire; trattasi della costruzione di ampi capannoni, solo due oggi, e della costruzione di qualche tettoia pel deposito delle merci nazionali ed estere, che non trovano, nelle condizioni odierne, riparo, e vengono abbandonate purtroppo sulle banchine; infine trattasi della costruzione di raccordi ferroviari, della sistemazione della capitaneria e della dogana, insufficiente la prima come ambienti e l'altra lontana dal porto, sicchè l'introduzione delle merci in dogana, per verifiche o depositi, costituisce un tale onere da rendere inutili i magazzini che ivi si trovano.

Traspare quindi, onorevoli camerati, evidente, la necessità di provvedere ad una efficiente attrezzatura portuale distribuita in maniera da decongestionare il traffico commerciale che si svolgerà sopra i 4700 metri di banchina di operazione e sui retrostanti piazzali, per cui si presuppone un movimento commerciale di 450 tonnellate, circa, per metro lineare di banchina, e ciò adottando i mezzi meccanici di elevazione e di trasbordo, che la tecnica moderna ci offre con la massima economia.

È necessario però considerare anche la questione del movimento dei passeggeri insieme a quella degli emigranti.

In questi ultimi anni, il movimento dei passeggeri, per il Regno e per le Americhe, si è accentuato, sicchè il porto di Palermo occupa oggi, sotto tale punto, il terzo posto dopo Napoli e Genova, ragione per la quale sarà necessario adibire il pontile di Santa Lucia, convenientemente arredato e ingrandito, al movimento dei passeggeri per il Regno, e lasciare che il servizio per gli emigranti, si svolga alla radice del molo settentrionale, ove ha sede la stazione marittima di disinfezione.

I 14 milioni, quindi restanti, saranno necessarî, spesi convenientemente, a provvedere il porto di Palermo di tutte quelle opere accessorie e dell'arredamento indispensabile, perchè in esso il traffico possa raggiungere la voluta efficienza, in relazione alla importanza geografica della località ed al commercio dell'Isola.

Esaminiamo ora, però, onorevoli camerati, quali siano effettivamente le condizioni nelle quali trovasi già, e verrà a trovarsi, il porto di Palermo compiute le opere secondo i progetti approvati.

Premetto che quanto verrò a dire non potrà essere smentito da tutte le persone competenti e di buona fede. È convinzione ormai di tutti i tecnici e marinai, che, se i lavori di completamento e sicurezza del porto, si dovessero limitare agli attuali progetti, la vita marinara di Palermo, subirebbe un colpo di arresto con sensibile conseguenza dell'avvenire marinaro dell'Isola.

Se si deve ammettere, indiscutibilmente, che le opere già eseguite e da completarsi, previste nelle convenzioni 3-14 febbraio 1922 e 18 giugno 1923, arrecano ed arrecheranno notevoli benefici al porto di Palermo – dobbiamo pur tuttavia riconoscere che, sia ora sia ad opere finite, il porto di Palermo non potrà dare asilo ai grandi transatlantici, i quali potranno solo ancorare in rada, quando le condizioni del mare lo consentiranno, poichè avviene ed avverrà che, per il cattivo mare, tali navi non potendosi fermare nemmeno nella rada, proseguiranno senz'altro la rotta per altra destinazione.

Se poi riflettiamo che, oggi, tutte le marine del mondo fanno a gara a costruire navi di grosso tonnellaggio, per ragioni di comodità e per diminuire il costo dei noli, appare evidente la necessità di adeguare alle nuove esigenze, i porti che vogliono mantenere od accrescere la loro importanza, nel campo della vita commerciale ed economica.

Oggi, purtroppo, il porto di Palermo non può ricoverare le più belle unità della flotta mercantile, quali, il *Conte Rosso*, il *Conte Verde*, il *Conte Grande*, il *Conte Umberto Biancamano*, l'*Augustus*, il *Saturnia*, il *Duilio*, il *Giulio Cesare*, il *Roma* ed ultimamente il *Rex*.

Che avverrà quando tutte o quasi tutte le navi, per le ragioni dette, saranno di un tonnellaggio forse maggiore ?

Avverrà che, dolorosamente, Palermo sarà tagliata fuori dalla vita del traffico mondiale e la sua nobile tradizione marinara verrà spezzata !

Questa è la dolorosa situazione che si prospetta !

Tale stato di cose non è solo dovuto alla deficienza dei fondali necessarî, che, ad opere finite, non raggiungerà che i metri 9.50 sotto il livello marino, ma ad altro ben grave inconveniente che si verifica quando spira il vento greco-tramontana, il che capita di sovente. Avviene allora, che si forma una risacca tra il molo sud e il pontile trapezoidale di Castellammare, che, con le altre correnti che, in detta circostanza, vengono a formarsi, tra la diga foranea ed i due detti moli, ostacolano il movimento delle navi, anche di tonnellaggio ordinario, che vogliono entrare in porto. Sicchè si è visto, in questi ultimi tempi, financo il postale Napoli-Palermo essere costretto ad andare avanti e indietro, per parecchie ore, in rada, prima di decidersi ad entrare in porto, onde evitare di venire sbattuto dal mare e dalle correnti contro il molo. (*Commenti*). Nè si dica che, oggi, le navi che fanno il servizio Napoli-Palermo sono di tonnellaggio maggiore di quelle che facevano prima tale servizio; io ho visto, per esempio, con qualsiasi mare, entrare in porto il *Solunto*, e altre navi dello stesso tipo, che avevano un tonnellaggio maggiore delle navi della Florio di oggi.

Appare evidente, quindi, la necessità di rimediare a tale stato di cose.

Io so bene, onorevoli camerati, onorevole Ministro, che le condizioni del nostro bilancio non consentono oggi ulteriori spese. Ma d'altro canto è bene si sappia che bisogna pensare per l'avvenire e provvedere non appena ciò sarà possibile e ciò anche perchè il porto di Palermo, oltre che costituire uno sbocco alla esportazione della Sicilia, ha davanti a sè un orizzonte maggiore e vastissimo sia dal punto di vista del traffico di transito, che dal punto di vista militare.

Tutti i piroscafi, che vengono dalle Americhe, hanno bisogno di un centro di smistamento dei loro carichi ed essendo Palermo il primo porto, dopo Gibilterra, che s'incontra, entrando nel Mediterraneo, esso, anche perchè più centrale, potrebbe adempiere a tale funzione.

Gli esportatori americani hanno convenienza di fermare, dopo parecchi giorni di navigazione, i loro carichi, per smontare, dividere le merci ed indi caricarle, con grande economia nei trasporti.

Vantaggio quindi della funzione di smistamento che potrebbe, come si è detto, compiersi a Palermo, porto naturale di transito.

Dal punto di vista militare poi Palermo, col suo cantiere magnificamente attrezzato ed idoneo, siccome abbiamo visto durante la guerra, per la riparazione e costruzione di navi di ogni genere e tonnellaggio, con il suo vastissimo bacino di carenaggio, per la vicinanza alle basi di Biserta, Tunisi, ha la necessità assoluta che il suo porto sia messo in tali condizioni da offrire sicuro e facile asilo per le nostre unità militari di qualsiasi tonnellaggio.

Altro fattore è bene anche considerare, ed io ne farei appello al nostro valoroso Ministro dell'aeronautica, se fosse qui presente. Oggi per le su accennate condizioni, che si verificano quando spira la traversia greco-tramontana, l'idroscalo di Palermo diventa pericoloso per gl'idrovolanti che debbono decollare od ammarare nello specchio d'acqua portuale.

È quindi necessario, onorevoli camerati, per tutte le ragioni esposte, che nel tempo si provveda e si pensi che sarebbe bene provvedere al più presto, mettendo in prima linea tale questione, perchè se ne parli appena le condizioni del bilancio lo consentiranno.

Come si potrebbe fare per rimediare a tale stato di cose? Per rimediare agli inconvenienti ora rilevati e far sì che il porto di Palermo diventi sicuro approdo per il nostro naviglio mercantile, militare ed aereo?

Due potrebbero essere i mezzi: 1°) approfondire i fondali portuali almeno a 13 metri sotto il comune marino, ma ciò implicherebbe tempo eccessivo ed indeterminato e di più il naviglio dovrebbe continuare ad ormeggiarsi « in andana » presso chè normalmente all'ultimo tratto del molo nord, ingombrando lo specchio d'acqua interno del porto, già ridotto per la costruzione dei due pontili. Di più così non si eviterebbe l'inconveniente, che ora si verifica, delle difficili manovre d'ingresso nel porto quando spira il vento dominante greco-tramontana, e per l'ammaraggio e decollaggio degli idrovolanti.

Scartata quindi questa soluzione, che sarebbe d'altro canto costosissima e che non risolverebbe a pieno il problema, altra soluzione di più facile attuazione e meno costosa viene proposta dai tecnici ed è anche approvata dai pratici marinai.

Questa consisterebbe nel prolungare la diga foranea di un centinaio di metri verso il molo nord ed unire questa all'altezza del Faro di Scoverta, con apposito braccio lungo circa 230 metri, con lo stesso molo nord.

Si verrebbe così, tra la diga foranea ed il molo nord, a creare una darsena o avamporto di sufficiente ampiezza, con fondali dai 30 ai 35 metri, ove potrebbero ricoverarsi ed ormeggiare, anche per 300 metri lungo il molo

nord, convenientemente allargato e provvisto di banchine, tutti i più grandi transatlantici e le maggiori navi della flotta militare. Per di più si verrebbe, con la chiusura della bocca settentrionale della diga foranea, che non ha ragione di essere, a riparare completamente il porto dalla traversia di greco-tramontana evitando la perniciosa risacca tra il molo sud ed il pontile trapezoidale di Castellammare, che con la formazione di altre correnti marine, secondarie tra la detta diga e i due moli, rende oggi, in molti casi, difficile l'ingresso nel porto, e poco sicuro lo specchio d'acqua portuale.

In tale maniera si potrebbe risolvere la questione del Porto di Palermo – approdo necessario in pace ed in guerra – al nostro naviglio.

Quale sarebbe la spesa per poter fare i lavori necessari ? Io non voglio tediarvi oltre con delle cifre, ma si ritiene dai tecnici che superando forse, di dieci milioni, la cifra prevista in primo tempo di 214 milioni sia possibile tutto attuare.

Passando brevemente ad altro argomento mi consenta inoltre l'onorevole Ministro che io ricordi a lui la questione stradale della Sicilia, specie per quanto si riferisce alle strade comunali, la cui manutenzione è ora passata alle provincie, che già difficilmente potevano provvedere alla manutenzione di quelle dette prima provinciali.

Trattasi di un patrimonio di parecchie centinaia di milioni, che bisogna salvaguardare, specie in Sicilia, ove la rete stradale non è sufficiente alle esigenze della vita economica e commerciale del paese. Io ritengo che sarebbe opportuno affidarne la manutenzione all'Azienda statale della strada.

Voglio accennare che sarebbe poi conveniente che le disponibilità che si hanno in bilancio per la Sicilia siano destinate alle strade da completare, che già furono iniziate e che poi dovettero abbandonarsi per mancanza di fondi necessari. Strade che trovansi in tali condizioni àvvene parecchie ed è un vero peccato vedere perdersi parecchi e parecchi milioni spesi inutilmente.

Citerò ad esempio, la Santa Margherita, Contessa Entellina, già completata per un terzo del tracciato, iniziata per il rimanente ed ora abbandonata – sicchè, non aperta al transito, non mantenuta, poco a poco va in rovina – deludendo la fede dei due comuni, che da oltre cinquant'anni attendono realizzato un progetto ed un giusto desiderio.

Potrei citarne delle altre, come la Ponte Pernice Roccamena provinciale Campofiorito Bisacquino, per finire la quale strada provvederà il Consorzio dell'alto e medio Belice.

Altra raccomandazione faccio a Sua Eccellenza il Ministro in relazione al completamento dell'acquedotto di Montescuro Est, che interessa sei comuni per una popolazione di circa cinquantamila abitanti (Prizzi, Lercara, Vicari, Alia, Roccapalumba, Montemaggiore-Belsito e parecchie stazioni ferroviarie), opera questa iniziata nel 1924. È necessario il finanziamento dell'ultimo lotto di lavori riguardanti la tubulatura per circa 7 milioni, finanziamento che si attende da circa 4 anni !

La provvista della tubulatura richiederà per lo meno un altr'anno di tempo, ed il lavoro è necessario completarlo al più presto, perchè là si soffre la sete !

Ma l'onorevole Ministro sa tutto ed io sono sicuro che egli provvederà nei limiti del possibile.

Onorevoli camerati ! Io sapevo benissimo, prima di iniziare il mio dire, che quanto vi ho riferito non è cosa nuova per chi oggi sovraintende al Dicastero dei lavori pubblici, e che l'illustre nostro Ministro è certamente dolente di non avere la possibilità di potere attuare e risolvere tutti i problemi, anche urgenti, che avrebbero bisogno di essere risolti al più presto.

