

CXCVII.

## TORNATA DI MERCOLEDÌ 1º MARZO 1933

ANNO XI

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BUTTAFOCHI

INDI

DEL PRESIDENTE GIURIATI

## INDICE

	<i>Pag.</i>		<i>Pag.</i>
<b>Congedi</b> . . . . .	7844	<b>Disegni di legge (Approvazione):</b>	
<b>Disegni di legge (Annunzio di presentazione)</b> . . . . .	7844	Norme relative alla distribuzione di maschere antigas . . . . .	7847
<b>Interrogazione:</b>		Approvazione degli Accordi in materia di navigazione interna, stipulati in Ginevra, il 9 dicembre 1930, fra l'Italia ed altri Stati . . . . .	7848
Soppressione di comandi e servizi militari in Venezia. . . . .	7844	Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 16, che autorizza la spesa di lire 2,200,000 per la costruzione della strada di « Fantiscritti » attraverso la zona marmifera, nel comune di Carrara . . . . .	7873
MANARESI, <i>Sottosegretario di Stato</i> . . . . .	7844	Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 dicembre 1932, n. 1906, concernente l'attribuzione alla Corte dei conti dell'esame delle contabilità relative alle gestioni degli ex-Commissariati civili di Trieste, Trento e Zara. . . . .	7873
FANTUCCI . . . . .	7845	Distacco dalla provincia di Savona dei comuni di Cogoleto e di Tiglieto e loro riagggregazione alla provincia di Genova. . . . .	7874
<b>Disegni di legge (Presentazione):</b>		<b>Relazione (Presentazione):</b>	
CIANO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 59, che modifica il Regio decreto-legge 22 dicembre 1927, n. 2574, riguardante la costituzione dell'Istituto Nazionale di previdenza e di credito delle comunicazioni . . . . .	7846	CHIURCO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 dicembre 1932, n. 1717, recante modificazioni agli articoli 31 e 54 della legge elettorale politica (testo unico 2 settembre 1928, n. 1993) . . . . .	7897
SIRIANNI: Modificazione al 2º comma dell'articolo 2 del Regio decreto 19 dicembre 1927, n. 2317, relativo al Capo di Stato Maggiore della Regia Marina . . . . .	7846	<b>Disegni di legge (Votazione segreta):</b>	
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 61, che reca variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio 1932-33. . . . .	7846	Norme relative alla distribuzione di maschere antigas . . . . .	7897
<b>Disegno di legge (Discussione):</b>		Approvazione degli Accordi in materia di navigazione interna, stipulati in Ginevra, il 9 dicembre 1930, fra l'Italia ed altri Stati . . . . .	7897
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934 . . . . .	7874		
BARBARO . . . . .	7874		
CATALANI . . . . .	7879		
PARISIO . . . . .	7884		
CACCESE . . . . .	7893		

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 16, che autorizza la spesa di lire 2,200,000 per la costruzione della strada di « Fantiscritti » attraverso la zona marmifera, nel comune di Carrara . . . . .	7897
Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 dicembre 1932, n. 1906, concernente l'attribuzione alla Corte dei conti dell'esame delle contabilità relative alle gestioni degli ex-Commissariati civili di Trieste, Trento e Zara . . . . .	7897
Distacco dalla provincia di Savona dei comuni di Cogoleto e di Tiglieto eloro riagggregazione alla provincia di Genova . . . . .	7897
<b>Interrogazioni (Ritiro)</b> . . . . .	7899
<b>Interrogazione (Annunzio)</b> . . . . .	7899

### La seduta comincia alle 16.

GORINI, *Segretario*, legge il processo verbale della tornata precedente.

(È approvato).

### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli: Rotigliano di — giorni 1; Vianino, di 1; Macarini-Carmignani, di 4; Paoloni, di 1; per motivi di salute, gli onorevoli: Donegani, di giorni 4; Ciardi, di 15; De Cristofaro, di 8; Bennati, di 8; Bombrini di 3; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Alfieri, di giorni 8; Irianni, di 4; Perna, di 3; Giordani, di 4; Bianchi, di 2; Bisi, di 3; Moretti, di 4; Peglion di 5; Durini, di 3; Basile, di 4; Mariotti, di 4; Pavoncelli, di 3; Redaelli, di 5; Schiavi, di 4; Begnotti, di 10; Capoferri, di 4; Muscatello, di 4; Buronzo, di 8; Bruni, di 4.

(Sono concessi).

### Annunzio di presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 42 del Regolamento, sono stati presentati alla Presidenza i seguenti disegni di legge:

*Dall'onorevole Ministro degli affari esteri:*

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 64, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato fra l'Italia e il Costarica mediante scambio di note a

San José di Costarica il 21-23 dicembre 1932, per l'applicazione temporanea della clausola della Nazione più favorita ai rapporti commerciali, di navigazione e di stabilimento fra i due paesi. (1667)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 gennaio 1933, n. 80, che ha dato approvazione agli Accordi stipulati in Roma fra l'Italia e l'Ungheria in data 12 novembre 1932, per regolare alcune questioni derivanti dalla guerra. (1668)

*Dall'onorevole Ministro delle finanze:*

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 febbraio 1933, n. 62, concernente nuove concessioni in materia di temporanee importazioni ed esportazioni. (1669)

Sono stati assegnati alla Giunta dei trattati o a quella del bilancio secondo la rispettiva competenza.

### Interrogazione

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione dell'onorevole camerata Fantucci, al Ministro della guerra, « per conoscere se corrispondano al vero le voci secondo le quali Venezia, la sola grande città d'Italia soggetta a particolari restrizioni e vincoli di servitù militari, verrebbe privata di tutti i Comandi e i servizi dipendenti dal Ministero della guerra ».

L'onorevole Sottosegretario di Stato per la guerra ha facoltà di rispondere.

MANARESI, *Sottosegretario di Stato per la guerra*. L'interrogazione del camerata Fantucci supera, per la sua importanza, i motivi di carattere locale ed economico che possono averla ispirata: tutto quanto riflette Venezia ha, infatti, per tutti gli italiani, alta portata spirituale.

Sono ben noti al Governo i vincoli e le restrizioni cui accenna il camerata Fantucci.

Il Governo Fascista ha dedicato e dedica, ai problemi militari riguardanti Venezia particolare e gelosa cura, sia per la sua millenaria civiltà — ancor recentemente assurta a vivo segnacolo di italianità — sia per la parte diretta e gloriosa presa alla grande guerra ed al Risorgimento.

La notizia che da Venezia si debbano allontanare tutti i Comandi e tutti i servizi dell'Esercito, è inesatta.

Indergabili esigenze di carattere militare impongono una diversa dislocazione dei Corpi e dei servizi che la presidiano, per adeguarli alle necessità alle quali essi debbono rispondere. Tale dislocazione verrà assunta gradual-

mente e i reparti a piedi dovranno essere sistemati, per ovvie ragioni di addestramento, in terra ferma, nella più adatta sede di Mestre, dello stesso comune di Venezia. Il capoluogo conserverà invece gli elementi adatti alle sue particolari esigenze e funzioni.

L'onorevole camerata interrogante può essere certo, che il Ministero della guerra, valutando tutte le necessità, concilia sempre le esigenze economiche e spirituali con le necessità militari. Queste, infatti, si fanno prevalere solo quando vi sia la certezza che vitali interessi sarebbero compromessi da una diversa decisione.

Sono lieto che l'interrogante abbia dato modo al Governo di dare, in questo senso, le più ampie assicurazioni.

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

FANTUCCI. La risposta che l'onorevole camerata Sottosegretario di Stato per la guerra mi ha cortesemente dato, dovrebbe essere considerata come recisa, e di fronte alla tesi delle esigenze militari un deputato borghese, anche se ha partecipato alla guerra del 1915-18, dovrebbe esser posto in condizione di non replicare.

MANARESI, *Sottosegretario di Stato per la guerra*. Siamo tutti fascisti e soldati; non borghesi! (*Approvazioni*)

FANTUCCI. Dovrebbe esser posto nella condizione di prendere atto e di esprimere il proprio dispiacere che non sia possibile fare diversamente.

Tuttavia, pur rendendomi conto della importanza della situazione, mi si consenta di fare alcune considerazioni: ci troviamo noi di fronte veramente ad esigenze militari per tutti i corpi e reparti che sono compresi nella dislocazione?

La domanda ammette già il dubbio; che, se non esistesse questo dubbio, a nessuno di noi, deputati fascisti, in questa Camera fascista, verrebbe in mente di sollevare discussione su questa materia.

La nostra forza è precisamente in questa disciplina, che abbiamo imparato nella guerra che abbiamo combattuto e vinto.

Ma nella questione oggetto della mia interrogazione, a me pare che non si possa affermare che per tutti i provvedimenti si tratti proprio di esigenze militari. Possiamo consentire che si tratti di opportunità; ma, in tempo di pace, io ritengo che si possa senza particolare pregiudizio avere riguardo anche per le città che sono sede di reparti militari, quando queste città hanno assolto

come Venezia, per ben 66 anni, il compito che attualmente assolvono.

Esaminiamo la situazione. Attualmente sono di stanza a Venezia il Comando del 71º Reggimento Fanteria, la Compagnia del Comando dello stesso Reggimento, il Deposito dello stesso Reggimento, i Magazzini di mobilitazione del 71º, il secondo Battaglione del Reggimento, il Distretto Militare, la Direzione di Artiglieria, il Battaglione Lagunare. La voce corsa...

MANARESI, *Sottosegretario di Stato per la guerra*. E anche il Reggimento di Artiglieria da costa.

FANTUCCI. Questo non è compreso.

MANARESI, *Sottosegretario di Stato per la guerra*. Tu enumeri solo quelli che vanno via, io vi aggiungo anche quelli che rimangono!

FANTUCCI. Io parlavo soltanto dei servizi che debbono andar via. La voce corsa, che ha turbato profondamente Venezia, era che tutti questi reparti e servizi, dovrebbero lasciare Venezia nell'anno in corso.

Il Battaglione Lagunare, ultimo dell'elenco, viene sciolto. Si tratta di un Battaglione tipicamente veneziano, creato espressamente per Venezia, per le contingenze lagunari. Ha sempre servito in guerra e serve in pace.

MANARESI, *Sottosegretario di Stato per la guerra*. Ma prima la Laguna arrivava alla frontiera; oggi per fortuna essa è lontana. Ora il Battaglione Lagunare non ha altro impiego se non quello di provvedere ai servizi dei reparti militari dislocati a Venezia.

FANTUCCI. Ammetto che oggi siano venute a cessare varie delle ragioni che lo rendevano prima più utilizzabile. Ma prospetto una possibilità, quella che il Battaglione Lagunare possa eventualmente servire domani anche allo scopo della navigazione fluviale, la cui importanza non è stata forse sufficientemente rilevata. E non possiamo pensare che, alla occorrenza, un servizio di questo genere possa essere affidato ad imprese borghesi. Noi siamo capaci di improvvisare anche degli specialisti; nell'ultima guerra abbiamo scoperto tesori inesplorati della genialità della nostra gente; ma, in epoca di organizzazione come l'attuale, credo che una preparazione per questo scopo sarebbe certamente efficace.

Non mi soffermo su altri servizi che ha compiuto e compie il Battaglione Lagunare. Sta di fatto però che sciogliendo il Battaglione Lagunare occorre provvedere a dare all'industria privata determinati servizi; e

se è vero che in questi servizi è compreso anche il rifornimento delle polveriere, sorge il dubbio se questo servizio possa essere veramente affidato all'industria privata.

Con lo scioglimento del Battaglione Lagunare e l'allontanamento da Venezia della Direzione di artiglieria, la bella isola militare di San Giorgio, che ospitava questi due reparti e dava vita altresì a due laboratori con due forti nuclei di operai borghesi, diventerà anch'essa un'isola deserta. E deserti resteranno i vari grandi fabbricati sedi di caserme e comandi e dei rimanenti servizi che ho elencati e che si trasferiranno, come precisa il Sottosegretario di Stato, a Mestre, cioè a sei chilometri di distanza, ove occorrerà eseguire dei lavori per caserme che non esistono e altri impianti; a Mestre, proprio in questo momento in cui, per volontà del Duce, dopo circa mezzo secolo di discussioni la città di Venezia verrà congiunta alla terra ferma.

MANARESI, *Sottosegretario di Stato per la guerra*. Mestre, è comune di Venezia.

FANTUCCI. Sì, ma' è un centro fuori di Venezia, e la città, che attende ora con sicura fede il suo nuovo destino di ripresa della sua vita, con accorata sorpresa e senza poter comprenderne le esigenze, vede partire i suoi comandi e i suoi magnifici soldati. È vero che rimane il reggimento di artiglieria da costa, rimane il comando della Piazza marittima col suo Principe comandante e i suoi magnifici marinai. Questa circostanza è certamente di grande conforto per Venezia; ma essa, fino a fatti compiuti, non saprà arrendersi a questa opportunità di vedere trasferite tutte le forze militari.

Costretto a limitare la mia replica, osservo ancora che si tratta di una città di 200 mila abitanti, che, per ragioni varie, escluse quelle politiche che in regime fascista non turbano più i sonni del Governo e la tranquillità del Paese, può avere bisogno di avere a sua disposizione un contingente militare che non ci sarà. Infine faccio pure presente che trasportando a Mestre tutti i reggimenti di fanteria, occorrerà due volte alla settimana trasportare questi reggimenti da Mestre al Lido, per le esercitazioni al Poligono con le mitragliatrici, con evidente spreco di tempo e di spesa.

E non è possibile pensare alla costruzione di poligoni come quello che si trova al Lido, perchè il Lido è in una posizione eccezionale per il fatto che può usufruire anche del mare, mentre in terra ferma un poligono dovrebbe occupare una grande quantità di terreno coltivabile.

Per tutte queste considerazioni, onorevoli camerati, io non dichiaro che non sono soddisfatto della risposta....

MANARESI, *Sottosegretario di Stato per la guerra*. Per fortuna che non lo dichiaro! Meno soddisfatto di così!....

FANTUCCI. ....ma esprimo invece il voto di Venezia perchè, nei limiti del possibile, possa essere riesaminata la situazione o presi altri provvedimenti di compensazione, non solo per tener conto delle servitù militari di cui Venezia è stata aggravata in questo ultimo periodo di tempo, ma anche in omaggio alla Medaglia d'Oro al valor militare e alle quattro croci di guerra che fregiano la Bandiera di Venezia e al grande affetto che essa porta ai suoi soldati di mare e di terra. (*Applausi*).

PRESIDENTE. L'interrogazione è esaurita.

### Presentazione di disegni di legge.

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

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Ho l'onore di presentare alla Camera il seguente disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 59, che modifica il Regio decreto-legge 22 dicembre 1927, n. 2574, riguardante la costituzione dell'Istituto nazionale di previdenza e di credito delle comunicazioni. (1670)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle comunicazioni della presentazione di questo disegno di legge, che sarà inviato alla Giunta permanente per la conversione in legge dei decreti-legge.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Ministro della marina. Ne ha facoltà.

SIRIANNI, *Ministro della marina*. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge:

Modificazione al 2º comma dell'articolo 2 del Regio decreto 19 dicembre 1927, numero 2317, relativo al Capo di Stato Maggiore della Regia Marina. (1672)

Mi onoro di presentare inoltre, a nome dell'onorevole Ministro dell'agricoltura e foreste, il seguente disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 61, che reca variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio 1932-33. (1671)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro della marina della presentazione di questi disegni di legge, dei quali il primo sarà inviato agli Uffici, e il secondo alla Giunta generale del Bilancio.

### Approvazione del disegno di legge: Norme relative alla distribuzione di maschere antigas.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Norme relative alla distribuzione di maschere antigas. (*Stampato* n. 1573-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione degli articoli:

#### ART. 1.

Nelle località che saranno stabilite dal regolamento per l'applicazione della presente legge, tutto il personale civile e militare il quale in caso di guerra debba, in virtù delle leggi sulla mobilitazione civile, continuare a svolgere la propria opera anche durante attacchi aerei nemici, deve essere provvisto di maschere antigas.

(*È approvato*).

#### ART. 2.

Alla provvista, conservazione, manutenzione delle maschere occorrenti per le esigenze di cui al precedente articolo devono provvedere, sostenendone le relative spese:

i Ministeri interessati per il personale facente parte della propria amministrazione; gli enti parastatali, le provincie, i comuni, interessati nella mobilitazione civile, per il proprio personale, secondo le indicazioni che saranno fornite dai ministeri competenti; gli enti privati (aziende, stabilimenti, industrie) interessati nella mobilitazione civile, per il proprio personale, secondo le indicazioni che saranno fornite dal comitato per la mobilitazione civile.

(*È approvato*).

#### ART. 3.

Le maschere da distribuire al personale di cui all'articolo precedente dovranno essere:

a) di tipo analogo a quello da distribuirsi ai reparti territoriali delle forze armate, quando si tratti di personale che deve prestare la sua opera — senza interromperla — anche durante gli attacchi aerei;

b) di tipo più semplice ed economico, quale quello per la popolazione civile, per tutti gli altri personali che durante gli attacchi aerei possono interrompere la loro opera e cercare protezione nei ricoveri.

(*È approvato*).

#### ART. 4.

Le maschere occorrenti al personale facente parte delle varie amministrazioni dello Stato saranno provvedute per mezzo del centro chimico militare, al quale dovranno quindi essere rivolte le conseguenti richieste dei vari ministeri. Il centro chimico militare provvede alle relative ordinazioni per conto dei ministeri predetti, al collaudo ed alla distribuzione.

Le maschere occorrenti agli enti parastatali, alle provincie, ai comuni e agli enti privati di cui al precedente articolo 2 potranno essere acquistate dal commercio presso gli enti autorizzati alla vendita.

(*È approvato*).

#### ART. 5.

La quantità di maschere di vario tipo da accantonare per le necessità di cui sopra dovrà risultare dai progetti di mobilitazione dell'ente interessato, in funzione del personale che deve essere protetto.

(*È approvato*).

#### ART. 6.

I Ministeri competenti si assicureranno, mediante ispezioni, della esecuzione della presente legge per parte degli enti parastatali, delle provincie e dei comuni.

Il comitato per la mobilitazione civile, per mezzo degli osservatori industriali, si assicurerà, analogamente, dell'osservanza della legge medesima per parte degli enti privati interessati nella mobilitazione civile.

Quando sia ritenuta necessaria, può essere richiesta, per verificare la conservazione delle maschere, l'opera del centro chimico militare.

(*È approvato*).

#### ART. 7.

Il comitato per la mobilitazione civile denuncia all'autorità giudiziaria ogni ente privato (azienda, stabilimenti, industrie) contravventore alla prescrizione della presente legge. Questi sarà punito con una ammenda da un minimo di lire 500 ad un massimo corrispondente al doppio dell'ammontare delle spese occorrenti per l'acquisto del numero di maschere delle quali è stato trovato sprovvisto.

La pena suddetta si applicherà indipendentemente dalle altre pene stabilite dal codice penale, qualora il fatto sia punibile a termine di detto codice.

(È approvato).

ART. 8.

Il Governo del Re è autorizzato a emanare il regolamento e quanto altro occorra per l'applicazione della presente legge — applicazione che sarà graduale — e per il suo coordinamento con le altre norme riguardanti la protezione antiaerea del territorio nazionale.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
GIURIATI

**Approvazione del disegno di legge: Approvazione degli Accordi in materia di navigazione interna, stipulati in Ginevra, il 9 dicembre 1930, fra l'Italia ed altri Stati.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Approvazione degli Accordi in materia di naviga-

zione interna, stipulati in Ginevra, il 9 dicembre 1930, fra l'Italia ed altri Stati. (*Stampato* n. 1621-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione degli articoli:

ART. 1.

Piena ed intera esecuzione è data ai seguenti Accordi in materia di navigazione interna, stipulati in Ginevra, il 9 dicembre 1930, fra l'Italia ed altri Stati:

1º) Convenzione sui provvedimenti amministrativi per il riconoscimento del diritto alla bandiera delle navi di navigazione interna, con Protocollo annesso;

2º) Convenzione concernente l'immatricolazione delle navi di navigazione interna, i diritti reali su di esse ed altre materie connesse, con Protocollo annesso;

3º) Convenzione per l'unificazione di alcune regole in materia di urto durante la navigazione interna, con Protocollo annesso.

Si dia lettura delle Convenzioni ed annessi Protocolli.

GORINI, *Segretario*, legge:

**CONVENTION SUR LES MESURES ADMINISTRATIVES PROPRES  
À ATTESTER LE DROIT AU PAVILLON DES BATEAUX  
DE NAVIGATION INTÉRIEURE.**

Les Hautes Parties contractantes, désireuses de faciliter l'application de toute stipulation des Conventions conclues ou à conclure, ou de tout principe reconnu du droit international qui ferait dépendre certains droits ou certaines obligations du pavillon des bateaux de navigation intérieure, ont nommé pour leurs Plénipotentiaires:

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES:

M. JOSEPH DE RUELLE, *jurisconsulte du Ministère des Affaires étrangères.*

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE:

M. GEORGES RIPERT, *professeur à la Faculté de Droit de Paris.*

SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE RÉGENT DU ROYAUME DE HONGRIE:

M. ALFRED DE DIETRICH DE SACHSENFELS, *envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire.*

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE:

M. CARLO ROSSETTI, *envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire, délégué aux Commissions internationales du Danube et de l'Elbe.*

SON ALTESSE ROYALE LA GRANDE-DUCHESSE DE LUXEMBOURG:

M. JOSEPH BECH, *ministre d'Etat, président du Gouvernement Grand-Ducal, ministre des Affaires étrangères.*

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE:

M. JÓZEF SULKOWSKI, *professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Poznan*

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE:

M. BOHUSLAV MÜLLER, *ministre plénipotentiaire;*  
M. FRANTISEK SITENSKY, *conseiller supérieur au Ministère du commerce.*

SA MAJESTÉ LE ROI DE YOUGOSLAVIE:

M. MILAN YOVANOVITCH, *directeur du Département maritime et fluvial au Ministère royal des communications.*

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

#### ARTICLE PREMIER.

Un bateau de navigation intérieure ne peut avoir droit qu'à un seul pavillon national.

#### ARTICLE 2.

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, les Etats contractants conservent le droit de fixer dans leur législation les conditions d'acquisition et de perte du droit au pavillon.

#### ARTICLE 3.

Tout bateau, pour faire la preuve de son droit au pavillon national, doit être inscrit sur un registre désigné pour servir à cette fin, tenu par l'autorité compétente de l'Etat qui octroie le droit au pavillon.

#### ARTICLE 4.

Si le bateau remplit les conditions fixées pour l'octroi du droit au pavillon par la législation de deux ou plusieurs États contractants, il ne peut être inscrit que dans le registre de l'un de ces États. Dans ce cas, le propriétaire a le choix du pays où le bateau sera inscrit. Il conserve ce choix tant que le bateau déjà inscrit continue à remplir les conditions fixées pour l'octroi du droit au pavillon par la législation de deux ou plusieurs États contractants et l'acquiert si le bateau vient, par la suite, à les remplir.

Chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que ses ressortissants inscrivent sur ses registres les bateaux leur appartenant pour plus de moitié et remplissant en même temps les conditions fixées pour l'octroi du droit au pavillon, par la législation d'un ou plusieurs autres États contractants, si ces ressortissants ont sur son territoire leur résidence habituelle ou, dans le cas de sociétés, la direction principale de leurs affaires. En ce qui concerne les bateaux appartenant à des personnes physiques, chaque État contractant se réserve de même le droit d'exiger que ses ressortissants, même s'ils n'ont pas sur son territoire leur résidence habituelle, inscrivent sur ses registres les bateaux leur appartenant pour plus de moitié et remplissant en même temps les conditions fixées pour l'octroi du droit au pavillon, par la législation d'un ou de plusieurs autres États contractants, si ces bateaux sont exclusivement affectés à la navigation dans les eaux dudit État.

## ARTICLE 5.

Lorsqu'un bateau aura été inscrit sur le registre visé à l'article 3, il ne pourra être inscrit sur un autre registre avant que la radiation de son inscription sur le registre primitif ait été effectuée.

## ARTICLE 6.

Les bateaux justifieront du droit de porter le pavillon par un document permettant de les identifier et délivré par l'autorité visée à l'article 3.