Ho voluto solo ricordare al Ministro la questione stradale siciliana, l'acquedotto di Montescuro Est ed in modo speciale il problema del porto di Palermo.

Camerati ! Come bene dice il nostro relatore nella sua diligente relazione, il Fascismo non poteva trascurare l'attrezzatura tecnica e costiera di ogni lembo delle nostre spiaggie, che potessero apportare progresso ed attività economica e commerciale. Io ritengo che il porto di Palermo, per quanto vi ho detto, meriti, sotto ogni punto di vista, la speciale attenzione del Governo – ed io mi auguro, sono anzi sicuro, che il Fascismo, che tante benemerenze ha acquistato alla gratitudine della Nazione, saprà risolvere la questione del porto di Palermo, che è legata all'avvenire commerciale e marinaro della Sicilia, ma farà ciò sopratutto nel supremo interesse nazionale, per l'importanza militare che ha e potrà maggiormente acquistare quel porto. (*Applausi — Congratulazioni*).

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Ministro delle finanze. Ne ha facoltà.

MOSCONI, *Ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome del Capo del Governo, Primo Ministro, il disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 febbraio 1932, n. 88, concernente la sostituzione dell'Alto Commissario per la Città e per la Provincia di Napoli. (1265)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle finanze della presentazione, fatta a nome dell'onorevole Capo del Governo, di questo disegno di legge. Sarà inviato alla Commissione per la conversione in legge dei decreti-legge.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Riprendendo la discussione del bilancio dei lavori pubblici spetta di parlare all'onorevole camerata Caprino. Ne ha facoltà.

CAPRINO. Onorevoli camerati! Desidero anzitutto associarmi alle considerazioni dell'onorevole camerata Muzzarini, estensore della pregevole relazione della Giunta generale del bilancio, sulla opportunità di concentrare nel Ministero dei lavori pubblici lo studio e l'esecuzione delle opere di interesse di quelle amministrazioni statali che non sono provviste di adeguati mezzi tecnici, e che, comunque, dovrebbero ricorrere al Genio civile per la parte esecutiva.

Noi, sardi, abbiamo già esperimentato i benefici di un indirizzo unitario nella politica dei lavori pubblici, e riteniamo che una ulteriore utilizzazione al massimo degli organi preposti a tale politica possa essere di grande giovamento.

Ma poichè taluno ancora è dubbioso sulla efficacia e sulla utilità dei Provveditorati delle opere pubbliche, malgrado le ferme e confortanti assicurazioni dateci ieri da Sua Eccellenza Crollalanza, affermo che per noi il Provveditorato ha risposto perfettamente agli scopi per cui era stato creato.

Lo scarso coordinamento e l'eccessiva specializzazione legislativa predominanti nella antica politica dei lavori pubblici erano particolarmente dannosi laddove, come in Sardegna, il problema delle opere pubbliche esige di essere risoluto con una veduta completa dei bisogni ai quali servono le opere, e con una pronta aderenza dell'organo deliberante al bisogno servito. I Provveditorati hanno concentrato nella loro competenza territoriale l'attività dello Stato, altrove frammentata fra i vari Ministeri, elaborando un piano di grandi sistemazioni che ha assorbito finoggi la spesa imponente di oltre due miliardi e seicento milioni.

Consentitemi, onorevoli camerati, qualche cifra precisa a questo riguardo.

Il Provveditorato per gli Abruzzi e Molise ha costituito e sussidiato la costruzione di 568 chilometri di nuove strade provinciali e comunali e ne sta costruendo per altri 132 chilometri, togliendo così dall'isolamento la maggior parte dei comuni. Esso ha inoltre consolidato 67 abitati che minacciavano di franare, 61 ne ha fornito di acquedotti, 15 di fognature e 12 di cimitero. Opere igieniche del genere sono in corso in altri 200 comuni della regione.

Il Provveditorato per la Campania, mentre ha ripreso i lavori per la costruzione delle cosidette strade provinciali di serie, è, forse per la prima volta, intervenuto efficacemente – e l'esperimento ha avuto una grande importanza, – nella costruzione di strade di allacciamento di comuni alla rete stradale o alla ferrovia, provvedendo al finanziamento per la costruzione a cura diretta dello Stato – ovvero dei comuni, mediante concorso governativo – di circa la metà delle 244 strade ammesse per legge e che raggiungono complessivamente i 1000 chilometri di lunghezza, 18 di tali strade sono ultimate, mentre 103 sono in corso di avanzata costruzione.

48 abitati consolidati, 3 abitati trasferiti in nuova sede, 32 forniti di acquedotti, 24 già dotati di edificio scolastico e altri 75 con edificio scolastico in costruzione, rappresentano un buon passo innanzi nell'opera di risanamento igienico e sociale di quella terra.

Per il bonificamento idraulico dei terreni paludosi, il Provveditorato ha avviato decisamente a compimento i lavori nei comprensori dei torrenti di Nola, dei Regi Lagni, dell'agro nocerino e dell'agro sarnese. Più vaste opere di bonificamento sono in esecuzione a cura di consorzi concessionari nella campagna di Castel Volturno, nei comprensori del Sele e nella campagna Vicana.

Particolarmente nella provincia e nella città di Napoli è stata notevolissima la attività svolta dall'Ufficio per le opere pubbliche di quell'Alto Commissariato, sopratutto per ciò che riguarda le opere di ampliamento del nuovo porto e la sistemazione e l'arredamento del vecchio porto.

Per il risanamento igienico e sociale, l'Alto Commissariato ha provveduto la città di altre 300, circa, aule scolastiche e ha accellerato le opere per aumentare la disponibilità di acqua del Serino.

Nelle Puglie il Provveditorato ha rivolto la maggior parte delle sue risorse ai bonificamenti idraulici e risanamenti urbani e alla sistemazione degli scali marittimi. Fra i lavori marittimi più importanti vanno segnalati quelli di ampliamento e di sistemazione dei porti di Bari, Brindisi e Taranto.

Per le bonifiche risultano eseguite importanti opere in quelle dei laghi Salpi, Lesina e Varano e dei torrenti Cervaro e Candelaro, di San Pietro Vernotico, di Fiume Grande e di Balsamo; della Stornara, Panummo e Mascia; San Cataldo, Porto Cesareo, Arneo e Ugento.

Numerosi lotti sono stati inoltre concessi per il bonificamento, a cura di consorzi di interessati e di privati imprenditori.

Nel campo del risanamento edilizio, oltre a quelli della città di Corato, Lecce, Brindisi Taranto, meritano particolare menzione i lavori di difesa della città di Bari dalle piene dei torrenti provenienti dalle Murge.

Il Provveditorato per la Basilicata, pur avendo erogato oltre 60 milioni di lire per costruzioni di strade nazionali, provinciali e comunali, ha dato sopratutto impulso alle provvidenze di carattere igienico e sociale, erogando oltre 90 milioni per acquedotti e 12 milioni per consolidamento di abitati.

Il Provveditorato delle Calabrie ha arricchito le tre provincie di 608 chilometri di nuove strade nazionali provinciali e comunali e ne ha in costruzione per altri 200 chilometri; ha concesso il bonificamento di 7 grandi comprensori della superficie complessiva di 150 mila ettari, ha eseguito opere importanti nei porti di Cotrone, S. Venere, Tropea, Paola e Reggio Calabria; ha consolidato 36 abitati e altri 10 ne sta consolidando; sette ne ha trasferiti in nuova sede; ha costruito tredici edifici scolastici con 162 aule, 56 acquedotti per 64 comuni, 26 fognature e altre opere igieniche minori.

In Sicilia il Provveditorato ha eseguito particolarmente strade ed opere marittime. La rete stradale principale dell'Isola, nella sua estensione di 2000 chilometri, è stata completamente sistemata, ed anche su 1400 chilometri cilindrata. Per la viabilità minore sono ultimati o in via di ultimazione 600 chilometri di nuove arterie per le comunicazioni di prima necessità o per vitali esigenze dell'agricoltura. Si è provveduto allo sviluppo dei lavori di ampliamento dei porti di Palermo Catania, Messina e Trapani, del primo dei quali si è occupato con tanto interesse il camerata Di Belsito; sono stati eseguiti lavori di consolidamento di 60 abitati; è stata finanziata la costruzione e l'adattamento di 47 edifici scolastici; sono in costruzione numerosi acquedotti tra cui quello delle Madonie per 15 comuni, quello di Montescuro est per 6 comuni, quello di Montescuro ovest per 13 comuni, di Favara, di Burgio per 10 comuni e del Bosco Etneo per 10 comuni.

Parlerò più tardi, dopo questa elencazione di cifre che può apparire arida, ma che riassume una imponente mole di opere che è bene consacrare nella loro precisa estensione, parlerò in seguito dell'opera svolta dal Provveditorato alle opere per la Sardegna.

È opportuno notare a questo punto che fino alla istituzione dei Provveditorati era assai difficile rilevare esattamente l'entità delle opere pubbliche compiute nelle varie regioni. Mancavano al Ministero dei lavori pubblici gli elementi statistici (e S. E. Giuriati me ne potrà far fede perchè provvide egli a riparare subito a questo inconveniente) per poter rilevare in qual modo, con quali criterî e in quali settori del territorio nazionale l'opera del Governo fosse intervenuta più intensamente. Era facile quindi che provvedimenti legislativi efficaci in apparenza restassero improduttivi di effetti, quando, al momento dell'attuazione, si potevano destinare i mezzi secondo i capricci delle fazioni predominanti e delle contingenze politiche e non secondo i criterî di una consapevole autorità centrale disciplinatrice. La verbosa politica elettoralistica, la mancanza di collaborazione tra gli organi dell'Amministrazione centrale, la disorganicità dei piani di attuazione aggravavano la insolubilità del problema cui mancava l'opera sollecita e sistematica di uffici informatori convenientemente attrezzati.

Nel 1919 uno studioso di cose sarde, il dottor Lei Spano, a proposito di una ricerca che veniva compiendo di dati statistici utili alla valutazione dei problemi economici isolani, scriveva: « Questa ricerca feci attraverso a mille difficoltà. Chi non ci crede provi ad andare in traccia di una statistica qualsiasi riguardante la nostra produzione, o le nostre esportazioni e importazioni, o la nostra emigrazione e poi mi saprà dire quanto sangue costi lo sforzo di uscire dal vaniloquio per entrare nel campo dei fatti. Abbiamo scritto centinaia di lettere e stancati parecchi uffici, talvolta, per avere un solo numero ».

Mi piace pertanto segnalare da questa tribuna, al riguardo, l'opera che il Consiglio provinciale dell'economia corporativa di Sassari viene compiendo col sussidio del suo ufficio statistico, cui concorsero l'Amministrazione provinciale e il Comune, per offrire

agli studiosi una documentazione concreta e strumenti precisi di indagine delle condizioni naturali, storiche e sociali che determinano i problemi dell'Isola.

La relazione del dottor Alivia, sulle condizioni attuali economiche e demografiche della regione, presentata nell'ottobre dello scorso anno al Prefetto della provincia di Sassari, è non soltanto un pregevole studio di economia regionale, una sintesi chiara delle cause che determinarono lo stato di arretramento della Sardegna, ma soprattutto una sicura guida per creare nell'Isola tutte le condizioni che, escludendo soluzioni parziali o indipendenti, ne favoriscano la rinascita. Essa merita di essere attentamente tenuta in considerazione, non tanto dai frettolosi cronisti che trovano allettante la Sardegna per i loro superficiali studi folkloristici, ma da tutti coloro che vogliono comprendere i programmi con criteri organici, risolutivi, da attuarsi con un piano prestabilito.

I mali della Sardegna sono noti da lunghi anni. Se ci riferiamo alle sue condizioni fra la fine del 1800 e i primi anni del 1900, onorevoli Camerati, il quadro è desolante. Il professor Giovanni Dettori, che, prima di essere vice segretario generale della Confederazione dell'industria, è stato, presso la Camera di commercio della provincia di Cagliari, uno studioso e un osservatore molto intelligente del movimento economico della Sardegna, così ha riassunto quel quadro:

« La Sardegna aveva allora 32 abitanti per chilometro quadrato, 20 proprietari su cento abitanti (indice questo, in una terra di estrema povertà, di una polverizzazione di proprietà urbana e terriera, che costituisce una remora ad ogni impresa costosa). La percentuale più alta delle morti per tubercolosi e malaria, il primato della mortalità infantile tra i 3 e 5 anni, la più alta percentuale di riformati per malattie e per deficienza toracica, sviluppo irrisorio delle istituzioni di pubblica beneficenza e assistenza, la più alta percentuale di analfabeti, la più alta litigiosità, (prova questa dell'estrema povertà dei litiganti nonchè della loro indole, non fatta per facili transazioni), la più alta percentuale di vendite per mancato pagamento di imposte (vendite, nella quasi totalità, per debiti non superiori a 5 e 50 lire); la più alta percentuale di vendite, eseguite per pignoramenti; la più alta percentuale di sequestri giudiziarî conservativi, il più basso rapporto tra superfice e popolazione, per sviluppo di ferrovie, di tramvie, di strade provinciali e comunali, di produzioni agrarie, forestali, di uffici postali telegrafici, il primato nella scarsità delle mercedi dei lavoratori. Su 363 comuni, 265 senza acqua potabile, 337 senza fogne, 212 senza scuole, molti senza cimitero, senza farmacie e senza medico ».

Nella relazione finale dell'inchiesta sul Mezzogiorno dell'onorevole Faina nel 1911, si legge:

« Da uno studio redatto appositamente per la Commissione del Ministero dei lavori pubblici risulta che nel periodo anteriore al 1884 erano state spese in Italia, dalla costituzione del Regno, per opere di bonificazione, 50 milioni in cifra tonda, di cui 28 milioni e mezzo nelle provincie meridionali, e appena 27,000 lire nella Sicilia ». Nulla per la Sardegna. « Da quella data, le spese erano venute rapidamente crescendo, tanto da comportare dal 1º luglio 1886 al 30 giugno 1911 lire 184,642,491 in tutto il Regno, di cui lire 79,697,091 nel Mezzogiorno, e lire 5,479,147 in Sicilia. Complessivamente per le zone cui si estendeva l'inchiesta, lire 85,175,000 ». E conclude la stessa indagine: « senza distinzione il rapporto delle spese per regioni, dalla costituzione del Regno d'Italia ad oggi (1911) è stato il seguente: Italia settentrionale 25.1, centrale 23.0, meridionale 48.0, Sicilia 2.5, Sardegna 1.5 ». Non migliori furono le condizioni fatte alla Sardegna nel primo ventennio del 1900 fino alla vigilia della marcia su Roma.

Vi chiedo scusa, onorevoli camerati, se continuo nella lettura di cifre; ma siccome il problema della Sardegna deriva da cifre, più che da facilità di apprezzamenti folkloristici, desidero informare la Camera su elementi concreti di esame.

La mortalità, specie nei bambini, raggiunse nel biennio 1916-17 cifre impressionanti. Si accordò ai comuni il 50 per cento per la costruzione di opere igieniche e di risanamento, senza considerare che, essendo essi oberati di debiti, il provvedimento diventava irrisorio. Così si esentavano dalle imposte quei proprietari che avevano veduto fallire i loro raccolti e d'altra parte si invitavano a collaborare a costose opere di risanamento.

Giova a questo proposito qualche elemento statistico più preciso, che non è troppo lontano dalla situazione attuale, e qualche raffronto. La Sardegna ha una superficie di 24.090,17 chilometri quadrati. I suoi abitanti nel 1921 erano 864.174, divisi in 326 comuni, dei quali oltre 200 con poco più di 1000 abitanti, e quindi con una densità di 36 abitanti

per chilometro quadrato. La Lombardia ha una superficie di 23.808 chilometri quadrati, cioè di poco inferiore alla Sardegna; i suoi abitanti nel 1921 erano 5.087.338, divisi in 717 comuni, con una densità di 214,1 abitanti per chilometro quadrato. La Sardegna aveva allora una popolazione complessiva pari a quella di Milano; oggi ha una popolazione complessiva inferiore a quella di Roma.

Dal censimento del 1921 si rileva che 158.457 abitanti di età superiore ai 10 anni, comprese le donne, (cioè il 2 per cento) si dedicano in Sardegna all'agricoltura, e poichè la superficie agraria e forestale dell'isola può computarsi in circa 2.300.000 ettari, il rapporto fra coloro che possono dedicarsi ai lavori campestri e il territorio, è veramente esiguo, anche se alla cifra accennata sopra si aggiungano i 42 mila pastori. La densità della popolazione era salita in Sardegna, al 31 dicembre 1928 a 39,7; mentre quella del Regno era salita da 125 (nel 1921) a 132,8. Nell'isola questa popolazione è molto accentrata. La popolazione sparsa rappresenta una media di 2,6 abitanti per chilometro quadrato, mentre la media del Regno è di 32,2 e le cifre minori della Basilicata e delle Puglia dànno rispettivamente una densità di popolazione di 5,4 e 8,7 per chilometro quadrato. Non c'è da meravigliarsi, se si percorrono in Sardegna chilometri di strada in piena solitudine.

Interessanti e seriamente preoccupanti sono gli indici di mortalità per febbri malariche e per tubercolosi nell'isola. Io ho i dati soltanto fino al 1926, e i resultati sono impressionanti.

I morti per malattie tubercolari, nel periodo 1919-1923 furono in Sardegna del 227,8 per 100 mila abitanti in confronto a 147,5 nel resto del Regno, e per febbre malarica 87,3 per 100 mila abitanti in confronto a 10 nel resto del Regno.

Ma vi do delle date più vicine: il biennio 1925-26, in cui i morti per malattie tubercolari, nelle proporzioni di cui sopra, furono 226,1 e 205,3, in confronto a 154,4 e 143,9 nel resto del Regno; i morti per febbri malariche 86,1 e 72,6 rispettivamente in confronto a 9,3 e 6,7 nel resto del Regno.

È inutile, onorevoli camerati, che io ricordi quanti fiumi di eloquenza, anche in quest'aula, furono versati a proposito della Sardegna, e quanti i buoni proponimenti.

Nel 1916 venne in Sardegna una commissione di tre cosidetti autorevoli membri del Governo, e promise un Commissariato civile con 100 milioni; si era al principio della guerra e ci si facevano delle illusioni, forse, sulla brevità del conflitto.

Nel 1919, una grande rivista italiana trovò il modo di risolvere elegantemente il problema, perchè propose un questionario ai suoi lettori per domandare agli italiani, ciò che la Nazione avrebbe potuto fare per la Sardegna in riconoscenza del contributo dato alla guerra. In quell'epoca, l'unica riconoscenza fu quella che si ebbero, tornando dalle trincee, i soldati della Brigata Sassari, cui si consentì l'oltraggio del popolo aizzato dalla demagogia. Toccò a un sardo, al povero Scimula, di aprire l'elenco dei Martiri del Fascismo piemontese.

Non dobbiamo meravigliarci, onorevoli Camerati, se in quell'epoca sembrò che passasse nel cielo di Sardegna un soffio di ribellione. Tornavano, o erano tornati dalla guerra quei bravi soldati, con la visione di un panorama molto più felice; dal settentrione d'Italia irriguo e pieno di promesse, alla loro terra arida e brulla. Erano stanchi di parole e di promesse. Non ci dobbiamo stupire – ripeto – se in quei giorni passò per la Sardegna un brivido, ed echeggiò per qualche villaggio il canto di Giovanni Maria Angioy; la colpa era dei governanti che avevano determinato e provocato questo stato di cose. Invano la Sardegna, sconfortata della sua modesta e grama vita politica, aveva, un giorno, chiesto alla rappresentanza parlamentare di Giuseppe Garibaldi il suo aiuto, e nel 1914 aveva offerto uno scanno in Parlamento con cuore presago, a Benito Mussolini.

Solo il Fascismo, camerati, poteva e sapeva iniziare un'opera completa di risanamento delle condizioni dell'Isola. Il Duce, nel febbraio del 1920, scriveva queste parole, che noi sardi non possiamo dimenticare: «la Sardegna dimenticata e lontana, è ancora una e forse unica delle ragioni per cui si può sperare nell'avvenire della Patria»; e doveva essere Egli il primo Capo del Governo italiano che, dopo oltre 50 anni di storia unitaria, visitasse l'isola, alla quale soltanto una volta era apparsa la scialba figura di un Presidente del Consiglio, quella del Pelloux, sovrastata dalla fastosità di un quadro regale.

E torno alle cifre, onorevoli camerati, che sono molto più eloquenti di me.

Le opere ultimate a cura del Provveditorato della Sardegna, dalla sua istituzione al 30 giugno 1931, rappresentano un importo complessivo di lire 326,334,757; alla stessa data era in esecuzione un complesso di opere per lire 231,728,929, comprese in questo

calcolo anche quelle che riguardano le bonifiche in concessione.

Pertanto l'ammontare complessivo delle opere ultimate e di quelle in corso di esecuzione al 30 giugno 1931, può essere complessivamente valutato nella cifra di 1 miliardo. Da quella data, sia pure segnando il passo in relazione ai mezzi disponibili, l'attività delle opere pubbliche ha potuto essere abbastanza rilevante.

Devo fare due sole raccomandazioni a Sua Eccellenza Crollalanza. La prima riguarda le spese di edilizia scolastica. Risultano ultimate 18 opere, in esecuzione cinque, mentre ne sono allo studio complessivamente 93. Poche, onorevole Crollalanza, che dimostrano come ancora oggi non sia possibile adeguare i mezzi alle necessità della cultura e dell'educazione infantile.

La seconda raccomandazione riguarda l'Azienda autonoma della strada, i cui lavori per manutenzione ordinaria e per lavori in genere non corrispondono alle necessità più urgenti dell'isola. Bisogna completare qualche strada principale che è ancora in costruzione. Bisogna trovare la possibilità di dare un po' più di mezzi per un maggiore sviluppo dell'Azienda della strada in Sardegna. So che il Ministro Crollalanza mostra di rendersi conto con diligente fervore delle condizioni della Sardegna e che ha per collaboratore un sardo schietto d'origine e di sentimenti. E confido in lui.

Onorevoli camerati, ho finito. Ho voluto accennare ad alcuni dati anche storici di un complesso problema che interessa una regione di specialissima configurazione non immeritevole di una particolare benevolenza da parte del popolo italiano.

La Sardegna non vuole essere più una terra di fantasiose leggende. Questo primato incomincia ad infastidirla.

Essa vuole uscire dalla sua minorità economica. È certa che l'Ente creato per la bonifica integrale le consentirà di diventare una terra sana e popolosa.

I sardi sanno attendere. Sappiate perdonare loro l'impazienza di voler essere più numerosi e più sani per poter rispondere meglio ad ogni comandamento della Patria. (*Vivissimi generali applausi — Molte congratulazioni*).

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

FUSCO. Onorevoli camerati, la Giunta del bilancio trattando delle costruzioni ferroviarie ha rilevato una sproporzione fra i ruoli del personale e le possibilità per le costruzioni stesse.

Vi è, si dice, una esuberanza di personale la quale però è in gran parte destinata allo studio del nuovo piano regolatore delle strade ferrate italiane.

Contro tale esuberanza di personale al centro, vi è deficienza alla periferia: gli uffici del Genio civile, si vuole siano poveri di funzionari, e i pochi che vi sono, per quanto operino con ammirevole zelo ed abnegazione, non arrivano a fronteggiare convenientemente i gravi còmpiti loro affidati.

Purtroppo gli studi dei progetti, appunto per deficienza di personale, sono spesso non sufficientemente approfonditi e i lavori da eseguire o da sorvegliare non sempre riescono tecnicamente ed economicamente perfetti.

Contrariamente a quanto vorrebbe la Giunta, io chiederei a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, di esaminare, se già non l'ha esaminata, l'opportunità di distrarre alquanto o tutto il personale dallo studio dei piani regolatori per destinarlo, sia pure in via provvisoria, agli uffici periferici del Genio civile.

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Già alcuni funzionari vi sono stati mandati.

FUSCO. Ne prendo atto con piacere.

Il nuovo ordine di idee che si va formando relativamente ai trasporti terrestri, a causa della sempre più temibile concorrenza degli automezzi, farebbe dubitare – se non della utilità – certo della urgente necessità di nuovi piani regolatori delle strade ferrate italiane.

La Giunta del bilancio ha chiesto una battuta di arresto nelle costruzioni ferroviarie. Forse si potrebbe chiedere una battuta d'arresto, o un rallentamento, negli studi delle nuove costruzioni, che se ragioni speciali vietano la distrazione di funzionari dal centro, domando se non sia consigliabile una deroga alle regole attualmente in vigore circa la assunzione di nuovo personale nelle amministrazioni stradali. Vi è attualmente un cospicuo numero di giovani, e pur troppo, anche di non giovani ingegneri senza lavoro: costoro potrebbero dare la loro opera fattiva ed intelligente allo Stato e le economie che indubbiamente si potrebbero conseguire nella esecuzione delle opere compenserebbero largamente le spese necessarie per le loro indennità, e, quel che più conta, si avrebbe la certezza di una buona esecuzione dei lavori.