## ARTICLE 7.

Les interprétations et réserves figurant au Protocole-Annexe ci-joint sont adoptées et auront même force, valeur et durée que la présente Convention.

## ARTICLE 8.

La présente Convention, rédigée en français, portera la date de ce jour et sera, jusqu'au 31 mai 1931, ouverte à la signature de tous les États ayant été représentés à la Conférence ou ayant été invités à s'y faire représenter.

## ARTICLE 9.

La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront transmis au Secrétaire général de la Société des Nations qui en notifiera le dépôt à tous les États signataires ou adhérents.

## ARTICLE 10.

A partir du 1<sup>er</sup> juin 1931 tout État visé à l'article 8 pourra adhérer à la présente Convention. Cette adhésion s'effectuera au moyen d'un instrument communiqué au Secrétaire général de la Société des Nations aux fins de dépôt dans les archives du Secrétariat. Le Secrétaire général notifiera ce dépôt à tous les États signataires ou adhérents.

## ARTICLE 11.

Quatre-vingt-dix jours après le dépôt, le dernier en date, des ratifications ou adhésions de trois États, la présente Convention entrera en vigueur pour chacun des États qui l'aura ratifiée ou qui y aura adhéré au moment dudit dépôt. Cette Convention prendra effet pour les États qui la ratifieront ou qui y adhéreront par la suite quatre-vingt-dix jours après le dépôt de leur instrument de ratification ou d'adhésion. Elle sera enregistrée par le Secrétaire général de la Société des Nations le jour de son entrée en vigueur.

Tout État peut subordonner l'effet de sa ratification ou de son adhésion à la ratification ou à l'adhésion par un ou plusieurs États désignés par lui dans son instrument de ratification ou d'adhésion.

## ARTICLE 12.

Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant cinq ans, la revision pourra en être demandée à toute époque par trois au moins des États contractants.

## ARTICLE 13.

La présente Convention pourra être dénoncée par l'un quelconque des États contractants après l'expiration d'un délai de cinq ans à partir de la date de son entrée en vigueur pour ledit État.



La dénonciation sera faite sous forme de notification écrite adressée au Secrétaire général de la Société des Nations. Copie de cette notification informant tous les autres États contractants de la date à laquelle elle a été reçue leur sera transmise par le Secrétaire général.

La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général et ne sera opérante qu'en ce qui concerne l'État qui l'aura notifiée.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires susnommés ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève, le neuf décembre mil neuf cent trente, en un seul exemplaire qui sera déposé aux archives du Secrétariat de la Société des Nations; copie conforme en sera remise à tous les États visés à l'article 8.

*Belgique*

J. DE RUELLE

*France*

GEORGES RIPERT

*Hongrie* (avec la réserve prévue au protocole-annexe au IV *ad* art. 8)

DIETRICH

*Italie*

CARLO ROSSETTI

*Luxembourg*

BECH

*Pologne*

JÓZEF SULKOWSKI

*Tchécoslovaquie*

MÜLLER

DR. SITENSKY

*Yougoslavie*

MILAN M. YOVANOVITCH.

**PROTOCOLE ANNEXE.**

I. — Il est entendu que la présente Convention n'a pas pour effet de mettre obstacle au droit d'un État de s'opposer, en cas d'événements graves, au changement de pavillon des bateaux inscrits sur ses registres, ni, d'une manière générale, de régler la question des échanges commerciaux d'ordre international auxquels les bateaux donnent lieu, question qui demeure réservée notamment aux traités de commerce et aux conventions générales économiques.

II. — *Ad article 4, alinéa 2.* — Il est entendu, pour l'application de l'alinéa 2 de l'article 4, que, en ce qui concerne les sociétés de capitaux, leur nationalité est déterminée par le siège social.

III. — Tout État, en signant ou en ratifiant la présente Convention, ou en y adhérant, peut déclarer que la présente Convention n'aura d'effets sur son territoire qu'en ce qui concerne les bateaux affectés à la navigation sur un réseau fluvial déterminé, étant entendu dans ce cas qu'il ne pourra se prévaloir des dispositions de la Convention, dans le territoire des autres États contractants, qu'à l'égard des bateaux portant son pavillon national, affectés à la navigation sur ce réseau.

IV. — *Ad article 8.* — Il est joint à la présente convention un texte en langue allemande; les plénipotentiaires, en signant ladite Convention, peuvent réserver à leur Gouvernement le droit, en la ratifiant, d'adopter ce texte, étant entendu que, dans ce cas, ledit texte vaudra également dans les rapports entre les États qui auraient usé du même droit et qu'au cas de différend entre ces États sur l'interprétation des textes, le texte de la Convention prévaudra si un des États parties ou intervenant au différend le réclame.

Le même droit est reconnu aux États qui adhéreront à la Convention.

**CONVENTION CONCERNANT L'IMMATRICULATION DES BATEAUX DE  
NAVIGATION INTERIEURE, LES DROITS RÉELS SUR CES BATEAUX ET  
AUTRES MATIÈRES CONNEXES.**

Les Hautes Parties contractantes, désireuses de prévenir les difficultés auxquelles donne lieu la diversité de leurs législations en ce qui concerne certaines matières de droit fluvial, ont désigné leurs plénipotentiaires :

LE PRÉSIDENT DU REICH ALLEMAND :

M. REINHOLD RICHTER, *conseiller intime de Régence, chef de Département au Ministère de la Justice du Reich.*

M. WERNER VOGELS, *conseiller ministériel au Ministère de la Justice du Reich ;*

M. ERICH ALBRECHT, *conseiller de Légation au Ministère des affaires étrangères du Reich.*

LE PRÉSIDENT FÉDÉRAL DE LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE :

M. E. PFLÜGL, *envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire, délégué permanent auprès de la Société des Nations.*

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

M. JOSEPH DE RUELLE, *jurisconsulte du Ministère des affaires étrangères.*

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE POUR LA VILLE LIBRE  
DE DANTZIG :

M. JOZEF SULKOWSKI, *professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Poznan.*

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

M. GEORGES RIPERT, *professeur à la Faculté de Droit de Paris.*

SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE RÉGENT DU ROYAUME DE HONGRIE :

M. ALFRED DE DIETRICH DE SACHSENFELS, *envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire.*

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE :

M. CARLO ROSSETTI, *envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire, délégué aux Commissions internationales du Danube et de l'Elbe.*

SON ALTESSE ROYALE LA GRANDE-DUCHESSE DE LUXEMBOURG :

M. JOSEPH BECH, *ministre d'Etat, président du Gouvernement grand-ducal, ministre des Affaires étrangères.*

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS :

M. GERHARD NAUTA, *avocat et notaire, ancien professeur à l'Ecole des Hautes Études commerciales de Rotterdam.*

## LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE :

M. JOZEF SULKOWSKI, *professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Poznan.*

## LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE :

M. ROBERT HAAB, *professeur à l'Université de Bâle ;*

M. REINHARD HOHL, *chef de section au Département politique fédéral.*

## LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE :

M. BOHUSLAV MÜLLER, *ministre plénipotentiaire.*

M. FRANTISEK SITENSKY, *conseiller supérieur au Ministère du commerce.*

## SA MAJESTÉ LE ROI DE YOUGOSLAVIE :

M. MILAN YOVANOVITCH, *directeur du Département maritime et fluvial au Ministère royal des Communications.*

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme sont convenus des dispositions suivantes :

## TITRE PREMIER. — DE L'IMMATRICULATION.

## ARTICLE PREMIER.

(1) Les États contractants s'engagent à tenir des registres pour l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure.

(2) Ces registres, établis conformément à la législation nationale, doivent être publics et répondre aux dispositions de la présente Convention ; des extraits certifiés conformes en sont délivrés, contre paiement des frais, à tous ceux qui le requièrent.

## ARTICLE 2.

Chaque bureau d'immatriculation est désigné, suivant les prescriptions de l'autorité compétente, soit par son nom, soit par une ou plusieurs lettres initiales, ainsi que par la ou les lettres initiales attribuées par l'Annexe I à l'État auquel il ressortit.

## ARTICLE 3.

(1) La législation de chaque État contractant détermine les conditions qu'un bateau doit remplir pour pouvoir être immatriculé sur ses registres.

(2) Chacun des États contractants s'engage à prendre les mesures nécessaires pour qu'un bateau ne puisse être immatriculé simultanément dans deux de ses bureaux.

(3) Toutefois, la disposition de l'alinéa précédent ne met pas obstacle à l'établissement de registres centraux où les inscriptions se trouvent reproduites.

## ARTICLE 4.

(1) Tout bateau doit être immatriculé s'il remplit les conditions d'immatriculation prévues par la législation d'un ou plusieurs États contractants. Cette disposition s'applique à tous bateaux, y compris les dragues, de 20 tonnes métriques au moins. Toutefois, elle ne s'applique ni aux grues et élévateurs flottants, ni aux autres engins analogues, ni aux bateaux de plaisance. L'obligation de faire immatriculer le bateau incombe au propriétaire.

(2) Si le bateau remplit les conditions d'immatriculation fixées par la législation d'un seul État contractant, le bateau ne peut être immatriculé qu'au bureau compétent de cet État.

(3) Si le bateau remplit les conditions d'immatriculation fixées par la législation de deux ou plusieurs États contractants, le bateau ne peut être immatriculé qu'au bureau compétent de l'un de ces États. Dans ce cas, le propriétaire a le choix du pays où le bateau sera immatriculé. Il conserve ce choix tant que le bateau déjà immatriculé continue à remplir les conditions d'immatriculation fixées par la législation de deux ou plusieurs États contractants et l'acquiert si le bateau vient, par la suite, à les remplir.

(4) Chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que ses ressortissants inscrivent sur ses registres les bateaux leur appartenant pour plus de moitié et remplissant en même temps les conditions d'immatriculation d'un ou plusieurs autres États contractants, si ces ressortissants ont, sur son territoire, leur résidence habituelle, ou, dans le cas de sociétés, la direction principale de leurs affaires.

(5) Chaque État contractant se réserve de même le droit d'exiger que les personnes physiques qui lui ressortissent, même si elles n'ont pas sur son territoire leur résidence habituelle, inscrivent sur ses registres les bateaux leur appartenant pour plus de moitié et remplissant en même temps les conditions d'immatriculation d'un ou plusieurs autres États contractants, si ces bateaux sont exclusivement affectés à la navigation dans les eaux dudit État.

#### ARTICLE 5.

L'obligation prévue à l'article 4 ne vise pas les bateaux non encore immatriculés dans un État contractant, qui se rendent du pays où ils ont été construits ou acquis au pays où ils doivent être immatriculés.

#### ARTICLE 6.

Chaque État contractant peut, dans les conditions visées aux articles 3 et 4, prescrire ou admettre que soient immatriculés sur ses registres:

- 1) les grues et élévateurs flottants, ainsi que tous autres engins analogues;
- 2) les bateaux de plaisance;
- 3) les bateaux, y compris les dragues, de moins de 20 tonnes métriques.

#### ARTICLE 7.

(1) Un bateau en construction, lorsque la législation nationale en prescrit ou en admet l'immatriculation, ne peut être immatriculé ailleurs que sur les registres de l'État contractant sur le territoire duquel il est en cours de construction, si ce n'est en vertu d'un accord conclu entre cet État et un ou plusieurs autres États contractants.

(2) Les accords visés ci-dessus seront communiqués à tous les États contractants.

(3) L'immatriculation du bateau en construction, en vertu d'un des accords prévus à l'alinéa (1) du présent article, sera à tous égards assimilée à celles qui seraient effectuées dans le pays de construction, même au regard des États contractants non parties à cet accord.

#### ARTICLE 8.

Lorsqu'un des bateaux visés aux articles 6 et 7 est immatriculé, les dispositions de la présente Convention lui sont applicables.

#### ARTICLE 9.

(1) L'immatriculation des bateaux est effectuée sur demande écrite, signée par le propriétaire, et accompagnée des pièces justificatives nécessaires.

(2) Cette demande doit indiquer au moins:

- 1) le nom ou la devise du bateau;
- 2) le mode de construction et le type du bateau; l'année et le lieu de construction et, pour les bateaux à propulsion mécanique, même auxiliaire, la nature et la puissance de la machine;
- 3) la capacité maximum de chargement ou le déplacement, d'après le certificat de jaugeage, ainsi que le numéro et la date de ce certificat;

4) les noms, prénoms, profession et domicile du ou des propriétaires, ces indications étant remplacées pour les sociétés par la dénomination et le siège social; en outre, en cas de copropriété, la part de chacun des copropriétaires;

5) s'il y a lieu, les faits qui justifient l'immatriculation, conformément aux articles 3 et 4;

6) le fait que le bateau n'est pas immatriculé ailleurs ou, s'il est déjà immatriculé, le bureau d'immatriculation.

(3) Pour les bateaux en construction, il suffit que la demande contienne les indications qui peuvent être matériellement fournies; ces indications doivent être complétées après achèvement du bateau.

#### ARTICLE 10.

L'immatriculation des bateaux a lieu dans chaque bureau suivant une série continue de numéros matricules. Sous chaque numéro, sont inscrites au moins les données prévues aux chiffres 1 à 5 de l'article 9, ainsi que la date de l'immatriculation.

#### ARTICLE 11.

(1) Si des modifications surviennent dans les faits mentionnés dans le registre, ou si le bateau périt, est démoli ou devient définitivement inapte à la navigation, l'inscription en doit être demandée au bureau d'immatriculation. La demande doit être signée du propriétaire et accompagnée des pièces justificatives nécessaires, ainsi que du certificat d'immatriculation et éventuellement du duplicata, prévus à l'article 12.

(2) La loi du pays d'immatriculation fixe le délai dans lequel la demande doit être faite, ainsi que les conditions dans lesquelles la radiation d'office peut être opérée, sous réserve de l'observation de la disposition de l'alinéa (1) de l'article 15.

#### ARTICLE 12.

(1) Les inscriptions effectuées sur les registre en vertu des articles 10 et 11 doivent être reproduites sur un certificat délivré par le bureau d'immatriculation et sur lequel sont portées l'indication de ce bureau et celle de l'État auquel il ressortit.

(2) Tout bateau immatriculé doit être muni de son certificat d'immatriculation. Un duplicata, lorsqu'il en est délivré par le bureau d'immatriculation, peut tenir lieu de certificat. Ce duplicata doit être désigné comme tel, et mention de sa délivrance doit être faite sur le certificat.

#### ARTICLE 13.

Le certificat d'immatriculation ou un document distinct se trouvant à bord du bateau contiendra la reproduction des inscriptions hypothécaires, visée à l'article 21, ou la mention, par l'autorité chargée de la tenue du registre pour la publicité des droits, que le bateau n'est pas grevé d'hypothèques. Cette obligation ne vise, sauf disposition contraire de la loi du pas d'immatriculation, ni les bateaux qui ne sortent pas des eaux de l'État sur les registres duquel ils se trouvent immatriculés, ni les bateaux de moins de 20 tonnes métriques, en quelques eaux qu'ils naviguent.

#### ARTICLE 14.

(1) Tout bateau immatriculé doit porter sur les deux côtés ou sur l'arrière:

1<sup>o</sup>) son nom ou sa devise et, s'il existe plusieurs bateaux appartenant au même propriétaire avec le même nom ou la même devise, un numéro distinctif;

2<sup>o</sup>) le numéro matricule visé à l'article 10, précédé, en caractères latins, soit de la ou des lettres initiales du bureau d'immatriculation, soit du nom dudit bureau, et suivi, en caractères latins, de la ou des lettres initiales de l'État auquel ce bureau ressortit.

(2) Les indications visées à l'alinéa (1) du présent article doivent être faites d'une manière visible et apparente, en caractères ayant au moins quinze centimètres de hauteur.

(3) Il est défendu d'effacer, d'altérer, de rendre méconnaissables, de couvrir ou de cacher par un moyen quelconque ces noms, lettres et numéros, et d'ajouter d'autres inscriptions qui seraient capables de nuire à la clarté de celles indiquées ci-dessus.

## ARTICLE 15.

(1) Si un bateau est immatriculé sur les registres de l'un des États contractants, il ne peut pas être immatriculé sur les registres d'un autre sans qu'il soit procédé en même temps à la radiation de la première immatriculation. Le transfert d'immatriculation de même que la radiation de l'immatriculation ne peuvent, lorsqu'il s'agit d'un bateau grevé d'hypothèques, être effectués si ce n'est avec le consentement de tous les créanciers hypothécaires et aux conditions acceptées par eux.

(2) Pour effectuer le transfert d'immatriculation d'un bateau du registre d'un État à celui d'un autre, les formalités suivantes doivent être remplies:

a) une demande d'immatriculation doit être adressée, dans les conditions visées à l'article 9, au bureau compétent de l'État dans lequel le bateau doit être immatriculé;

b) une demande de radiation doit être adressée au bureau de l'État où le bateau est encore immatriculé; la demande de radiation indique le bureau où l'immatriculation doit être transférée; elle doit être accompagnée, s'il y a lieu, du consentement écrit et en double des créanciers, visé à l'alinéa (1).

(3) Au cas où le bureau du premier État ne s'oppose pas à la radiation sur son registre, il en informe, au moyen de la formule ci-annexée (voir Annexe II, Formule A), le bureau du second État, où la nouvelle immatriculation est demandée, et lui transmet en même temps un extrait certifié du registre et un double du consentement écrit des créanciers hypothécaires; a signature des créanciers, apposée sur ce double, doit être dûment légalisée. Mention de la demande de transfert est faite alors au registre du premier État et aucune inscription ne peut être faite dorénavant audit registre. Si, toutefois, le bureau du premier État reçoit, dans les conditions prévues à l'article 38, une demande relative à une exécution forcée après que mention a été faite de la demande de transfert, il est fait application des dispositions dudit article; copie certifiée de cette demande est transmise immédiatement par le bureau du premier État à celui du second État qui se conforme également à l'article 38.

(4) Dès réception de l'avis du bureau du premier État, l'autorité compétente du second État procède, s'il y a lieu, à l'immatriculation du bateau, délivre le certificat visé à l'article 12, et retire en même temps le certificat de l'immatriculation précédente, ainsi que, le cas échéant, le duplicata.

(5) Le bureau du second État adresse ensuite sans délai au bureau du premier État, suivant une formule ci-annexée (voir Annexe II, Formule B), une attestation constatant l'immatriculation sur son registre. Cette attestation doit être accompagnée du certificat de l'immatriculation précédente, et, le cas échéant, du duplicata. Au reçu de cette attestation, l'immatriculation est radiée par le bureau du premier État.

## ARTICLE 16.

(1) Son exclusivement compétentes pour la poursuite et la répression:

1<sup>o</sup>) en ce qui concerne les contraventions à l'obligation d'immatriculer, visée à l'alinéa (1) de l'article 4, les autorités compétentes du pays ou des pays où le bateau peut être immatriculé;

2<sup>o</sup>) en ce qui concerne les contraventions à l'interdiction d'immatriculer un bateau dans plus d'un État, visée à l'alinéa (3) de l'article 4, les autorités compétentes des pays où les immatriculations ont été effectuées;

3<sup>o</sup>) en ce qui concerne les contraventions à l'article 11, les autorités compétentes du pays d'immatriculation;

4<sup>o</sup>) en ce qui concerne les contraventions à l'alinéa (2) de l'article 12 et à l'article 14, les autorités compétentes du pays où l'infraction a été constatée.

(2) Dans les cas visés aux 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>, si la contravention est constatée dans un autre État contractant, les autorités de cet État dressent le procès-verbal et transmettent le dossier aux autorités compétentes en vertu des dispositions desdits numéros, pour leur permettre de poursuivre et de réprimer la contravention, et, dans le cas visé au 2<sup>o</sup>, elles en adressent une copie aux bureaux où le bateau est immatriculé.

## ARTICLE 17.

(1) Dans le cas où, d'après la loi nationale, le transfert de propriété dépend de l'inscription au registre, le terme « propriétaire » à l'article 4 doit s'entendre comme visant l'acquéreur.

(2) La loi nationale indique en pareil cas ceux à qui incombe l'obligation de signer les demandes visées aux articles 9 et 11.

## TITRE II.

## ARTICLE 18.

Les dispositions du présent titre sont applicables à tout bateau immatriculé sur le registre d'un État contractant.

## ARTICLE 19.

Les registres pour la publicité des droits sont, soit les registres prévus à l'article premier, soit des registres distincts de ceux-ci et tenus par une autorité du même pays. Dans ce dernier cas, les registres pour la publicité des droits doivent également répondre aux conditions de publicité spécifiées audit article. Une concordance sera établie entre les deux registres. Le certificat d'immatriculation et les extraits du registre délivrés par le bureau d'immatriculation doivent, dans ce cas, indiquer l'autorité chargée de la tenue du registre pour la publicité des droits.

## CHAPITRE I. — DE LA PROPRIÉTÉ, DE L'USUFRUIT ET DES HYPOTHÈQUES.

## ARTICLE 20.

(1) Le transfert volontaire entre vifs des droits de propriété sur un bateau est réglé par la loi du pays d'immatriculation, si cette loi prévoit comme condition du transfert, ou tout au moins pour que ce transfert ait effet à l'égard des tiers, soit l'inscription aux registres pour la publicité des droits, soit la mise en possession de l'acquéreur.

(2) La même règle s'applique à la constitution de l'usufruit.

## ARTICLE 21.

(1) Les effets d'une hypothèque, régulièrement établie sur un bateau d'après la loi du pays d'immatriculation et inscrite sur les registres pour la publicité des droits, sont régis par ladite loi.

(2) Toutefois, l'hypothèque ne peut garantir les intérêts pour une durée de plus de trois années en sus de l'année courante.

## ARTICLE 22.

L'hypothèque s'étend à tous objets qui, sans faire partie intégrante du bateau, lui sont attachés à demeure par leur destination, à l'exception de ceux qui n'appartiennent pas au propriétaire du bateau.

## ARTICLE 23.

(1) L'inscription d'hypothèque doit indiquer au moins le créancier, le montant de la créance, le taux des intérêts et les conditions d'exigibilité de la somme principale et des intérêts.

(2) Un renvoi à l'acte constitutif d'hypothèque peut tenir lieu de la mention dans l'inscription des conditions d'exigibilité, pourvu que cet acte ou une certifiée conforme soit déposé au bureau chargé de tenir les registres pour la publicité des droits.

## ARTICLE 24.

(1) Sauf le cas d'exécution forcée, les conditions d'extinction des hypothèques sont déterminées par la loi du pays d'immatriculation.

(2) Toutefois, lorsque les objets visés à l'article 22 sont séparés du bateau, l'hypothèque s'éteint, en ce qui les concerne, dans les conditions fixées par la loi du lieu de leur situation.

## ARTICLE 25.

Aucun État contractant n'est tenu d'organiser une procédure de purge ou toute autre procédure spéciale pour assurer l'application des dispositions qui précèdent.

## ARTICLE 26.

Dans le cas, visé à l'alinéa (1) de l'article 15, où les créanciers hypothécaires donnent leur consentement au transfert d'immatriculation du bateau du registre d'un pays sur celui d'un autre, si les conditions posées par lesdits créanciers sont compatibles avec la loi du pays de la nouvelle immatriculation, les inscriptions d'hypothèques sont reportées d'office, avec le rang qu'elles avaient, et les effets des hypothèques sont désormais régis par ladite loi.

## ARTICLE 27.

Les hypothèques constituées sur des portions d'un bateau sont assimilées, pour l'application de la présente Convention, aux hypothèques grevant le bateau lui-même.