Un punto sul quale di sfuggita vorrei richiamare l'attenzione di Sua Eccellenza il Ministro è quello relativo alle frequenti assunzioni, spesso temporanee, di funzionari del Genio civile da parte di imprese o da parte

di Consorzi di bonifica. Non farò l'analisi di tale fenomeno: troppo facile è l'intenderne le origini e gli inconvenienti. Un provvedimento che impedisse il ripetersi di simile fenomeno sarebbe molto desiderabile.

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non esistono inconvenienti di assunzione di personale da parte di imprese. Tali inconvenienti esistevano nei riguardi dei Consorzi, e vi si è posto rimedio col vietare nuove assunzioni. Abbiamo già pochi funzionari per consentire che siano ulteriormente assorbiti dai Consorzi.

FUSCO. Sono il primo ad applaudire a questo provvedimento.

Detto questo, io mi associo con simpatia ed entusiasmo alle lodi che l'onorevole Giunta ha così autorevolmente tributate a tutto il personale dipendente dal Ministero dei lavori pubblici mettendo in primo piano i funzionari dell'Azienda autonoma statale della strada e principalmente il loro direttore generale.

Costruzioni ferroviarie. — Ho notato con alquanta sorpresa che tra le linee ferroviarie in corso di studio sono stati compresi 29 chilometri di ferrovia a scartamento ridotto in Sicilia. La nostra cara isola è stata già largamente deliziata da questo tipo di ferrovia ed era sperabile che i risultati, non certo lusinghieri, di quelle già attuate avessero determinato un radicale mutamento di rotta. Io non so perchè proprio alla Sicilia sia stato concesso questo privilegio di godere in misura così cospicua dello scartamento ridotto. Ora io ritengo di interpretare il desiderio dell'isola chiedendo al Governo che tutte le somme stanziate per ferrovie a scartamento ridotto in Sicilia siano stornate e destinate invece alla trasformazione in ferrovia a scartamento normale di quelle già esistenti, o alla costruzione di nuove strade rotabili in Sicilia, o alla elettrificazione delle ferrovie principali dell'isola o meglio ancora al raddoppio della linea Siracusa–Messina (*Approvazioni*).

Queste approvazioni sono per l'onorevole Pennavaria, non per me!

Viabilità. — La Giunta del bilancio pensa che in luogo di strade rotabili potrebbe essere introdotto l'uso delle teleferiche nelle zone di montagna, ove si debbono vincere forti dislivelli od ove il terreno è continuamente insidiato da movimenti franosi. Io, malgrado la preziosa e pericolosa esperienza fatta dal valoroso relatore, dubito fortemente non dell'efficacia degli impianti teleferici, ma dubito della opportunità di una loro sostituzione alle strade rotabili.

A sostegno della sua tesi il relatore aggiunge che in comuni ove domina la pastorizia la teleferica può benissimo sodisfare il bisogno della popolazione, assicurando quei trasporti invernali che sulle strade rotabili, la neve rende impossibili talvolta per mesi. Sinceramente non mi pare che questo bisogno debba essere sentito in comuni in cui domini la pastorizia, giacchè il problema resta invariato, sieno o no comuni ricchi, poveri o assolutamente privi di pastorizia. La verità è che le teleferiche sono sempre utili e possono essere, in molti casi, complemento alle strade rotabili; ma non si pensi, per carità, di sostituire la teleferiche alle strade ferrate.

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. In Sicilia non c'è bisogno di teleferiche.

FUSCO. In Sicilia abbiamo dei paesi a 1200 metri sul livello del mare e dei paesi dove la neve permane per due o tre mesi.

Utilizzazione delle acque pubbliche. — L'onorevole Giunta del bilancio trattando di questo importantissimo argomento esprime l'augurio che la Nazione, attraverso la costruzione di nuovi impianti idro-elettrici, sia liberata dalla onesta importazione di combustibile dall'estero. Mentre io mi associo con tutto cuore a tale augurio, mi permetto di aggiungere che il problema non è solamente di economia nazionale, ma è anche, per certi aspetti, problema di sicurezza nazionale. Durante la grande guerra, pur essendo noi alleati di nazioni carbonifere, quali l'Inghilterra e l'America, enormi difficoltà abbiamo dovuto superare per provvedere alla produzione dell'energia elettrica necessaria alla vita stessa della nazione; e ricordo che, pur ricorrendo alla limitazione dell'uso dell'energia elettrica per forza motrice ed alla limitazione oraria della illuminazione, molti dei nostri boschi furono sacrificati per la alimentazione delle caldaie delle nostre centrali termiche, e per fare, malamente, marciare le locomotive delle ferrovie secondarie e di quelle a scartamento ridotto.

È quindi un problema squisitamente politico quello relativo alla utilizzazione delle forze idrauliche: rendere autonoma dall'estero la Nazione in materia di forze motrici deve essere uno degli scopi principali del Ministero dei lavori pubblici.

Purtroppo il momento non è il più favorevole per la creazione di nuovi impianti idroelettrici, e ciò non solo e non tanto per l'efficienza di mezzi, ma quanto e specialmente per i fenomeni di contrazione verificatisi nel consumo dell'energia elettrica per la crisi

industriale. Centinaia di milioni di kilowattore di cui disporrebbero le aziende elettriche, non sono utilizzate, e nessuno, salvo casi specialissimi, può pensare alla creazione di nuove fonti di energia che resterebbe invenduta.

Ma questo stato di cose dovrà pure cessare e auguriamoci che presto possa essere ripreso il ritmo del lavoro e il conseguente impiego di energia elettrica. Una minaccia assai seria però si è affacciata da qualche tempo all'orizzonte contro i nostri impianti idro-elettrici: in questi ultimi anni la tecnica delle costruzioni dei macchinari termici ha fatto progressi notevoli; basti dire che il consumo per kilowatt ora di carbone che prima si aggirava intorno a 1500 grammi, è sceso a 600 grammi, e non è detto che questo sia un punto di arrivo.

Ebbene, con questo consumo così lieve e col prezzo attuale del carbone gli impianti idro-elettrici non potranno – come per il passato – sostenere la concorrenza degli impianti termici, e nessuno potrà tentare nuove costruzioni idrauliche se non interviene tempestivamente il Governo.

Io non domando soldi.

Gli impianti idro-elettrici di oggi hanno un costo elevato in confronto a quelli dell'ante guerra, e ciò vuoi per un maggior costo di materiale e di mano d'opera, vuoi per le non sempre favorevoli condizioni di utilizzazione dei nostri corsi d'acqua.

Gli impianti tecnicamente ed economicamente più convenienti, quelli che poterono utilizzare le portate naturali dei nostri fiumi, furono i primi ad essere costruiti; quelli di oggi offrono maggiori difficoltà di utilizzazione, e la grande maggioranza di essi ha bisogno di una regolazione dei deflussi, ciò che si ottiene mediante i così detti serbatoi montani o laghi artificiali che in generale riescono assai costosi.

E allora ? Allora, ripeto, se si vuole veramente una più larga dotazione di energia idro-elettrica, se si vuole raggiungere l'auspicata autonomia nazionale in fatto di forza motrice, bisognerà difendere il nostro patrimonio di carbone bianco dalla pericolosa invadenza del carbone nero.

Vorrei ricordare al Ministro delle finanze che mentre la utilizzazione delle nostre acque per produzione di energia impone la corresponsione allo Stato di un canone annuo di 50 lire per cavallo nominale, nessuna tassa grava sino ad oggi la produzione termica. Il Governo, nella sua saggezza, veda se e in quale misura, a protezione dei nostri impianti idro-elettrici, converrà gravare la produzione termica. Forse il provvedimento potrebbe riuscire efficace all'intento, ma per ragioni di equità l'applicazione di un simile provvedimento dovrebbe seguire dopo qualche anno la sua emissione.

L'onorevole relatore fa rilevare che « il prezzo della energia elettrica in Italia è ancora tale da non consentire sempre il suo utile impiego ». Questa dizione che potrebbe prestarsi ad interpretazioni varie o ad utili discussioni è fatta seguire da un chiarimento, che almeno apparentemente, sposta la questione.

Infatti il relatore aggiunge immediatamente: « Non nascondiamo la nostra meraviglia che sia l'energia elettrica il solo prodotto italiano che non subisce gli effetti di una generale legge economica (rapporto fra l'offerta e la richiesta) in un momento in cui necessità di ordine superiore impongono di ridurre tutti gli elementi di costo di produzione e quindi anche gli utili industriali ».

Or non è esatto affermare che l'energia elettrica non abbia seguìto e non segua le condizioni del mercato. I prezzi dell'energia destinata a forza motrice che è la maggior parte di quella prodotta in Italia, hanno subìto delle sensibili riduzioni che hanno avuto le loro ripercussioni nei bilanci di esercizio (*Commenti*). Ma io vorrei ricordare all'onorevole Giunta del bilancio che nel periodo inflazionista, quando tutti i prodotti aumentavano di prezzo fantasticamente, fino a raggiungere 5, 6, 10 volte quelli di anteguerra, il prezzo dell'energia elettrica rimase opportunamente contenuto da savi decreti; ed equi aumenti furono solo consentiti in tempi successivi da speciali provvedimenti di Governo (*Commenti*).

Senza alcuna irriverenza verso l'onorevole Giunta del bilancio, io penso che se essa fosse stata in carica nell'epoca della maggiorazione dei prezzi, forse non avrebbe manifestata – come fa oggi – la sua meraviglia per il fatto che l'energia elettrica rappresentava davvero, allora, l'unico prodotto italiano che veniva sottratto alle leggi naturali della domanda e dell'offerta, e veniva invece, senza tanti complimenti, sottoposta a una legge forse più immediata: quella dello Stato.

Ma a parte questa innocua ritorsione, sono perfettamente d'accordo colla onorevole Giunta sulla necessità di ridurre, oggi più che ieri, tutti gli elementi di costo della produzione; ma tale necessità, dovrebbe valere anche per la produzione dell'energia elettrica.

Ebbene, onorevoli camerati, il costo unitario di produzione e di distribuzione dell'energia elettrica in questi ultimi esercizi, per molte

aziende, è sensibilmente aumentato, e ciò sia per le tasse governative che hanno largamente assorbito le economie conseguite con la nota riduzione delle paghe e stipendi al personale, sia con l'applicazione della sovrimposta comunale sulle industrie, sia infine per effetto della contrazione nella vendita di energia. La minore produzione ha, logicamente, fatto aumentare il costo unitario dell'energia.

In quanto alla riduzione degli utili industriali non occorrono davvero incitamenti: le riduzioni si manifestano dolorosamente inevitabili e piuttosto in larga misura: talune aziende elettriche non daranno dividendo forse per parecchi anni. (*Interruzioni — Commenti*).

Tutto ciò, voi direte, non dimostra che il prezzo della energia elettrica sia oggi tale da consentire una più larga ed utile applicazione. Ciò può esser vero; ed io ho ragione di ritenere che gli esercenti imprese elettriche siano i primi a deplorare questo stato di cose e a desiderare ardentemente che un costo di produzione e di distribuzione più basso possa loro consentire una riduzione nei prezzi e conseguentemente un impiego maggiore del loro prodotto. (*Commenti*).

CROLLALANZA. *Ministro dei lavori pubblici*. Di Belsito dice 2,50 a Palermo!

Voci. È vero, è vero!

FUSCO. Ricordiamo che la grande maggioranza di impianti di produzione e le grandi linee di trasporto sono state eseguite durante il periodo inflazionista: i loro costi sono riusciti in generale elevatissimi, e oggi, se i risultati di esercizio lo consentissero, si dovrebbe ricorrere a rapidi, notevoli ammortamenti per adeguare i valori delle immobilizzazioni a quelli del mercato.

Le questioni relative al prezzo dell'energia elettrica sono state esaminate e discusse in conferenze, gazzette, periodici e polemiche; e non è qui il caso di ripetere le solite giustificazioni e le solite controdeduzioni.

Debbo osservare solamente un fenomeno: tutti gli utenti, da Torino a Palermo, da Milano a Bari, da Roma a Reggio Calabria, si lagnano che l'energia è cara.

Voci. Hanno ragione!

FUSCO. Eppure, in tutti questi centri le tariffe di vendita dell'energia sono molto diverse e spesso assai lontane l'una dall'altra; ed alcune anche calmierate dalle Aziende elettriche comunali.

ALDI-MAI. C'è chi ruba più e chi ruba meno! (*Si ride*).

FUSCO. Questo fatto potrebbe dimostrare, come è infatti dimostrato dall'esperienza, che siamo di fronte ad uno stato d'animo che si è costituito in Italia non certo a favore degli esercenti (*Commenti*). Non sono io certamente a volerlo cambiare... Le maggiori lamentele però sulla gravezza del prezzo dell'energia vengono dalla grande massa degli utenti luce: nessuno può dire in coscienza che essi non abbiano ragione, ma i signori utenti non debbono pigliarsela con gli esercenti o almeno coi soli esercenti.

Voci. Con chi allora?