## CHAPITRE 2. — DES PRIVILÈGES.

## ARTICLE 28.

Jouissent d'un privilège sur le bateau, y compris les objets visés à l'article 22:

I. — 1<sup>o</sup>) les frais de conservation depuis la saisie; les taxes de navigation ainsi que les droits de port et de pilotage;

2<sup>o</sup>) a) les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, des gens d'équipage et des autres personnes engagées par le propriétaire ou par le capitaine pour le service du bord, mais, en ce qui concerne les gages, pour une durée de six mois au plus;

b) les primes d'assurances sociales des personnes visées ci-dessus, si cette créance est privilégiée par la loi du tribunal saisi, mais pour une durée de trois mois au plus;

3<sup>o</sup>) a) les rémunérations dues pour sauvetage et assistance;

b) la contribution du bateau aux avaries communes si elle est privilégiée par la loi du pays d'immatriculation et si la responsabilité du propriétaire est limitée, en ce qui concerne cette contribution, par la loi appliquée par le tribunal saisi;

4<sup>o</sup>) a) les indemnités dues pour dommages causés par abordage ou autre accident de navigation à des personnes ou biens autres que les personnes ou biens se trouvant à bord du bateau même, y compris les dommages causés aux ouvrages et aux installations des ports et des voies navigables;

b) les indemnités dues pour lésions corporelles des personnes se trouvant à bord, pour autant que ces indemnités ne sont pas privilégiées en vertu de la lettre a) du 2<sup>o</sup>, ainsi que pour perte ou avarie de la cargaison et des bagages des passagers, jusqu'à concurrence de leur valeur, si ces indemnités sont privilégiées par la loi du pays d'immatriculation et si la responsabilité du propriétaire est limitée, en ce qui concerne ces indemnités, par la loi appliquée par le tribunal saisi;

II. — les autres créances auxquelles la loi du tribunal saisi accorde un privilège.

## ARTICLE 29.

(1) Les créances privilégiées en vertu du chiffre I de l'article 28 priment les créances hypothécaires.

(2) Toutefois, les créances mentionnées au 4<sup>o</sup> du chiffre 1 dudit article passeront après l'hypothèque si les faits constitutifs de ces créances sont postérieurs à l'inscription de l'hypothèque.



## ARTICLE 30.

(1) Les créances privilégiées en vertu du chiffre II de l'article 28 prennent rang après l'hypothèque.

(2) La loi du tribunal saisi peut toutefois prescrire que certaines de ces créances priment les créances hypothécaires si les faits constitutifs de la créance sont antérieurs à l'inscription de l'hypothèque et si, en outre, avant cette inscription, le créancier est devenu détenteur du bateau ou l'a fait saisir à titre conservatoire.

## ARTICLE 31.

(1) Le rang des créances privilégiées entre elles est déterminé par l'ordre établi à l'article 28.

(2) Toutes les créances mentionnées sous le même numéro ont le même rang.

(3) Toutefois, les créances mentionnées sous le 3<sup>o</sup> du chiffre I dudit article sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

## ARTICLE 32.

Si un des créanciers visés aux 3<sup>o</sup> et 4<sup>o</sup> du chiffre I de l'article 28 reçoit, du fait que, par suite du jeu des conditions mises à l'existence ou au rang des privilèges par les dispositions de la lettre *b*) du 3<sup>o</sup>, de la lettre *b*) du 4<sup>o</sup> et de l'alinéa (2) de l'article 29, sa créance est primée par la créance hypothécaire, une somme inférieure à celle qu'il aurait reçue si sa créance avait primé la créance hypothécaire, le propriétaire est tenu personnellement au paiement de la différence, sans qu'il puisse invoquer une limitation de sa responsabilité, et sans préjudice de l'application d'une loi nationale en vertu de laquelle le propriétaire est tenu de la totalité de sa dette.

## ARTICLE 33.

Les créances énumérées au chiffre I de l'article 28 donnent naissance à des privilèges sans que, pour être privilégiées, elles soient soumises à des conditions spéciales de preuve. Ces privilèges s'établissent sans formalités et suivent le bateau en quelque main qu'il passe.

## ARTICLE 34.

(1) Les privilèges visés au chiffre I de l'article 28 s'éteignent:

1<sup>o</sup>) En même temps que la créance et au plus tard à l'expiration d'un délai de six mois;

2<sup>o</sup>) Dans le cas de vente forcée;

3<sup>o</sup>) En cas de vente volontaire, suivant la procédure prévue par la loi du pays d'immatriculation, si cette procédure se déroule dans ledit pays;

4<sup>o</sup>) De plus, en ce qui concerne les privilèges mentionnés à la lettre *b*) du 3<sup>o</sup> et à la lettre *b*) du 4<sup>o</sup>, dans les cas prévus par la loi du pays d'immatriculation.

(2) Le délai de six mois, prévu à l'alinéa précédent, court: en cas de sauvetage ou d'assistance, à partir du jour où les opérations sont terminées; dans les cas visés à la lettre *a*) du 4<sup>o</sup> du chiffre I de l'article 28, ainsi qu'en cas de lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé; en cas de perte ou avarie de la cargaison ou des bagages, à partir du jour de l'arrivée du bateau au port du déchargement ou à partir du jour où le créancier a su ou aurait raisonnablement du savoir que le bateau a rompu le voyage; dans tous les autres cas, à partir de l'exigibilité de la créance.

(3) Les causes de suspension et d'interruption du délai sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

## ARTICLE 35.

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux créances nées du fait de l'exploitation d'un bateau par une personne autre que le propriétaire, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

## TITRE III. — DE LA SAISIE CONSERVATOIRE ET DE L'EXÉCUTION FORCÉE

## ARTICLE 36.

Lorsqu'un bateau immatriculé dans un des États contractants est l'objet d'une saisie conservatoire sur le territoire d'un autre État contractant, la validité et les effets de cette saisie sont réglés par la loi de ce dernier État.

## ARTICLE 37.

(1) La procédure d'exécution forcée ne peut se dérouler que dans le pays où le bateau se trouve.

(2) Cette procédure est réglée par la loi dudit pays.

(3) Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un bateau immatriculé dans un des États contractants, qui se trouve sur le territoire d'une autre État contractant, les dispositions qui suivent doivent être observées.

## ARTICLE 38.

(1) Lorsque le bateau est saisi pour être vendu, ou lorsqu'une procédure d'exécution forcée est ouverte sans saisie préalable, l'autorité compétente doit demander au bureau d'immatriculation que mention en soit faite sur le registre pour la publicité des droits.

(2) La demande est établie suivant la formule ci-annexée (voir Annexe II, Formule C); elle peut être remise au consul du pays d'immatriculation pour être transmise par télégramme audit bureau contre paiement des frais.

(3) Le bureau d'immatriculation est tenu de prendre les mesures nécessaires pour que, dès réception de la demande, toute personne qui vient consulter les inscriptions du registre pour la publicité des droits relatifs au bateau saisi, en ait connaissance, qu'il en soit fait mention sur ce registre, que les créanciers inscrits en soient informés et qu'un extrait certifié conforme du registre, ainsi que la liste des adresses du propriétaire et des créanciers inscrits, indiquées par eux, soient envoyés à l'autorité compétente indiquée dans la demande.

(4) Aucune aliénation n'est opposable au créancier saisissant ou intervenant et à l'adjudicataire, si elle est effectuée après la réception de la demande par le bureau d'immatriculation ou si, lors de l'aliénation, l'acquéreur avait ou devait raisonnablement avoir connaissance de l'ouverture de la procédure ou de la saisie. La même règle s'applique à la constitution d'hypothèques et d'usufruits.

## ARTICLE 39.

(1) La loi du lieu de l'exécution doit prévoir que les créanciers inscrits seront avisés au moins un mois à l'avance de la date jusqu'à laquelle ils pourront, dans les conditions fixées par cette loi, faire valoir leurs droits, et que, au moins un mois d'avance, la date de la vente sera communiquée à ces créanciers et publiée au lieu d'immatriculation.

(2) Le transfert de la propriété et l'extinction des hypothèques s'opèrent dans les conditions prescrites par la loi du lieu de l'exécution.

## ARTICLE 40.

L'inobservation des formalités prescrites à l'article 39 entraîne, suivant la loi du lieu de l'exécution, soit la nullité de la vente, soit la non-opposabilité de la vente à des tiers intéressés, soit la réparation par l'État du préjudice causé. L'obligation de réparation ne peut être subordonnée à la condition de réciprocité.

## ARTICLE 41.

(1) Ne seront déduits du prix d'adjudication avant sa distribution, que les frais de justice effectués dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente et à la distribution du prix, y compris les frais de garde, mais exception faite des frais encourus en vue d'obtenir un titre exécutoire.

(2) Le surplus du prix d'adjudication est distribué aux créanciers, conformément aux règles de procédure de la loi du lieu de l'exécution, et en tenant compte du rang qui leur appartient aux termes de la présente Convention.

## ARTICLE 42.

(1) L'autorité compétente du pays d'immatriculation doit procéder à la radiation des hypothèques éteintes dans les conditions prévues à l'article 39 sur présentation d'une expédition authentique de l'acte d'adjudication et après que l'autorité compétente d'après la loi du pays d'immatriculation aura constaté que l'expédition est authentique, que l'autorité qui a procédé à l'adjudication était compétente et que les stipulations de publicité, visées à l'article 39, ont été observées.

(2) L'autorité compétente du pays d'immatriculation informe les créanciers inscrits de la radiation opérée.

(3) L'expédition de l'acte d'adjudication, vérifiée conformément à l'alinéa (1), constitue à l'égard du bureau d'immatriculation la preuve du transfert de propriété.

## TITRE IV. — DISPOSITIONS FINALES.

## ARTICLE 43.

La présente Convention n'est pas applicable aux bateaux affectés exclusivement à l'exercice, à un titre quelconque, de la puissance publique.

## ARTICLE 44.

Les États contractants, dont la législation ne serait pas, dès à présent, suffisante pour assurer l'exécution des dispositions de la présente Convention, prendront les mesures et édicteront les sanctions nécessaires à cet effet.

## ARTICLE 45.

(1) En vue de l'application de la présente Convention, les autorités judiciaires et administratives compétentes des États contractants sont autorisées à correspondre directement entre elles au moyen des formules annexées à ladite Convention.

(2) À défaut d'accords bilatéraux entre les Gouvernements des États contractants sur la procédure à suivre pour toutes autres communications entre leurs autorités respectives, ces communications se feront par la voie diplomatique ou par toute autre voie admise dans la pratique pour de telles communications.

## ARTICLE 46.

Les États contractants s'engagent à se communiquer, par l'intermédiaire du Secrétaire général de la Société des Nations, les dispositions d'ordre législatif ou réglementaire prises par chacun d'eux pour assurer l'exécution de la présente Convention, la liste des autorités chargées de la tenue des registres, ainsi que le nom et les lettres initiales des bureaux d'immatriculation.

## ARTICLE 47.

(1) Chaque État contractant prendra les mesures nécessaires pour que, à l'expiration d'un délai de trois ans, à compter de la date à laquelle la présente Convention prendra effet en ce qui le concerne, les inscriptions portées sur ses registres et les certificats délivrés par ses bureaux, antérieurement à cette date, soient mis en concordance avec les dispositions de ladite Convention.

(2) A titre transitoire, les certificats d'immatriculation conformes aux dispositions de la loi du pays d'immatriculation, délivrés avant la date mentionnée à l'alinéa précédent, seront admis, jusqu'à l'expiration du même délai, comme équivalents aux certificats d'immatriculation prévus par la Convention.

(3) Pendant le même délai, les dispositions des alinéas (1) et (2) de l'article 14 ne s'appliqueront pas aux bateaux immatriculés avant la date susmentionnée.

## ARTICLE 48.

La présente Convention ne s'applique pas aux colonies, protectorats ou territoires placés sous suzeraineté ou mandat.

## ARTICLE 49.

Les interprétations et réserves figurant au Protocole-Annexe si-joint sont adoptées et auront mêmes force, valeur et durée que la présente Convention.

## ARTICLE 50.

La présente Convention, rédigée en français, portera la date de ce jour et sera, jusqu'au 31 mai 1931, ouverte à la signature de tous les États ayant été représentés à la Conférence ou ayant été invités à s'y faire représenter.

## ARTICLE 51.

La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront transmis au Secrétaire général de la Société des Nations qui en notifiera le dépôt à tous les États signataires ou adhérents.

## ARTICLE 52.

A partir du 1<sup>er</sup> juin 1931, tout État visé à l'article 50 pourra adhérer à la présente Convention. Cette adhésion s'effectuera au moyen d'un instrument communiqué au Secrétaire général de la Société des Nations aux fins de dépôt dans les archives du Secrétariat. Le Secrétaire général notifiera ce dépôt à tous les États signataires ou adhérents.

## ARTICLE 53.

(1) Six mois après le dépôt, le dernier en date, des ratifications ou adhésions de trois États, la présente Convention entrera en vigueur pour chacun des États qui l'aura ratifiée ou qui y aura adhéré au moment dudit dépôt. Cette Convention prendra effet pour les États qui la ratifieront ou qui y adhéreront par la suite six mois après le dépôt de leur instrument de ratifications ou d'adhésion. Elle sera enregistrée par le Secrétaire général de la Société des Nations le jour de son entrée en vigueur.

(2) Tout État peut subordonner l'effet de sa ratification ou de son adhésion à la ratification ou à l'adhésion par un ou plusieurs États désignés par lui dans son instrument de ratification ou d'adhésion.

## ARTICLE 54.

Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant cinq ans, la révision pourra en être demandée à toute époque par trois au moins des États contractants.

## ARTICLE 55.

(1) La présente Convention pourra être dénoncée par l'un quelconque des États contractants après l'expiration d'un délai de cinq ans à partir de la date de son entrée en vigueur pour ledit État.

(2) La dénonciation sera faite sous forme de notification écrite adressée au Secrétaire général de la Société des Nations. Copie de cette notification informant tous les autres États contractants de la date à laquelle elle a été reçue leur sera transmise par le Secrétaire général.

(3) La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général et ne sera opérante qu'en ce qui concerne l'État qui l'aura notifiée.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires susnommés ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève, le neuf décembre mil neuf cent trente, en un seul exemplaire qui sera déposé aux archives du Secrétariat de la Société des Nations; copie conforme en sera remise à tous les États visés à l'article 50.

*Allemagne* (Avec la réserve prévue au protocole-annexe au IX *ad* article 50)

REINHOLD RICHTER  
Dr. WERNER VOGELS  
Dr. ALBRECHT

*Autriche* (Avec la réserve prévue au protocole-annexe au IX *ad* article 50)

E. PFLÜGL

*Belgique*

J. DE RUELLE

*Ville Libre de Dantzig* (*Ad referendum* et avec la réserve prévue au protocole-annexe au IX *ad* article 50)

JÓZEF SULKOWSKI

*France*

G. RIPERT

*Hongrie* (Avec la réserve prévue au IX *ad* article 50 du protocole-annexe)

DIETRICH

*Italie*

CARLO ROSSETTI

*Luxembourg*

BECH

*Pays-Bas* (Avec la réserve prévue au protocole-annexe au IX *ad* article 50)

G. NAUTA

*Pologne* (*Ad referendum*)

JÓZEF SULKOWSKI

*Suisse* (Avec la réserve prévue au protocole-annexe au IX *ad* article 50)

R. HAAB.  
HOHL

*Tchécoslovaquie*

MÜLLER  
Dr. SITENSKY

*Yougoslavie*

Milan M. YOVANOVITCH

## PROTOCOLE-ANNEXE

I. — Il est entendu que la présente Convention n'a pas pour effet de mettre obstacle au droit d'un État de s'opposer, en cas d'événements graves, au transfert d'immatriculation des bateaux inscrits sur ses registres, ni, d'une manière générale, de régler la question des échanges commerciaux d'ordre international auxquels les bateaux donnent lieu, question qui demeure réservée notamment aux traités de commerce et aux conventions générales économiques.

II. — Il est entendu qu'aucune des dispositions de la présente Convention ne doit être interprétée comme modifiant les traités, actes et conventions qui régissent les voies d'eau internationales ou d'intérêt international.

III. — *Ad article 4, alinéa (4)*. — Il est entendu, pour l'application de l'alinéa (4) de l'article 4, que, en ce qui concerne les sociétés de capitaux, leur nationalité est déterminée par le siège social.

IV. — *Ad article 18*. — Chaque État contractant peut se réserver le droit, en ratifiant la présente Convention ou en y adhérant, de ne pas appliquer, par dérogation à l'article 18, les dispositions du Titre II aux bateaux immatriculés sur ses registres qui se trouvent sur son pro-

pre territoire, à moins qu'il n'existe sur ces bateaux une hypothèque garantissant une obligation contractée dans un autre État contractant et stipulée payable dans un autre État contractant et à la condition que ces faits soient mentionnés au registre pour la publicité des droits visé à l'article 19.

V. — Ad *article 21 et suivants*. — Le terme « hypothèque » au sens de la présente Convention comprend entre autres les droits de gage inscrits sur les bateaux immatriculés visés à l'article 1259 du Code civil allemand, les lettres de gage visées à l'ancien article 315 du Code de Commerce néerlandais, les droits de gages visés aux articles 495 à 499 du Code de Commerce roumain, les hypothèques sur bateaux visées aux lois fédérales suisses du 28 septembre 1923 et du 25 septembre 1917.

Il est entendu que, lorsque, en conformité de la loi du pays d'immatriculation et en exécution d'une clause inscrite du contrat constitutif de l'hypothèque, un créancier hypothécaire aura été envoyé en possession du bateau, les droits que lui confère cet envoi en possession d'après la loi du pays d'immatriculation seront reconnus dans tous États contractants comme étant un effet de l'hypothèque.

VI. — Ad *Titre II, chapitre 2*. — Le terme « privilège » au sens de la présente Convention comprend entre autres les gages légaux du droit allemand.

VII. — Ad *article 28*. — Il est entendu que la présente Convention ne porte en rien atteinte aux privilèges pouvant appartenir au Trésor public du pays où se trouve le bateau au moment de la vente forcée, non plus qu'au rang de ces privilèges.

VIII. — Ad *article 38*. — Il est entendu qu'au cas où, en vertu de la loi du pays d'immatriculation, la conclusion de contrats d'affrètement ou de louage de bateaux serait opposable au créancier saisissant ou intervenant et à l'adjudicataire, la règle visée à l'alinéa (4) de l'article 38 s'appliquera, dans les conditions y mentionnées, également à ces contrats.

IX. — Ad *article 50*. — Il est joint à la présente Convention un texte en langue allemande; les Plénipotentiaires, en signant ladite Convention, peuvent réserver à leur Gouvernement le droit, en la ratifiant, d'adopter ce texte, étant entendu que, dans ce cas, ledit texte vaudra également dans les rapports entre les États qui auraient usé du même droit et qu'au cas de différend entre ces États sur l'interprétation des textes, le texte de la Convention prévaudra si un des États parties ou intervenant au différend le réclame.

Le même droit est reconnu aux États qui adhéreront à la Convention.

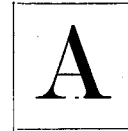
## ANNEXE I.

## LISTE DES LETTRES INITIALES DES ETATS VISÉS A L'ARTICLE 2.

D .....	Allemagne	N .....	Pays-Bas
A .....	Autriche	PL .....	Pologne
B .....	Belgique	P .....	Portugal
BG .....	Bulgarie	RM .....	Roumanie
DA .....	Dantzig	S .....	Suède
F .....	France	CH .....	Suisse
GR .....	Grèce	CS .....	Tchécoslovaquie
M .....	Hongrie	Y .....	Yougoslavie
I .....	Italie		

## ANNEXE II.

## FORMULE A.



CONVENTION CONCERNANT L'IMMATRICULATION DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE, LES DROITS RÉELS SUR CES BATEAUX ET AUTRES MATIÈRES CONNEXES, EN DATE DU 9 DÉCEMBRE 1930.

## TRANSFERT D'IMMATRICULATION.

Nom du Bureau d'immatriculation.

Etat auquel ressortit ce Bureau.

(Imprimé dans la langue du pays d'envoi, les mentions écrites devant être effectuées au moins en caractères latins et en chiffres arabes).

Conformément à l'article 15 de la Convention concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes, en date du 9 décembre 1930, nous vous faisons savoir que nous avons reçu une demande de radiation de notre registre d'immatriculation du bateau . . . . . (nom) . . . . .  
. . . . ., inscrit sous le N<sup>o</sup> . . . . ., que les intéressés désirent faire immatriculer sur votre registre. Il n'existe, de notre part, aucune opposition à cette radiation. Celle-ci sera effectuée dès que vous nous aurez fait parvenir l'attestation constatant l'inscription dudit bateau sur votre registre, accompagnée du certificat d'immatriculation, délivré par nous, et *du duplicata* (1).

Nous annexons à la présente les pièces suivantes :

- 1) la copie certifiée de l'immatriculation sur notre registre;
- 2) un *état des inscriptions existantes* ou un *certificat négatif* (2);
- 3) le consentement écrit et dûment légalisé des créanciers hypothécaires.

(1) Biffer cette mention s'il n'y a pas de duplicata.

(2) Biffer la mention inutile.

## FORMULE B.

B

CONVENTION CONCERNANT L'IMMATRICULATION DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE, LES DROITS RÉELS SUR CES BATEAUX ET AUTRES MATIÈRES CONNEXES, EN DATE DU 9 DÉCEMBRE 1930.

## TRANSFERT D'IMMATRICULATION.

Nom du Bureau d'immatriculation.

Etat auquel ressortit ce Bureau.

(Imprimé dans la langue du pays d'envoi, les mentions écrites devant être effectuées au moins en caractères latins et en chiffres arabes).

Nous référant à votre lettre du . . . . . concernant la radiation de votre registre et l'immatriculation sur notre registre du bateau inscrit sur votre registre sous le nom . . . et le numéro . . . . . nous vous faisons savoir que l'immatriculation de ce bateau sur notre registre a été effectuée le . . . . . sous le nom . . . . . et le numéro . . . . .

Nous vous envoyons ci-inclus le certificat d'immatriculation délivré par vous *et le duplicata* (1) que nous avons retiré (s) conformément à l'article 15 de la Convention concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes, en date du 9 décembre 1930.

(1) Biffer cette mention s'il n'y a pas de duplicata.



FORMULE C.



CONVENTION CONCERNANT L'IMMATRICULATION DES BATEAUX DE NAVIGATIONS INTÉRIEURE, LES DROITS RÉELS SUR CES BATEAUX ET AUTRES MATIÈRES CONNEXES, EN DATE DU 9 DÉCEMBRE 1930.

REQUÊTE À FINS DE MENTION DE SAISIE.

(Imprimé dans la langue du pays d'envoi, les mentions écrites devant être effectuées au moins en caractères latins et en chiffres arabes).

Le bureau d'immatriculation des bateaux à . . . . .  
. . . . .  
est requis de faire le nécessaire pour que mention soit faite sur le registre pour la publicité des droits du fait que le bateau nommé . . . . . appartenant à (1) . . . . . inscrit au registre à . . . . . portant les lettres et numéros . . . . . a fait l'objet d'une saisie-exécution à la date du . . . . . en vertu de (2) . . . . . par (3) . . . . . à la requête de . . . . . pour une créance d'une somme de . . . . .  
. . . . .  
avec intérêts et frais.

(Signé par l'autorité qui a effectué la saisie).

(1) Nom du propriétaire s'il est connu.  
(2) Jugement ou autre titre exécutoire.  
(3) L'autorité qui a effectué la saisie.

**CONVENTION SUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES EN  
MATIÈRE D'ABORDAGE DANS LA NAVIGATION INTÉRIEURE**

Les Hautes Parties contractantes ont nommé pour leurs Plénipotentiaires :

**LE PRÉSIDENT DU REICH ALLEMAND :**

M. REINHOLD RICHTER, *conseiller intime de Régence, chef de Département au Ministère de la Justice du Reich.*

M. WERNER VOGELS, *conseiller ministériel au Ministère de la Justice du Reich.*

M. ERICH ALBRECHT, *conseiller de Légation au Ministère des Affaires étrangères du Reich.*

**LE PRÉSIDENT FÉDÉRAL DE LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE :**

M. E. PFLÜGL, *envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire, délégué permanent auprès de la Société des Nations.*

**SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :**

M. JOSEPH DE RUELLE, *jurisconsulte du Ministère des Affaires étrangères.*

**LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE POUR LA VILLE LIBRE  
DE DANTZIG :**

M. JÓZEF SULKOWSKI, *professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Poznan.*

**LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :**

M. GEORGES RIPERT, *professeur à la Faculté de Droit de Paris.*

**SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE RÉGENT DU ROYAUME DE HONGRIE :**

M. ALFRED DE DIETRICH DE SACHSENFELS, *envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire.*

**SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE :**

M. CARLO ROSSETTI, *envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire, délégué aux Commissions internationales du Danube et de l'Elbe.*

**SON ALTESSE ROYALE LA GRANDE-DUCHESSE DE LUXEMBOURG :**

M. JOSEPH BECH, *ministre d'État, président du Gouvernement grand-ducal, ministre des Affaires étrangères.*

**SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS :**

M. GERHARD NAUTA, *avocat et notaire, ancien professeur à l'École des Hautes Études commerciales de Rotterdam.*

**LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE :**

M. JÓZEF SULKOWSKI, *professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Poznan.*

## SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE :

M. CONSTANTIN CONTZESCO, *ministre plénipotentiaire, délégué aux Commissions européenne et internationale du Danube.*

## LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE :

M. ROBERT HAAB, *professeur à l'Université de Bâle ;*

M. REINHARD HOHL, *chef de section au Département politique fédéral.*

## LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE :

M. BOHUSLAV MÜLLER, *ministre plénipotentiaire.*

M. FRANTISEK SITENSKY, *conseiller supérieur au Ministère du Commerce.*

## SA MAJESTÉ LE ROI DE YOUGOSLAVIE :

M. MILAN YOVANOVITCH, *directeur du Département maritime et fluvial au Ministère royal des Communications.*

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

## ARTICLE PREMIER.

En cas d'abordage survenu entre bateaux de navigation intérieure dans les eaux d'un des États contractants, les indemnités dues à raison des dommages causés aux bateaux, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions suivantes.