FUSCO. Riflettete che nei grandi e medî centri la somma delle tasse comunali e governative sul consumo di energia per luce, ammonta a ben 80 centesimi per kilowatt. (*Commenti — Interruzioni*).

PRESIDENTE. Onorevoli camerati, non siano così elettrici! (*Si ride*).

FUSCO. Un nostro camerata, che vive in una città il cui prezzo di energia per luce è fra i meno favorevoli d'Italia, si lagnava ieri sera che egli (si tratta di un signore) ha pagato nel mese di gennaio (mese invernale e quindi di maggiore consumo) ben 150 lire per l'illuminazione elettrica per la sua abitazione...

BAISTROCCHI. Ma questo è un fatto privato!

FUSCO. Ciò corrisponderebbe ad un consumo di circa kilowatt 70. (*Interruzioni*).

Ciò, dicevo, corrisponderebbe ad un consumo di circa 70 kilowatt; egli perciò ha pagato 56 lire di tasse e solo 94 lire per energia, affitto di contatore, diritto di esazione, ecc.

Come vedete, anche se si facesse una riduzione di dieci o quindici centesimi sul prezzo di energia, esso avrebbe una incidenza assai modesta sul bilancio familiare del nostro ricco camerata. (*Commenti*).

Senza dubbio è necessario che si trovi il mezzo di utilizzare la energia elettrica per gli usi domestici a condizioni molto più favorevoli di quelle attuali. (*Commenti*).

Un buon passo è stato fatto in proposito in qualche regione, con la adozione dei così detti contratti promiscui per luce e riscaldamento, e con l'adozione di un contatore unico. Il Ministero delle finanze ha facilitato di molto l'applicazione di questo tipo di contratto che, pur garantendo il gettito delle tasse governative e comunali, riesce di tanta utilità all'utente e all'esercente. Speriamo che questo sistema possa essere ancor più perfezionato e che l'uso della energia elettrica possa diventare effettivamente popolare.

ALDI MAI. Anche i contatori devono essere perfezionati, perchè girano sempre!... (*Si ride*).

FUSCO. Come abbiamo visto, il problema idro-elettrico è, sotto tutti gli aspetti, squisitamente politico. Mi rivolgo alla vigile cura del Ministro dei lavori pubblici, e non dubito che, sotto l'impulso fervido e deciso del Governo fascista, in un prossimo avvenire, sarà raggiunta quella autonomia nazionale che tutti ardentemente desideriamo. (*Applausi — Commenti*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Del Bufalo. Ne ha facoltà.

DEL BUFALO. Onorevoli camerati, consentite che dopo che illustri colleghi già hanno discusso con vera ed appassionata competenza il bilancio dei lavori pubblici che è sottoposto alla nostra approvazione, aggiunga poche parole su questa importante attività statale, cui si rivolge il Paese, con speciale interesse, perchè ad essa è accomunato, se non la risoluzione, certo uno sgravio importante della disoccupazione.

Questo lato di grande entità immediata, e speriamo, temporanea, non deve far perdere di vista la funzione vera dei lavori pubblici, che consiste nell'apprestare quelle opere che devono rendere il nostro Paese sempre più rispondente alle esigenze di una grande Nazione dal punto di vista della produzione agricola-industriale, dal punto di vista commerciale e da quello militare.

Le opere in sè e gli effetti immancabili che da esse provengono, si tramandano ai posteri, testimoni del rinnovamento che il Regime ha compiuto per il nostro popolo.

Possiamo con orgoglio affermare, e tutti devono riconoscere che una tale visione ha sempre informato il Regime e i Ministri che sono stati esecutori del suo volere. Consentitemi di rilevare, anzi di ripetere, ciò che ebbi occasione già di esporre, che l'opera grandiosa è stata in gran parte svolta e resa possibile dalla istituzione di organismi nuovi, di pura marca fascista. Intendo parlare dei Provveditorati e dell'Azienda autonoma statale della strada e voglio ripetermi, affermando che, sulla falsa riga di queste due istituzioni, dovrebbe riordinarsi tutto il corpo tecnico e amministrativo del Ministero, i cui funzionari non solo meritano il nostro incondizionato elogio, ma le nostre cure coi miglioramenti di ordine morale e anche economico, che si possono forse raggiungere, senza alcun aggravio per il bilancio.

Si sente spesso dire che i Provveditorati costituiscono una bardatura sorpassata e troppo costosa, anche perchè le ristrettezze della finanza permettono solo di svolgere lavori inadeguati alla loro potenzialità e struttura; i provvedimenti già presi in merito, quelli che ancora sono consentiti, mantenendo il principio di assoluta responsabilità ed autonomia, rendono vana questa critica.

L'onorevole relatore fa un rilievo cui molti si associano per la impossibilità di giudizio sulle attività che il Dicastero dei lavori pubblici intende svolgere nel suo prossimo esercizio, poi fa seguire le ragioni che impongono tale linea. Vorrei osservare che oramai la esperienza fatta ha insegnato che, in corso di esercizio, tutti gli anni, malgrado la linea di intransigente economia che la situazione richiede, occorre stanziare con speciali autorizzazioni nuovi fondi, specie per le esigenze inerenti alla disoccupazione. Ora tali esigenze possono variare dal punto di vista geografico, ma si possono dire consolidate dal punto di vista finanziario; e quindi, a mio modesto avviso, potrebbero ben trovare luogo nella impostazione del bilancio, tanto più che la saggezza e la vigile cura del Capo non attende il freddo inverno, ma vede e provvede con la necessaria anticipazione.

Ed a proposito di lavori pubblici, mi sia lecito insistere in una preghiera, che già feci, e cioè di accentuare il sistema che del resto credo già adottato, di concentrare quanto più è possibile i lavori pubblici nel periodo invernale, rallentandoli, se non addirittura sospendendoli, nelle stagioni in cui l'agricoltura può assorbire ed assorbe la mano d'opera.

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Già avviene.

DEL BUFALO. Intensificare, se è possibile.

Qui per incidente credo opportuno riportare che in alcune regioni per le paghe degli stessi operai sembra vi siano due tariffe: una per i lavori agricoli ed una, sensibilmente più alta, per le opere pubbliche. Non ho avuto modo di controllare il fatto, che mi veniva spiegato assumendo che per le opere pubbliche è l'appaltatore che paga, senza pensare che questo se ne rivale sullo Stato, il quale, per contro, ragguagliando le sue mercedi a quelle agricole, potrebbe dar lavoro ad un numero maggiore di disoccupati.

Ho sentito parlare in quest'aula di programmi, di piani regolatori e di tutte le opere pubbliche da eseguirsi in Italia; ma credo che, di programmi, ormai ce ne sono forse troppi e che il loro valore è molto relativo, sopratutto per le variazioni che le contingenze continuamente richiedono per le speciali condizioni finanziarie del momento.

Ritengo invece che debbano studiarsi, proprio in questo periodo di calma, progetti

di opere, anche se ne è molto lontana l'esecuzione, perchè possono essere ben ponderati, e senza le interferenze degli interessati (*Commenti*); e sopratutto studiarli con la visione dell'avvenire, come mezzi di produzione, di comunicazioni e di scambi, non dimenticando i provvedimenti per la protezione: la difesa e l'offesa in caso di guerra.

Tra le opere volte alla produzione, vi sono gli impianti di energia e la bonifica.

Questo genere di opere deve essere realizzato tenendo presente il fattore economico, ma non solo quello diretto e immediato, ma anche quello della continuità della produzione e della sorgente nazionale della produzione stessa, la quale, se anche costa di più, non va ad aumentare i rivoli d'oro che emigrano all'estero. Di una battaglia non si fa il bilancio immediato e non si fa il bilancio della spesa, ma se ne considerano le conseguenze ed i riflessi che sono molteplici e spesso non suscettibili di calcolo.

I lavori pubblici e le bonifiche rappresentano per il Regime altrettante battaglie ingaggiate e vinte, in via di combattimento o in via di preparazione. Le conquiste del Regime in questo campo sono incalcolabili, se pure sono costate ingenti somme di danaro.

Ogni nuova strada dà vita alle zone che attraversa. Ogni impianto elettrico è sorgente continua di energia nostra; ogni lembo strappato alla palude o all'acquitrinio, sottratto al latifondo incolto e sconfinato, è una vera conquista della nazione che lo soggioga al volere ed alla attività dei propri figli per serbare loro perenne lavoro e migliore vita civile.

In questo campo il Fascismo è stato un conquistatore più glorioso perchè ha vinto, ha debellato gli elementi che, come nella palude pontina, nella Maremma ed in tante altre plaghe, avevano resistito agli attacchi che per secoli erano stati sferrati invano.

È merito del Duce se vaste lande e paludi, da deserte e morbose, sono divenute ricche di rigogliosa vegetazione; se hanno accolto o sono pronte ad accogliere i forti figli di regioni nelle quali le popolazioni sono troppo dense per il territorio che le ospita.

La relazione parla di concentramento della progettazione ed esecuzione di tutte le opere pubbliche presso il Ministero che all'uopo è organizzato; dice poi che per la bonifica integrale occorre che l'attività del Ministero dei lavori pubblici e del sottosegretariato per la bonifica stessa siano opportunamente coordinate.

I Ministri dei due Dicasteri affermano che il coordinamento più perfetto è già in atto. Ma molti ripetono l'osservazione e la richiesta.

Poichè la bonifica integrale, nella quale lo Stato interviene almeno pei quattro quinti, è rappresentata da opere pubbliche, penso che, ad evitare che gli stessi funzionari ed uffici dipendano da due diversi Ministeri, si potrebbe facilmente provvedere passando il sottosegretariato della bonifica integrale al Ministero dei lavori pubblici.

Ciò dico perchè inconvenienti esistono, tra cui, non ultimo, quello che spesso le opere idrauliche di competenza di questo Ministero vanno ad intersecarsi con quelle della bonifica integrale per lo stesso tratto di corsi d'acqua o per la stessa valle.

Della viabilità maggiore non occorre parlare; essa ha il suo bilancio quasi consolidato, ha un'azienda creata appositamente dal Regime che risponde, per attrezzatura e per direzione, in modo perfetto; costituisce, cioè, una vittoria constatata e riconosciuta universalmente.

Sulla viabilità minore, invece, a costo di ripetere cose già dette e ridette, permettetemi due parole.

È stato provveduto in via provvisoria alla manutenzione di questo ingente patrimonio di circa 150 mila chilometri di strade secondarie (provinciali e comunali); sembra che se ne voglia passare la gestione parte alle provincie e più ai comuni. Aggiungo il mio, al grido lanciato dal camerata Bonardi. Le provincie hanno la tradizione, hanno gli organi tecnici adatti alle necessità assolute; occorre dare i mezzi perchè queste arterie minori, che sono quelle che portano la linfa dalle strade maggiori ai centri di assorbimento e da questi portano i prodotti ai luoghi di raccolta e di distribuzione, occorre dare i mezzi, dico, perchè siano mantenute ed anzi migliorate come necessario completamento del già fatto nel campo della maggiore viabilità.

Trascurare per qualche anno, significa preparare danni al traffico e spese molto maggiori per l'avvenire....

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Basta fare i consorzi obbligatori per le strade rurali. A questo modo si diminuisce circa il 50 per cento delle strade comunali attuali, che non hanno altro carattere all'infuori di quello agricolo.

DEL BUFALO. I centri di cultura comunicazioni e strade del sindacato nazionale ingegneri stanno facendo uno studio sull'attuale stato, sulle provvidenze che a loro giu-

dizio occorreranno. Appena possibile, ne darò il risultato alle superiori gerarchie.

Non posso condividere il parere espresso dal camerata Muzzarini sulla costruzione di teleferiche in sostituzione di strade montane: forse non ne ho saputo comprendere la portata.

Circa le costruzioni ferroviarie una battuta d'aspetto, specie per quelli da iniziare, non sarà inopportuna. L'esame va fatto tenendo presenti i mezzi moderni che, oramai credo definitivamente, hanno fatto giustizia sommaria di molte ferrovie secondarie e di quelle a scartamento ridotto.

Ma il problema ferroviario, di cui certo è più opportuno parlare in altra sede, va considerato con visioni nuove che la tecnica moderna suggerisce, ed esprimo un giudizio: che appunto l'applicazione di direttive scevre da un tradizionalismo che ormai ha fatto il suo tempo, permetterà di utilizzare le meravigliose ferrovie italiane e le relative rotaie, di cui uno scrittore francese ha decretato la fine.