## ARTICLE 2.

(1) Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

(2) Il n'est pas dérogé à cette règle dans le cas où, soit les bateaux, soit l'un d'eux sont au mouillage au moment de l'accident.

## ARTICLE 3.

(1) Si l'abordage est causé par la faute de l'un des bateaux, la réparation des dommages incombe à celui qui a commis la faute.

(2) En cas de remorquage, chaque bateau faisant partie du convoi n'est responsable que s'il y a faute de sa part.

## ARTICLE 4.

(1) Si l'abordage est causé par les fautes de deux ou plusieurs bateaux, ces bateaux sont tenus solidairement à la réparation des dommages causés au bateau innocent, ainsi qu'aux personnes et aux choses se trouvant à bord de ce bateau.

(2) Le bateau qui a payé une part supérieure à celle qui est proportionnelle à la gravité de sa faute a, contre les autres bateaux en faute, un droit de recours proportionnel à la gravité des fautes desdits bateaux.

(3) La gravité des fautes est considérée comme équivalente si, d'après les circonstances, une autre proportion ne peut être établie.

## ARTICLE 5.

(1) Si le bateau endommagé ou à bord duquel se trouvent les personnes ou les choses ayant subi des dommages a, par sa faute, contribué à l'abordage, la responsabilité de chacun des bateaux est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises; toutefois,

si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

(2) Les dommages causés soit aux bateaux, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les bateaux en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

(3) Les bateaux en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessure, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa (1) du présent article, il doit définitivement supporter.

(4) Il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne ce recours, la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de bateaux à l'égard des personnes se trouvant à bord.

#### ARTICLE 6.

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

#### ARTICLE 7.

(1) L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt ni à aucune autre formalité spéciale.

(2) Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

#### ARTICLE 8.

(1) Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

(2) Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa (2) de l'article 4 et par l'alinéa (3) de l'article 5 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

(3) Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

(4) Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit d'admettre, dans leurs législations, comme prorogeant les délais ci-dessus fixés, le fait que le bateau défendeur n'a pu être saisi dans les eaux de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

#### ARTICLE 9.

Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de bateaux, telles qu'elles sont établies dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

#### ARTICLE 10.

La présente Convention s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un bateau a causés soit à un autre bateau, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

#### ARTICLE 11.

Sont compris, au sens de la présente Convention, sous la dénomination de bateaux: les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs, les dragues, les grues et élévateurs flottants, les sections mobiles de ponts de bateaux, et tous engins et outillages flottants de nature analogue.

## ARTICLE 12.

Les dispositions de la présente Convention ne préjugent pas des immunités dont jouiraient, dans un des États contractants, les bateaux affectés exclusivement à l'exercice, à un titre quelconque, de la puissance publique.

## ARTICLE 13.

Les interprétations et réserves figurant au Protocole-Annexe ci-joint sont adoptées et auront mêmes force, valeur et durée que la présente Convention.

## ARTICLE 14.

La présente Convention, rédigée en français, portera la date de ce jour et sera, jusqu'au 31 mai 1931, ouverte à la signature de tous les États ayant été représentés à la Conférence ou ayant été invités à s'y faire représenter.

## ARTICLE 15.

La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront transmis au Secrétaire général de la Société des Nations qui en notifiera le dépôt à tous les États signataires ou adhérents.

## ARTICLE 16.

A partir du 1<sup>er</sup> juin 1931, tout État visé à l'article 14 pourra adhérer à la présente Convention. Cette adhésion s'effectuera au moyen d'un instrument communiqué au Secrétaire général de la Société des Nations aux fins de dépôt dans les archives du Secrétariat. Le Secrétaire général notifiera ce dépôt à tous les États signataires ou adhérents.

## ARTICLE 17.

(1) Quatre-vingt-dix jours après le dépôt, le dernier en date, des ratifications ou adhésions de trois États, la présente Convention entrera en vigueur pour chacun des États qui l'aura ratifiée ou qui y aura adhéré au moment dudit dépôt. Cette Convention prendra effet, pour les États qui la ratifieront ou y adhéreront par la suite, quatre-vingt-dix jours après le dépôt de leur instrument de ratification ou d'adhésion. Elle sera enregistrée par le Secrétaire général de la Société des Nations le jour de son entrée en vigueur.

(2) Tout État peut subordonner l'effet de sa ratification ou de son adhésion à la ratification ou à l'adhésion par un ou plusieurs États désignés par lui dans son instrument de ratification ou d'adhésion.

## ARTICLE 18.

Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant cinq ans, la révision pourra en être demandée à toute époque par trois au moins des États contractants.

## ARTICLE 19.

(1) La présente Convention pourra être dénoncée par l'un quelconque des États contractants après l'expiration d'un délai de cinq ans à partir de la date de son entrée en vigueur pour ledit État.

(2) La dénonciation sera faite sous forme de notification écrite adressée au Secrétaire général de la Société des Nations. Copie de cette notification informant tous les autres États contractants de la date à laquelle elle a été reçue leur sera transmise par le Secrétaire général.

(3) La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général et ne sera opérante qu'en ce qui concerne l'État qui l'aura notifiée.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires susnommés ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève, le neuf décembre mil neuf cent trente, en un seul exemplaire qui sera déposé aux archives du Secrétariat de la Société des Nations; copie conforme en sera remise à tous les États visés à l'article 14.

*Allemagne* (Avec la réserve prévue au protocole-annexe au III *ad* article 14)

REINHOLD RICHTER  
DR. WERNER VOGELS  
DR. ALBRECHT

*Autriche* (Avec la réserve prévue au protocole-annexe au III *ad* article 14)

E. PFLÜGL

*Belgique*

J. DE RUELLE

*Ville Libre de Dantzig* (Avec la réserve prévue au protocole-annexe au III *ad* article 14)

JÓZEF SULKOWSKI

*France*

GEORGES RIPERT

*Hongrie* (Avec la réserve prévue au protocole-annexe *ad* article 14)

DIETRICH

*Italie*

CARLO ROSSETTI

*Luxembourg*

BECH

*Pays-Bas* (Avec la réserve prévue au protocole-annexe au III *ad* article 14)

G. NAUTA

*Pologne*

JÓZEF SULKOWSKI

*Roumanie*

CONST. CONTZESCO

*Suisse* (Avec la réserve prévue au protocole-annexe au III *ad* article 14)

R. HAAB.  
HOHL

*Tchécoslovaquie*

MÜLLER  
DR. SITENSKY

*Yougoslavie*

Milan M. YOVANOVITCH

### PROTOCOLE ANNEXE.

I. — *Ad article premier.* — A) Les Hautes Parties contractantes déclarent que l'expression « eaux d'un des États contractants » ne vise pas les eaux des colonies, protectorats ou territoires placés sous suzeraineté ou mandat.

B) Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit de prévoir dans leur législation nationale:

1) Que la Convention ne sera pas applicable dans les eaux où la navigation est exclusivement réservée à leur nationaux;

2) Que la Convention ne sera pas applicable sur les lacs situés à l'intérieur d'un seul État et sans communication avec d'autres voies navigables.

II. — Ad *article 2, alinéa (2)*. — Les mots, « au mouillage » doivent être entendus comme s'appliquant également à des bateaux amarrés ou autrement immobilisés.

III. — Ad *article 14*. — Il est joint à la présente Convention un texte en langue allemande; les Plénipotentiaires, en signant ladite Convention, peuvent réserver à leur Gouvernement le droit, en la ratifiant, d'adopter ce texte, étant entendu que, dans ce cas, ledit texte vaudra également dans les rapports entre les États qui auraient usé du même droit et qu'au cas de différend entre ces États sur l'interprétation des textes, le texte de la Convention prévaudra si un des États parties ou intervenant au différend le réclame.

Le même droit est reconnu aux États qui adhéreront à la Convention.

PRESIDENTE. Pongo a partito l'articolo 1, la cui approvazione implica quella delle Convenzioni e Protocolli annessi che ne formano l'oggetto.

(È approvato.)

ART. 2.

La presente legge entrerà in vigore nei termini ed alle condizioni previsti: a) agli articoli 8 a 13 della Convenzione di cui al n. 1 dell'articolo precedente; b) agli articoli 50 a 55 della Convenzione di cui al n. 2, c) agli articoli 14 a 19 della Convenzione di cui al n. 3 dell'articolo precedente.

(È approvato.)

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 16, che autorizza la spesa di lire 2,200,000 per la costruzione della strada di « Fantiscritti » attraverso la zona marmifera, nel comune di Carrara.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 16, che autorizza la spesa di lire 2,200,000 per la costruzione della strada di « Fantiscritti » attraverso la zona marmifera, nel comune di Carrara. (*Stampato* n. 1622-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

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

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 16, che autorizza

la costruzione della strada di « Fantiscritti » attraverso la zona marmifera, nel comune di Carrara ».

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

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 dicembre 1932, n. 1906, concernente l'attribuzione alla Corte dei conti dell'esame delle contabilità relative alle gestioni degli ex-Commissariati civili di Trieste, Trento e Zara (*Stampato* n. 1634-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

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

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

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

**Approvazione del disegno di legge: Distacco dalla provincia di Savona dei comuni di Cogoleto e di Tiglieto e loro riaggregazione alla provincia di Genova.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Distacco dalla provincia di Savona dei comuni di Cogoleto e di Tiglieto e loro riaggregazione alla provincia di Genova. (*Stampato*, n. 1643-A)

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione degli articoli:

ART. 1.

I comuni di Cogoleto e di Tiglieto sono staccati dalla provincia di Savona e riaggregati a quella di Genova.

(È approvato).

ART. 2.

Con decreti Reali, su proposta del Ministro dell'interno, sarà provveduto alla sistemazione dei rapporti patrimoniali e finanziari fra le provincie di Genova e di Savona, in dipendenza della modificazione di circoscrizione disposta con l'articolo 1º e a quanto altro occorra per la esecuzione della presente legge.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934. (*Stampato* n. 1591-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Barbaro. Ne ha facoltà.

BARBARO. Onorevoli Camerati! La politica fascista dei lavori pubblici mantiene,

anzi intensifica, e deve mantenere e intensificare, il ritmo della propria feconda attività, anche e specialmente in tempo di crisi.

Questi periodi di collasso dell'umanità si vincono, anche se fatali, o almeno si riducono di proporzioni, da parte dei popoli e degli Stati più forti, con il non rassegnarsi all'avverso destino, e soprattutto con il contrapporre alle conseguenze ed inevitabili distruzioni di ricchezza, costruzioni di opere salde, granitiche, atte a sfidare i secoli e a rafforzare la struttura economica interna.

Tale è, a parer mio, la concezione relativa ai lavori pubblici dello Stato Fascista, che, anche in questo importantissimo campo, è all'avanguardia di tutti gli Stati moderni del mondo.

Tale, del resto, è la via per uscire primi, con minori danni, e certamente meglio preparati e attrezzati, dalla crisi stessa, la quale, comunque, è un fenomeno transitorio, che bisogna considerare ormai prossimo alla fine. e che non bisogna accettare e valutare con fatalistica e passiva rassegnazione, ma fortemente controbattere con ferma ed intelligente volontà. È evidente il vantaggio che da questa concezione deriva alle numerose categorie di lavoratori disoccupati e, in definitiva, anche alla nazione tutta, la quale per tal modo, gagliardamente, reagisce al fenomeno della disoccupazione; fenomeno che presso di noi è circoscritto in maniera rilevante e confortante.