Mi sia lecito chiudere con un accenno sulle provvidenze per i terremoti. Mi associo a quanto ha detto il camerata Muzzarini; per altro ricordo il fatto che si ripete, e cioè che ad ogni nuovo cataclisma si studiano ed impongono sistemi di costruzione che oserei dire esagerati nelle provvidenze di sicurezza, se debbo giudicare dal fatto che, qualche anno dopo, tali provvidenze si alleggeriscono. Ho l'opinione, materiata di esperienza, che il danno prodotto dai terremoti è di norma dovuto per un'alta percentuale alla deficienza delle costruzioni. Si deve costruire bene ovunque e sempre. Quindi, è da elogiare Sua Eccellenza Crollalanza per le norme che ha emanato in merito, ma non bastano le norme. Occorre controllarne l'applicazione, e perciò si impone un corpo tecnico ispettivo a larghissima base, di formazione svelta. Occorre orientarsi verso i tecnici liberi professionisti, che inquadrati dai sindacati, che il Regime ha creato, sanno dare con fede e piena responsabilità la propria opera entusiasta per il maggior divenire della Nazione. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole camerata Calza Bini.

CALZA BINI. Onorevoli Camerati. Non avrei preso nuovamente la parola, a distanza di due giorni, se non vi fossi stato costretto... anche dal grande amore con cui studio questi problemi tecnici della vita italiana; questi problemi cui la Camera e il Governo è bene diano sempre maggiore importanza, specialmente in tempi difficili come quello che attraversiamo.

Ieri il camerata Barbaro fece una affermazione che a primo colpo potè sembrare un paradosso.

« Quando si è in periodo di crisi economica », egli disse, « per i lavori pubblici si deve spendere di più ».

E aggiungeva che all'alleviamento della disoccupazione, si doveva aggiungere il vantaggio della economia nei lavori.

Ebbene, onorevoli camerati, in quel paradosso è una profonda verità.

E poichè, fortunatamente, da noi ai sussidi di disoccupazione che hanno profondamente turbato paesi ben più del nostro.... ferrati e.... aurati, si è preferito il sistema dei lavori per la disoccupazione, siamo in sede per esaminare il problema anche di scorcio.

Il camerata Muzzarini, nella sua breve e succosa relazione di Giunta, ha toccato l'argomento, riconoscendo che per quanto Enti locali e private iniziative siano impegnati a schierare tutte le loro risorse per resistere alle forze disgregatrici della economia, spetterà al Governo di integrare le deficienze con la sua azione tempestiva e regolatrice; e proseguendo, ha ricordato come la Giunta, coerentemente a quanto ha altre volte affermato, riterrebbe opportuno che il Ministero predisponesse un vasto ed organico programma per non essere colto alla sprovvista.

Noi sappiamo che è caratteristica della pensosa diligenza con cui l'onorevole Ministro assume le responsabilità, questa preventiva visione del da fare; e questo programma l'onorevole Ministro ci dirà che è in preparazione....

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sempre, non soltanto quest'anno, ma tutti gli anni tempestivamente si fa il programma per la disoccupazione.

CALZA BINI. Ma io richiamo l'attenzione sua e della Camera su quanto è detto nella relazione di Giunta, sul carattere delle opere pubbliche che si devono eseguire, sulla opportunità che gli uomini eseguano i lavori là dove occorrono, e non il lavoro si improvvisi là dove gli uomini per qualsiasi ragione lo reclamano; sulla necessità, in fine, che sia accuratamente vagliata anche la possibilità di un cambiamento di indirizzo, là dove i lavori, in altri tempi iniziati con criterî diversi da quelli oggi seguiti, potrebbero mostrarsi meno consigliabili e meno opportuni.

Ma io aggiungerò per parte mia che non basta che il Ministro con la sua opera e con quella dei suoi fedeli collaboratori predi-

sponga un bene ordinato programma di lavori e si addestri ad una più o meno teorica esercitazione che dovrà domani essere sottoposta a nuove varianti a seconda dei mezzi che possano o no, essere messi a sua disposizione.

Come altre volte in argomenti analoghi ho avuto occasione di dire, mi permetto far presente al Governo che per una proficua ed organica distribuzione di quei mezzi, è necessario che il Ministero dei lavori pubblici ne abbia la disponibilità tempestiva; in altri termini che un *limite di impegno*, che dovrebbe essere sottoposto a poche varianti anche in senso accrescitivo, debba essere precisato.

So di non essere, in questo, d'accordo con qualche collega ben più autorevole di me; ma poichè ormai da parecchi anni il bilancio che si presenta alla Camera deve sistematicamente essere modificato con più o meno frequenti note di variazione, ben sarebbe preferibile che, sino dal principio, la previsione di tutto il sacrificio che lo Stato italiano riconosce sopportabile per questo ramo della sua amministrazione, sia impostata nella sua entità economica, e seguita senza ulteriori stanziamenti saltuari, i quali talvolta non hanno neppure la possibilità di essere a tempo utilizzati.

Ma l'argomento dei lavori per la disoccupazione mi porta ad un'altra considerazione che io non posso non far presente in quest'aula, come in altra sede già ho chiesto fosse prospettata all'Onorevole Ministro.

La sollecitazione che le autorità responsabili esercitano in linea politica, la urgenza di iniziare i lavori e assumere la mano d'opera, fanno troppo spesso richiedere affrettate e ingiustificate approvazioni di lavori e di progetti che senza tale urgenza più o meno efficacemente prospettata, non potrebbero essere approvati.

Ebbene, io credo che una parola franca in proposito sia doveroso dirla; progetti non sufficientemente studiati, troppo spesso anzi compilati da personale la cui evidente incompetenza e incapacità non è facilmente rimediabile, non possono e non debbono essere presentati sotto l'egida di una urgenza... politica per strappare approvazioni e concessioni che altrimenti mancherebbero.

L'onorevole Ministro sa che alludo specialmente a qualche *stock*, è la parola, di progetti affrettatamente abborracciati da Amministrazioni locali, comunali o provinciali, o ripescati in pieno anno X°, nei polverosi archivi dove da molti anni erano stati relegati dopo precedenti... bocciature; e che pure direttamente o indirettamente costeranno allo Stato parecchie e parecchie diecine di milioni, e continueranno a deturpare il nostro paese con edifici che dal punto di vista distributivo sono arretrati e inadatti, e dal punto di vista architettonico non sarebbero degni neppure di quel triste periodo della nostra architettura che chiamiamo umbertina, o meglio massonica, come ha detto il camerata Guglielmotti; e che comunque è stata purtroppo la caratteristica di un cinquantennio di confusionismo professionale, in cui l'assenza del disciplinato studio dell'architettura ha tolto all'Italia un primato che l'aveva fatta gloriosa nel mondo.

Ho qui accennato all'argomento perchè la scusa della disoccupazione ha fatto e fa pressione in troppi casi perchè i progetti cui alludo siano varati; e talvolta autorevoli ed alti consessi si trovano costretti, come nei casi di inaugurazioni e date fisse, a lasciar passare progetti contro ogni convinzione, o a consentire transazioni e compromessi tra opportunità e logica tutt'altro che commendevoli.

Ma il problema è ancora più vasto, e io voglio permettermi di prospettarlo al Governo, richiamandomi anche a quanto l'altro ieri il camerata Oppo osservò a proposito di concorsi.

Non è più possibile che in Italia si continui la progettazione e la esecuzione di edifici pubblici con tanta assenza di ogni più elementare ricerca di armonia, di sana semplicità, di logica rispondenza al tempo, al luogo, allo scopo; la deficienza di preparazione in materia ha generato la convinzione che il progettare edifici, su schemi planimetrici, che si ripetono con poche varianti su tralicci da gran tempo superati, con un rivestimento superficiale di tutte le più viete, più banali, più assurde decorazioni ricalcate dai manualetti che da 15 anni almeno non circolano più neppure nelle buone scuole di avviamento professionale, o peggio con l'applicazione di pezzi acquistati « già fatti » nei depositi dei formatori cementisti, come gli abiti dai rigattieri; che il progettare insomma con una così palese assenza di logica, di sentimento e di.... preparazione specifica, sia continuare degnamente la tradizione e fare... se non della vera architettura, almeno della dignitosa edilizia !

E tutto ciò mentre in tutto il mondo, con una ininterrotta catena di tentativi dai più assurdi ai più nobili, dai meno riusciti ai più definitivi, l'architettura moderna si è liberata di tutto il vecchio ciarpame retorico,

e non si esercita più soltanto nelle grandi opere monumentali che da noi si vorrebbero lasciare come solo indisturbato campo degli architetti (e chi fa più opere monumentali oggi?) ma in ogni manifestazione edilizia, anche la più umile, la più modesta o la più complessa!

E allora da noi, dove questa catena di esperimenti non è avvenuta, i nostri giovani, che anelano a dare la misura del loro ingegno e della loro passione, e vorrebbero dare all'arte del Fascismo la vastità di respiro e la genialità di innovazione che il Fascismo ha impresso nella sua politica, i nostri giovani, dico, in pieno contrasto spirituale tra quello che vedono realizzato per il 90 per cento sotto il segno del Littorio, e gabellato per architettura ufficiale, e quello che sanno realizzato invece fuori del nostro paese, si buttano a capofitto nella scia della moda straniera. E quando improvvisamente si trovano investiti di una responsabilità nuova, e per rara avventura qualcuno di essi è chiamato a progettare un grande edificio pubblico, allora, privi di quelle esperienze che anche nelle minori manifestazioni avrebbero potuto acquistare, sono costretti di colpo a fermarsi su aspetti e forme che avrebbero dovuto essere transitorie, che altrove sono già superate, che non convincono e non possono convincere; e ciò proprio quando quegli stessi giovani, con il fuoco del loro amore e del loro ingegno, se fossero stati esercitati nella successione delle opere realizzate e non disegnate soltanto, al contatto cioè della vera realtà economica e statica, avrebbero potuto giungere a forme anche più ardite, anche più moderne, ma certamente più italiane; e quindi perchè moderne e perchè italiane veramente fasciste. (*Vivi applausi*).

Invece, oggi, dal progetto della stazione per Prato che vedemmo coronata di merli ghibellini, forse perchè così parve a quel disgraziato progettista di ambientarsi storicamente, si arriva di colpo al palazzo delle poste per Napoli!

Mi si perdoni questa, che può sembrare una digressione, onorevoli camerati, ma io penso di essere sempre in tema, anche se non al solo Ministro dei lavori pubblici esprimo il voto che ogni qualvolta sia da attuarsi un edificio pubblico di qualsiasi importanza grande o piccola che essa sia, con incarichi o con pubblici concorsi si apra la strada ai nostri giovani architetti, che l'ingegno, la passione e la severa preparazione nelle discipline tecniche, fa ormai atti e maturi perchè ad essi siano affidate le sorti dell'architettura e dell'edilizia di domani.

Quanto al Ministro dei lavori pubblici questo esperimento dei concorsi egli lo ha iniziato nella sua città; ed io gliene sono grato, così come egli mi può confermare che i primi ad esserne soddisfatti siano stati lui e i pubblici amministratori responsabili.

Ma occorre perseverare, allargare gli esperimenti, togliere dai bandi di concorso formule che non sono che vecchi residui di mentalità sorpassate; e occorre anche, onorevole Ministro, che siano finalmente immessi gli architetti nei pubblici uffici, e specialmente in quelli del Genio civile, a cui con il Regio decreto 18 maggio 1931 si sono dati quei còmpiti di ufficio tecnico statale che proprio io, in una precedente relazione al bilancio, avevo invocato.

E, si badi bene, non per accentrare in ufficio tutta la progettazione delle opere da eseguire, come diviene in qualche altra Amministrazione, dove l'unico architetto, pur egregio sotto ogni punto di vista, è sovraccaricato di lavoro per progettare e dirigere edifici per tutta la nazione.

L'architetto nei pubblici uffici deve promuovere le iniziative, suscitare e coordinare il lavoro che anche fuori di ufficio sia preparato, dirigerlo con la competenza e la sensibilità necessaria, consigliare e sorreggere gli uffici tecnici delle amministrazioni dipendenti che non possono disporre di personale adeguato; compiere insomma una funzione tecnica e spirituale insieme, per la difesa dell'onore del nostro paese anche nel campo dell'edilizia civile.

E basta sull'argomento che forse mi ha portato lontano più di quanto volessi.

Molte sarebbero le osservazioni che su questo bilancio vorrei fare, se non temessi di abusare della vostra pazienza.

Voci. No, no.

CALZA BINI. A proposito del decreto che ho poc'anzi ricordato, per esempio, so che non tutti sono d'accordo nel riconoscerne la bontà; e si crede, o si teme, che più dell'incarico di studio e di esecuzione dei progetti e dei lavori occorrenti alle varie Amministrazioni, il Ministero dei lavori pubblici possa essere l'arbitro, non sempre riconosciuto, delle opportunità e delle convenienze di quei lavori.

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. È riservata alle Amministrazioni che hanno passato a noi la loro competenza in materia di edilizia statale.

CALZA BINI. Ero sicuro di questo, ma ho voluto offrire occasione all'onorevole Ministro di poterlo dichiarare alla Camera.