Ma è altresì evidente, che l'Italia fascista accelera la sua vasta e storica opera di costruzione, e di ricostruzione non soltanto per fronteggiare la disoccupazione — il che sarebbe cosa di per sé nobilissima — ma anche per soddisfare a quel bisogno insopprimibile, che è caratteristica saliente di tutti i popoli forti e bene governati, dei regimi saldi, volitivi e lungimiranti, dei grandi periodi della storia, da cui, attraverso travagli ed elaborazioni, si sprigiona una nuova e più grande civiltà!

Come fra gli individui, così tra i popoli, costruisce, anche nei momenti difficili, quello che sente la propria forza e il proprio genio, e vuole trasfonderlo nelle cose, tramandarlo a quelli che verranno, quasi per orientarli e indirizzarli alla propria volontà; insomma, costruisce soprattutto quello, che crede nel proprio avvenire!

È l'Italia fascista, onorevoli Camerati, profondamente crede ed instancabilmente perciò lavora e prodigiosamente costruisce, a malgrado, e starei per dire, a dispetto, di tutte le difficoltà del momento, di tutte le insidie e di tutti gli scetticismi di altri popoli,



che spesso ci odiano perchè ci invidiano, ma più spesso non ci seguono, perchè non ci conoscono e perchè non ci capiscono. E non ci possono a volte capire, poverini, come non si può capire il genio, che crea, specie nei momenti in cui è pervaso e acceso dalla divina fiamma della volontà creatrice!

Dalle considerazioni finora fatte, deriva l'assoluta necessità, che le opere siano graduate ed eseguite secondo quel vasto, organico e meditato programma, che sembra già formulato nelle sue linee fondamentali, e a cui molto saggiamente accenna, a nome della Giunta del bilancio, l'onorevole relatore. Ed infatti oggi non si tratta di fare lavori comunque e dovunque pur di legittimare l'impiego della mano d'opera e i conseguenti salari, come purtroppo avveniva nei tristissimi tempi andati, in cui, per fronteggiare la disoccupazione, si eseguivano magari inutili e ridicoli movimenti di terreno nel greto dei torrenti, ma si tratta di affrontare e risolvere i grandi problemi rimasti in passato e per secoli insoluti e che varranno a rendere più fecondo, più produttivo, più bello il sacro suolo della Patria nostra!

È quasi superfluo osservare, che un programma tanto complesso e importante debba anzitutto ispirarsi alle altissime finalità di ordine nazionale e inoltre ai più vitali bisogni delle diverse provincie e debba, lungi dall'essere rigido, una volta formulato, essere suscettibile di tutti quei miglioramenti, perfezionamenti, e gradualità ritocchi, che verranno suggeriti da un lato dall'esperienza, e dall'altro dalla collaborazione degli Enti locali, la quale ultima potrà essere davvero preziosa, se sarà sapientemente armonizzata dalla visione di insieme degli organi centrali.

Qualunque dannoso carattere di contigenza, quindi, dovrà essere inesorabilmente bandito nella compilazione e nella realizzazione di siffatto programma, il quale ha finalità troppo nobili, perchè possa essere comunque compromesso o storpiato. Gli uomini, le masse dei lavoratori, specie in virtù delle formidabili organizzazioni sindacali del fascismo, si possono con relativa facilità spostare da un capo all'altro del Regno; ma, onorevoli Camerati, le opere, una volta eseguite, quando siano eseguite senza ragione, rimangono pesi morti, e testimoni eloquenti e quasi perenni dell'errore compiuto.

Insomma, a mio avviso, tale programma dovrebbe prescindere del tutto dal fenomeno momentaneo della disoccupazione, anche se si fosse costretti, per necessità di cose, a più

rapidamente attuarlo od anche a integralmente attuarlo per fronteggiare il suaccennato fenomeno.

A tale proposito mi sembrerebbe opportuno, che si conoscesse, come e da quali organi siano effettuati tali studi programmatici.

L'onorevole relatore rinnova anche quest'anno il voto, quanto mai legittimo, che il piano regolatore generale delle Ferrovie sia concretamente formulato e ricorda la promessa autorevolmente fatta al riguardo dall'onorevole Ministro, sempre vigile, sagacissimo, appassionato animatore di ogni grande e sana opera pubblica. Mentre approvo incondizionatamente questa richiesta, penso, che anche il piano regolatore generale delle Ferrovie, al pari del piano regolatore di qualunque altra opera pubblica, debba essere studiato, discusso, elaborato e inserito nello stesso vastissimo, lungimirante, organico programma, di cui ho parlato finora, e che dovrebbe essere comprensivo di tutto lo sforzo possente, che il Regime Fascista e il popolo italiano stanno effettuando per conquistare alla Nazione un avvenire sempre migliore.

Come, d'altro canto, onorevoli Camerati, si potrebbe concepire un piano generale di opere ferroviarie, ad esempio, che prescindesse dallo studio delle comunicazioni stradali, marittime, aeree o dallo studio dei problemi e delle opere portuali, che tanta parte hanno e debbono avere in una nazione come l'Italia, che ha così grande sviluppo di coste?

Come si potrebbe immaginare un piano regolatore di opere stradali che non tenesse conto delle vaste zone di bonifica, e delle importantissime trasformazioni fondiari, che il Governo Fascista, con grande amore e tenace volontà, effettua per dare nuove terre all'Italia nuova?

Il Fascismo c'insegna, come nella vita di un grande Stato tutto è sintesi, sguardo panoramico e d'insieme, fusione di volontà ferrate, e non analisi, visione miope e unilaterale, disorganicità o spezzettamento di energie...

Sarebbe interessante, davvero, in tali studi programmatici, tenere molto conto dei rapporti tra densità della rete stradale, densità della rete ferroviaria, sia normale che ridotta, e densità della popolazione, nei confronti delle diverse zone e delle singole provincie!...

Ora, secondo me, passando ad alcuni speciali problemi, occorre dare forte impulso alla trasformazione e al radicale perfezionamento, soprattutto delle grandi arterie ferroviarie esistenti, delle due grandi arterie che

collegano gli estremi opposti del territorio nazionale, il mezzogiorno al settentrione d'Italia e al centro d'Europa e che, varranno a far vincere rapidamente le grandi distanze determinate dalla forma estremamente allungata della penisola, nel senso dei meridiani.

Raddoppiare e rafforzare la linea ionica-adriatica, dalla Sicilia fino all'Emilia, correandola e dotandola del materiale migliore e del più pesante armamento, che consenta grazie al favorevolissimo profilo altimetrico della linea stessa le maggiori velocità dei treni per i viaggiatori e per le merci, è certamente cosa quanto mai saggia e necessaria.

Favorire e intensificare, quanto più è possibile, la elettrificazione della rete ferroviaria — là dove l'elettrificazione è utile — e particolarmente della grande arteria tirrenica, che va dalla Sicilia alla Liguria, e che è adattissima alla elettrificazione, e che specialmente dalla elettrificazione potrà trarre considerevoli vantaggi, a tutti gli effetti, è cosa altrettanto saggia, necessaria ed urgente.

Al plauso quindi, che l'onorevole Giunta del bilancio ha indirizzato al Governo, per l'impulso dato al grande piano di elettrificazione delle ferrovie italiane, mi unisco con tutto il cuore, così come deve fare ogni italiano.

Ma se le grandi linee ferroviarie debbono avere la necessaria precedenza, bisognerà ricordare, che meritano speciale considerazione anche alcune reti minori, come ad esempio, le ferrovie secondarie siciliane, le ferrovie Calabro-Lucane, ecc., le quali in molti casi sono state eseguite e completate solo in parte, e delle quali esistono perciò tronchi non collegati al sistema, relativo e quindi inefficienti proprio perchè isolati...

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sarebbe stato meglio non ci fossero state!

BARBARO. Tali reti minori, per il loro speciale carattere di ferrovie di montagna... (*Interruzione del deputato Sansanelli*).

Mi permetta, onorevole Sansanelli, c'è una proposta che mi pare molto saggia. Tali reti, per il loro speciale carattere di ferrovie di montagna, e quindi a forte pendenza...

SANSANELLI. Non servono a niente!

BARBARO. ...come anche tutte le traversali appenniniche, dovranno essere interamente elettrificate, perchè forse soltanto per tal modo potranno rendere preziosi servizi alla economia locale e nazionale.

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Per alcuni di tali tronchi sarebbe meglio smantellare i binari. (*Applausi*).

Voci. D'accordo, d'accordo!

BARBARO. Non bisogna mai tornare in dietro! Non sono affatto d'accordo, perchè le ferrovie, e solamente le ferrovie fra i mezzi di comunicazione terrestri, abbassano al minimo il costo dei trasporti e consentono il trasporto delle merci più povere.

SANSANELLI. Nessuno le ha mai chieste. Le chiedeva la Camera, il Parlamento di un tempo!

PRESIDENTE. Onorevoli Camerati, lascino parlare.

BARBARO. Poichè non è stato completato il programma non si può giudicare del rendimento delle ferrovie stesse.

La elettrificazione delle linee a scartamento ridotto, di tali reti minori, insomma, onorevoli camerati, dovrà trasformare quasi in tramvie la maggior parte.... (*Interruzione del deputato Sansanelli*).

PRESIDENTE. Onorevole Sansanelli!

BARBARO. ....dovrà trasformare in tramvie la maggior parte delle ferrovie secondarie italiane, semplificando i servizi ed intensificando al massimo le comunicazioni.

Sarà questa una grande e salutare riforma, degna in tutto del Regime fascista.

Non mi fermo....

Una voce. Tu elettrifichi le ferrovie, ma elettrizzi la Camera!

BARBARO. La elettrizzano gli altri, se mai!

Io non mi fermo a considerare, onorevoli camerati, l'opera, meritevole di elogio, dell'Azienda autonoma statale della strada, la quale prosegue sicura nel suo vasto programma... (*Approvazioni*).

Voci. Siamo d'accordo!

BARBARO. ....nel suo vasto programma, che ha di già trasformato in maniera radicale tutta la grande rete stradale italiana.

Nuovi vitalissimi tronchi sono in costruzione, che miglioreranno e completeranno tale rete principale.

Ma non posso passare ad altri argomenti senza accennare al non meno importante problema della così detta viabilità minore, la quale, pur rappresentando un vistosissimo Patrimonio della Nazione, minaccia di subire graduali abbandoni e danni quasi irreparabili, se non si provvede, con la massima urgenza e con la massima energia, ad assicurarne, in modo stabile, uniforme e preciso, la manutenzione.

I Comuni, è certo, non sono in grado di provvedervi, nemmeno soltanto in parte; e non bisogna farsi illusioni!.... (*Bene*); le provincie hanno l'attrezzatura tecnica necessaria, ma non hanno la competenza, nè, tanto meno, i mezzi finanziari!.... (*Commenti*).

*Voci.* I soldi mancano!

BARBARO. Occorre affidare, con la dovuta sollecitudine, tale imponente, fitta ed addirittura preziosa rete stradale alle amministrazioni provinciali, assicurando un adeguato finanziamento, con carattere continuativo. (*Approvazioni*): Mi duole, a questo proposito, di non potere condividere l'opinione, del valoroso relatore, circa quella che egli definisce «stradomania» giacchè anzitutto, secondo me, in un paese come il nostro, nessuna mania potrebbe essere più sana e più santa di quella di costruire, con criterio s'intende, strade, e inoltre salvo, qualche ben delimitata zona, non mi pare che ancora presso di noi, sia raggiunto quel grado di saturazione stradale, che una parola come quella adottata dall'onorevole Relatore, farebbe presupporre.

Tale osservazione evidentemente ha un valore molto maggiore per il Mezzogiorno d'Italia e per le Isole, dove, se, per virtù del Regime Fascista, sono state costruite molte strade, e molte sono in costruzione, molte altre ancora bisognerà costruirne per fare avvicinare le relative provincie interessate ai termini di quel rapporto medio fra i chilometri di strade esistenti, la popolazione, e il numero dei chilometri quadrati di territorio, cui si riferisce l'onorevole Camerata e amico Muzzarini.

Ed in ultimo, io ritengo doveroso ricordare, che proprio in questi giorni è stata pubblicata, da parte dell'onorevole Ministero dei lavori