Non sono d'accordo col camerata Barbaro sulla sua proposta di aumentare il programma di lavoro a pagamento differito rinviando il carico alle future generazioni.

BARBARO. È una proposta incidentale fatta solo per il caso, in cui non fosse stato assolutamente possibile trovare soluzioni migliori e soprattutto meno onerose...

Una voce. È gravosissima!

CALZA BINI. Se si ritenesse equo di rinviare il carico economico dei lavori alle future generazioni, sarebbe grave, perchè è da riflettersi che già sono molti gli oneri che noi andiamo accumulando per i nostri successori.

Ad ogni modo, sarebbe preferibile a mille doppi, secondo me, che lo Stato provvedesse direttamente alle operazioni finanziarie relative. (*Approvazioni*).

Il sistema dei pagamenti differiti non è solo un rinvio di pagamenti; è un enorme aumento di spese, è una ingiustificata diminuzione del numero di imprese concorrenti; ed è stato troppo spesso anche causa di squilibrio economico per troppe imprese, che contrariamente alle previsioni, non sono riuscite a compiere le operazioni finanziarie relative collocando le obbligazioni statali.

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Giustissimo.

CALZA BINI. È, quindi, un esame di economia pubblica, anche più vasto del caso particolare.

Alle giuste osservazioni e raccomandazioni dei camerati Barbaro e Parisio in merito alle reti stradali aggiungo le mie.

Per dare plauso, anzitutto, al Ministro, all'Azienda stradale e al suo valoroso presidente, per la magnifica opera compiuta e che ormai della viabilità maggiore fa titolo di orgoglio per l'Italia fascista e di sincera ammirazione per gli stranieri che vengono da noi.

Le strade nazionali hanno ormai tanta cura, oserei dire perfino anche eccessivamente raffinata qualche volta....

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Anche un po' di civetteria in un paese turistico come l'Italia qualche volta occorre!

CALZA BINI. ...che nulla più è da domandare o desiderare in proposito. Da domandare c'è soltanto se, a confronto di strade così perfette, ci sia ancora bisogno delle autostrade....

BAISTROCCHI. No, no!

CALZA BINI. ....le quali costano all'industria, allo Stato, e agli utenti; a meno che non ci siano ragioni militari....

BAISTROCCHI. No, no! Meglio delle buone strade che delle autostrade militari. Noi le guastiamo! Servono le strade ordinarie!

PRESIDENTE. Noi chi?... (*Ilarità*).

BAISTROCCHI. Noi italiani; noi fascisti che facciamo le cose concrete!

CALZA BINI. Sono lieto di questa interruzione dell'onorevole Baistrocchi; ma in merito alle autostrade io voglio segnalare un altro pericolo....

BAISTROCCHI. È una scusa quella delle ragioni militari!

CALZA BINI ....ed è il pretesto del rettilineo, che qualche volta si prende, quel rettilineo che l'amico Barbaro ha preso ieri come felice occasione per una perorazione letteraria, non certamente tecnica....

BARBARO. Ma che trova conferma in tante altre strade romane, come la via Emilia che ha oltre 200 chilometri di rettilineo! È un insegnamento per tutti!

CALZA BINI. Credo che l'onorevole Ministro sappia che recentemente, per l'applicazione illogica di questo rettilineo, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dovuto penare parecchio per modificare una soluzione, la quale e tecnicamente ed economicamente era stata impostata in modo del tutto sbagliato.

BARBARO. Sulla via Emilia si basò anche la ferrovia nel costruire la sua strada.

CALZA BINI. Ma se, dunque, la viabilità maggiore è ormai avviata a raggiungere presto la perfezione su tutta la rete, in quale stato sia la viabilità minore è stato detto tante volte qui dentro; e in sede di discussione della legge comunale e provinciale il camerata Bonardi, col suo senso pratico e la sua grande competenza, lo ha detto così bene, che io non mi dilungherò davvero.

Ho voluto solo farne cenno perchè vorrei che il Governo ponesse di nuovo sul tappeto il problema che i comuni non possono risolvere, e perchè, con una visione unitaria, si iniziasse il piano organico della soluzione integrale prima che la situazione sia peggiorata; e dall'ente di minore potenza, il comune, si passi a quello di più vasto raggio, la provincia; mentre con una serrata politica di consorzi, in relazione al programma di bonifica, si provveda alle strade vicinali.

È stato fatto ieri in quest'Aula, parecchie volte, accenno agli uffici decentrati, e specialmente ai Provveditorati alle opere, che taluno temeva minacciati di diminuzione o di soppressione.

La funzione di questi uffici è così importante, e in tante occasioni si è mostrata così

benefica, e tanto bene con la sua appassionata descrizione delle opere compiute, poco fa il camerata Caprino ce ne ha tessuto l'elogio, fatto di dati e di cifre, che io credo che la Camera abbia udite le assicurazioni del Ministro in proposito, con legittima soddisfazione.

Ma... io non credo che quegli istituti, ottimi sotto molti aspetti, rispondano del tutto oggi, così come sono, alle mutate esigenze, dove aumentate, dove al contrario assai diminuite; io non so se la scarsità del personale di cui dispone il Ministero abbia trovato un sufficiente correttivo nella sua dislocazione; io non so se e in quanto il potere decentrato, che nel Provveditorato alle opere e nei suoi coadiutori di grado e competenza minore ha concentrato la stessa facoltà del Consiglio superiore dei lavori pubblici, abbia più ragione di essere così oggi.

Sono semplici interrogativi, ai quali la mia modesta conoscenza delle cose non consente di dare risposta; e che io ho solo voluto prospettare all'esame del Ministro che ha dati, elementi e competenza che a me mancano.

E conchiudo queste mie già troppo lunghe note, su di un argomento che prospettai alla Camera la prima volta che ebbi l'onore di parlare da questa tribuna, proprio discutendosi questo stesso bilancio.

Voglio dire dell'edilizia popolare.

L'altro ieri, a proposito delle agevolazioni fiscali concesse con la legge per il piano regolatore, dissi come, grazie ai provvedimenti del Governo Fascista, intorno alla libertà degli affitti ed alle esenzioni fiscali, la normalità del mercato edilizio sia ristabilita su quasi tutti i settori.

Su quasi tutti, ma non su tutti.

Quello della edilizia popolare, che deve provvedere all'alloggio per le classi più bisognose, richiede ancora tutta l'attenzione del Governo.

Come dissi già sino dal 1929 da questa tribuna, l'equilibrio che in provincia eravamo prossimi a raggiungere, e che nei minori centri forse non era mancato se non per un artificioso risultato di un inutile regime vincolistico, doveva far concentrare tutto lo sforzo nelle grandi città, là dove la popolazione si addensa e cresce per naturale incremento o per la tenace volontà di inurbamento; là dove più forte e più difficilmente riparabile era stata la conseguenza di un arresto di attività edilizia dovuto alla guerra e al successivo vincolismo; là dove, appena iniziate le opere di risanamento e di piano regolatore, anche gli scarsi alloggi disponibili sarebbero venuti a mancare.

Oggi, la situazione non è mutata che in parte; e se pur la pressione non è, o non appare, per dir meglio, così preoccupante come due o tre anni addietro, la saggezza di chi regge questo settore della vita italiana deve consigliarlo a vigilare senza lasciarsi sorprendere dalle illusioni.

Non bisogna lasciarsi ingannare dall'abbondanza degli alloggi che sono sul mercato, e dalla sensibile riduzione dei fitti.

I primi sono in massima parte alloggi di lusso o quasi; e, se di carattere più economico, di posizione eccentrica non adeguata alla relativa altezza delle pigioni. Relativa, ho detto, perchè non va dimenticato che, se le pigioni sono diminuite di una certa percentuale assai sensibile, può dirsi, grosso modo, che la stessa percentuale di diminuzione sia avvenuta sui titoli e sulle rendite terriere, sugli stipendi e sui salari, per cui in ultima analisi il rapporto tra costo e potenzialità di assorbimento del mercato non è mutato gran che.

E allora? ..allora, aggiungiamo a questa considerazione quella cui ho accennato poc'anzi della demolizione dei vecchi alloggi (e sempre nella stragrande maggioranza di scarso valore e abitato quindi dalla povera gente) e il crescente incremento della popolazione; e vedremo come la necessità di prevedere e provvedere in tempo, permanga oggi come ieri.

Io so che il pensiero dell'onorevole Ministro sul miglior mezzo per provvedere, non è lontano da quello che modestamente io propugno. La sua esperienza e i mezzi che ha avuto a disposizione per conoscere e valutare la portata dell'opera degli Istituti di case popolari nelle grandi città italiane, fanno di lui un convinto assertore della bontà di questi Enti, che il Fascismo ha permeati di rinnovato fervore, e fatti vivi di così aderente spirito realistico, che possono essere a ragione considerati come i principali strumenti del Regime per il ritorno a quella libertà economica in materia di affitti che si è mostrata così efficace.

Si sono, infatti, tentate e attuate molte altre iniziative, e io elogiai nel '29, e ricordo ora, quelle del Governatore di Roma per le case convenzionate, il cui ragguardevole numero, se pure inferiore al previsto, e in massima parte dovuto all'intervento diretto di un grande Istituto parastatale, più che della industria privata come si era sperato, ha giovato a dare ottimi alloggi ad una certa categoria di borghesi e di piccoli impiegati; non di vero popolo, però, a cui si è cercato di portare qualche sollievo, goccie d'acqua nel mare, con le casette di un piano e con

quelle in trucioli imbevute di silicato che dal punto di vista tecnico, igienico, economico, sociale e politico non sembra siano la più felice delle soluzioni.

Intanto per le demolizioni di piano regolatore una buona parte di alloggi degli Istituti per le case popolari a Roma come a Milano, sono sottratti ai naturali aspiranti; intanto a Roma l'aumento della popolazione richiederebbe, per dare un coefficiente di affollamento che non sia causa di diffusione di mali fisici e morali, la bellezza di un terzo almeno di vani di più di quelli esistenti; intanto a Napoli molti bassi che tre anni addietro l'Alto commissario aveva fatto sgombrare perchè inabilitabili (e bisogna vederli per rendersene conto) sono stati nuovamente occupati.

Nè si può sperare che l'industria privata possa e voglia provvedere a costruire case per una classe di inquilinato la meno gradita, per indisciplina, che solo pubblici enti di sano e illuminato spirito fascista possono dominare e correggere, per difficoltà di esazione nei pagamenti, per la impossibilità in cui la classe stessa dell'inquilinato, cui alludo, si trova a pagare anche il più che mite e modesto compenso al capitale investito.

A tal proposito è necessario far presente che le mutate condizioni di cose hanno reso pesante oggi persino la situazione dei nostri Istituti autonomi, e davanti alla disoccupazione, ai diminuiti guadagni e al disagio generale, così frequente è la morosità anche per pigioni mitissime, che questo aspetto del problema io pongo anche sotto gli occhi del Ministro.

Nel quadro organico dei grandi lavori per la disoccupazione, e chiudo riattaccandomi all'inizio di questo mio discorso, sarebbe opportuno che voi comprendeste anche con la larga visione che avete del problema, un sistematico e ponderato programma di edilizia popolare per le grandi città dove, tra l'altro, il fenomeno della disoccupazione nelle categorie dei lavoratori edili è piuttosto inquietante, come ci ha lasciato intendere il Ministro delle corporazioni, illustrando il comportamento dei diagrammi relativi.

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Quest'anno abbiamo data la possibilità di finanziare 60 milioni di nuove costruzioni.

CALZA BINI. Quando però, onorevole Ministro, vi domando di impostare questi programmi, non vi chiedo solo di assegnare dei contributi, come avete già fatto opportunamente, ma di mettere gli Istituti per le case popolari in condizione di poter essere finanziati.

Voi sapete quanta difficoltà si incontra per l'attuazione di un finanziamento, e quanti sbocchi abbiano le disponibilità dei grandi Enti finanziatori, perchè essi possano provvedere all'edilizia popolare. L'attuazione dei progetti preparati con una certa relativa calma sarebbe oggi anche di assai considerevole economia, e le opere di piano regolatore, e il risanamento edilizio, e la ripresa della vita industriale ed economica del paese non potrebbero che avvantaggiarsi di realizzazioni già pronte od avviate, con le quali, anche meglio che con qualsiasi altro mezzo, si provvederà a quella difesa della razza e a quella campagna antitubercolare, che il Regime ha posto sul primo piano tra i postulati della sua dottrina. (*Vivi applausi — Moltissime congratulazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri inscritti a parlare e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la parola all'onorevole relatore ed al Governo.

Il seguito della discussione su questo disegno di legge è rinviato a domani.

PRESIDENZA DEL VICE PRESIDENTE BUTTAFOCHI

Presentazione di una relazione.

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

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

Concessione di motti araldici ai Reggimenti e Corpi del Regio esercito. (1257).

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

Votazione segreta.

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

Modificazioni alla legge 6 gennaio 1931, n. 99, sulla « Disciplina della coltivazione, raccolta e commercio delle piante officinali ». (1182)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1622, che approva la Convenzione in data 20 novembre 1931 tra il Regio Governo ed il Reale Automobile Club d'Italia per la riscossione delle tasse automolistiche. (1226)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 novembre 1931, n. 1642, riguar-

dante la ripartizione in tre esercizi della somma occorrente per la costruzione di un edificio per caserma e di un edificio per Istituto di guerra aerea da erigersi su aree demaniali. (1245)

Conversione in legge dei Regi decreti-legge 19 dicembre 1931, n. 1551, e 2 febbraio 1932, n. 30, recanti disposizioni intese a disciplinare la razionale ripartizione delle mattazioni del bestiame bovino e l'ammissione al consumo delle carni macellate importate. (1247)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 ottobre 1931, n. 1520, contenente proroga del privilegio speciale sulle merci e derrate di proprietà degli enti di consumo. (1249)

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione segreta ed invito gli onorevoli 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:

Modificazioni alla legge 6 gennaio 1931, n. 99, sulla « Disciplina della coltivazione, raccolta e commercio delle piante officinali »: (1182)

Presenti e votanti. . . .	275
Maggioranza	138
Voti favorevoli . . .	273
Voti contrari	2

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1622, che approva la Convenzione in data 20 novembre 1931 tra il Regio Governo ed il Reale Automobile Club d'Italia per la riscossione delle tasse automobilistiche: (1226)

Presenti e votanti. . . .	275
Maggioranza	138
Voti favorevoli . . .	273
Voti contrari	2

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 novembre 1931, n. 1642, riguardante la ripartizione in tre esercizi della somma occorrente per la costruzione di un edificio per caserma e di un edificio per Istituto di guerra aerea da erigersi su aree demaniali: (1245)

Presenti e votanti. . . .	275
Maggioranza	138
Voti favorevoli . . .	274
Voti contrari	1

(*La Camera approva*).

Conversione in legge dei Regi decreti-legge 19 dicembre 1931, n. 1551, e 2 febbraio 1932, n. 30, recanti disposizioni intese a disciplinare la razionale ripartizione delle mattazioni del bestiame bovino e l'ammissione al consumo delle carni macellate importate: (1247)

Presenti e votanti. . . .	275
Maggioranza	138
Voti favorevoli . . .	275
Voti contrari	—

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 ottobre 1931, n. 1520, contenente proroga del privilegio speciale sulle merci e derrate di proprietà degli enti di consumo: (1249)

Presenti e votanti. . . .	275
Maggioranza	138
Voti favorevoli . . .	273
Voti contrari	2

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Acerbo — Adinolfi — Albertini — Aldi-Mai — Alessandrini — Alezzini — Alfieri — Amicucci — Angelini — Arcangeli — Ardissone — Arpinati — Ascenzi — Ascione — Asquini.

Baccarini — Bacci — Baistrocchi — Balbo — Banelli — Baragiola — Barattolo — Barbaro — Barenghi — Barisonzo — Barni — Bartolomei — Bascone — Begnotti — Belluzzo — Bennati — Benni — Bertacchi — Bette — Biancardi — Bianchi — Bianchini — Bibolini — Bifani — Bigliardi — Blanc — Bodrero — Bolzon — Bombrini — Bonaccini — Bonardi — Bono — Borghese — Borgo — Borrelli Francesco — Borriello Biagio — Brunelli — Bruni — Buronzo.

Cacciari — Caldieri — Calvetti — Calzabini — Canelli — Cao — Capoferri — Capri-Cruciani — Caprino — Cardella — Cariolato — Cartoni — Carusi — Casalini — Cascella —

Castellino — Catalani — Chiarelli — Chiarini — Chiesa — Ciano — Ciardi — Ciarlantini — Clavenzani — Coselschi — Costamagna — Cristini — Crò — Crollalanza — Cucini.

D'Addabbo — D'Angelo — D'Annunzio — De Cristofaro — Del Bufalo — De Marsanich — De Marsico — De Martino — Di Belsito — Di Giacomo — Di Marzo Salvatore — Di Marzo Vito — Di Mirafiori-Guerrieri — Ducrot — Dudan.

Elefante — Ercole.

Fancello — Fani — Fantucci — Farinacci — Felicella — Fera — Ferretti Giacomo — Ferretti Lando — Ferretti Piero — Ferri Francesco — Fier Giulio — Fioretti Ermanno — Fornaciari — Forti — Fossa — Franco — Fregonara — Frignani — Fusco.

Gabasio — Gaetani — Gangitano — Garelli — Garibaldi — Genovesi — Gervasio — Gianturco — Giardina — Gibertini — Giordani — Giuliano — Giunta Francesco — Giunti Pietro — Gorini — Guglielmotti — Guidi-Buffarini.

Igliori — Imberti — Irianni.

Landi — Lanfranconi — Leicht — Leoni — Lessona — Limoncelli — Locurcio — Lojacono — Lualdi — Lunelli — Lupi.

Macarini-Carmignani — Maggi Carlo Maria — Maggio Giuseppe — Maltini — Manaresi — Maraviglia — Marelli — Maresca di Serracapriola — Marescalchi — Marghinotti — Marinelli — Marini — Mariotti — Marquet — Mazza De' Piccioli — Medici del Vascello — Melchiori — Mendini — Messina — Mezzetti — Mezzi — Michelini — Milani — Miori — Misciattelli — Molinari — Morelli Eugenio — Morelli Giuseppe — Mottola Raffaele.

Natoli — Nicolato.

Oggianu — Olmo — Oppo — Orano — Orlandi — Orsolini Cencelli.

Pace — Pala — Palermo — Palmisano — Panunzio — Paoloni — Parolari — Pasti — Pavoncelli — Pellizzari — Pennavaria — Peretti — Perna — Pescione — Pesenti Antonio — Pierantoni — Pierazzi — Pirrone — Pisenti Pietro — Polverelli — Porro Savoldi — Pottino — Preti — Protti — Puppini.

Racheli — Ranieri — Raschi — Razza — Redaelli — Re David — Redenti — Restivo — Riccardi Raffaello — Ricchioni — Ricci — Righetti — Rocca Ladislao — Rocco Alfredo — Romano Michele — Romano Ruggero — Roncoroni — Rosboch — Rossi — Rossoni — Rotigliano.

Sacconi — Salvi Giunio — Salvo Pietro — Sansanelli — Savini — Scarfiotti — Schiavi — Scorza — Scotti — Serono Cesare — Serpieri — Severini — Sirca — Solmi — Spinelli — Stame — Starace Achille — Steiner.

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

Vacchelli — Vascellari — Vassallo Ernesto — Vassallo Severino — Vecchini — Verdi — Verga — Vezzani — Viale — Vianino — Viglino.

Zugni Tauro.

Sono in congedo:

Arnoni.
Basile.
Capialbi — Ceci — Chiurco.
De Francisci.
Felicioni.
Geremicca — Gray.
Jannelli.
Lusignoli.
Madia.
Parea.
Serena Adelchi.
Tredici.
Valery — Varzi.
Zingali.

Sono ammalati:

Bartolini — Biagi.
Caccese.
Foschini.
Gaddi-Pepoli — Gargiolli.
Leonardi.
Mantovani.
Paolucci — Peglion.
Riolo.
Vinci.

Assenti per ufficio pubblico:

Bisi.
Calore.
Donzelli.
Fabbrici — Ferracini.
Giarratana — Giuriati Domenico.
Josa.
Lucchini.
Malusardi — Marcucci — Mazzucotelli — Muscatello.
Olivetti.
Peverelli.
Santini — Sardi.
Tullio.

Interrogazione.

PRESIDENTE. Si dia lettura di una interrogazione pervenuta oggi alla Presidenza.

PELLIZZARI, *segretario*, legge:

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Ministro delle comunicazioni per sapere se, in considerazione della grave crisi del mercato vinicolo sopratutto meridionale e delle disagiate condizioni dei viticultori delle zone nelle quali il vigneto rappresenta la base della economia agraria, non ritenga, in attesa di un provvedimento definitivo che dia assetto alla necessità di agevolare il trasporto del prodotto vinicolo meridionale ai mercati settentrionali, di concedere la proroga della tariffa di favore che scade il prossimo 30 marzo, venendo così incontro all'unanime invocazione degli agricoltori del Mezzogiorno. (*Gli interroganti chiedono risposta scritta*).

« PAVONCELLI, BONO, RICCHIONI, CAPRI-CRUCIANI, GIUNTI, BORRIELLO, RICCIARDI, PELLIZZARI, BASCONE, BORGHESE, BORRELLI FRANCESCO, TALLARICO, BETTE, BARBARO, TRAPANI LOMBARDO, GANGITANO, GIARDINA, DI BELSITO, UNGARO, FRANCO, PARISIO, ASCIONE, NATOLI, POTTINO DI CAPUANO, MOTTOLA, D'ANGELO, D'ADDABBO, PIRRONE, RAZZA e RE DAVID. »

PRESIDENTE. L'interrogazione testè letta sarà inserita nell'ordine del giorno e trasmessa al Ministro competente.

La seduta termina alle 18.45.

Ordine del giorno per la seduta di domani

alle ore 16.

1 — Esame della domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Pesenti Antonio, imputato della contravvenzione agli articoli 1, 3, 18 e 40 della legge sugli scambi 30 dicembre 1923, n. 3273. (1230)

Discussione dei seguenti disegni di legge:

2 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 marzo 1931, n. 357, relativo alla fusione della Banca cooperativa di credito agricolo, in Firenze, nell'Istituto Federale di credito agrario per la Toscana. (940)

3 — Disciplinamento dei tipi di farina e di pane. (*Approvato dal Senato*). (1184)

4 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 gennaio 1932, n. 1, relativo all'approvazione dell'Accordo tra l'Italia e l'Austria stipulato a Vienna sotto forma di scambio di note, il 30 dicembre 1931 per regolare i pagamenti relativi agli scambi commerciali fra i due Paesi. (1191)

5 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° ottobre 1931, n. 1268, recante la autorizzazione della spesa di L. 6,700,000 per la costruzione di nuovi edifici pubblici governativi nell'Italia meridionale ed insulare. (1218)

6 — Approvazione dell'Accordo italo-francese stipulato mediante scambio di note il 1° luglio 1931 per il riconoscimento reciproco dei certificati di origine e di sanità rilasciati dalle Autorità competenti dei due Stati, per l'importazione e il commercio delle ostriche dall'uno all'altro dei due Paesi. (1219)

7 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 dicembre 1931, n. 1562, portante provvedimenti in materia di tassa di scambio sulle acque gassose e minerali artificiali. (1225)

8 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 gennaio 1932, n. 32, col quale è stata disposta la proroga del termine di restituzione delle anticipazioni statali accordate alla Banca Cooperativa di credito agricolo in Firenze e all'Istituto Federale di credito agrario per la Toscana, a mente del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 1031. (1227)

9 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1574, che dà facoltà al Ministro per le finanze di imporre nuovi divieti di importazione di carattere economico. (1231)

10 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1672, che aumenta l'aliquota dell'imposta di fabbricazione sulla birra. (1234)

11 — Conto consuntivo sulla gestione dei Regi stabilimenti termali di Salsomaggiore per l'esercizio 1° gennaio-31 dicembre 1922. (1238)

12 — Conto consuntivo dell'Amministrazione del Fondo di massa del Corpo della Regia guardia di finanza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930. (1239)

13 — Modificazione all'articolo 18 del testo unico delle leggi sul nuovo catasto, relativa alla tariffa da applicarsi ai giardini pubblici, e per sgravio temporaneo dall'imposta fondiaria erariale a favore dei terreni compresi nel Con-

sorzio « Ongaro Superiore ed Uniti » della provincia di Venezia. (1241)

14 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 agosto 1931, n. 1227, contenente disposizioni sull'istruzione superiore. (1142)

15 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 dicembre 1931, n. 1681, che proroga al 31 dicembre 1932 le disposizioni relative al funzionamento della Sezione speciale della Corte dei Conti pel servizio dei ricorsi in materia di pensioni di guerra. (1248)

16 — Norme per le nomine ed i trasferimenti dei notari. *(Urgenza)*. (1253)

17 — Riordinamento dei servizi di segreteria del Consiglio di Stato. (1254)

18 — Modificazioni e chiarimenti alle disposizioni che disciplinano il funzionamento dell'Istituto Poligrafico dello Stato. (1255)

19 — Concessione di motti araldici ai Reggimenti e Corpi del Regio Esercito. (1257)

20 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1932, n. 70, concernente la concessione alla città di Venezia di un contributo governativo straordinario per l'integrazione del bilancio. (1260)

21 — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1932 al 30 giugno 1933. (1199)

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

AVV. CARLO FINZI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI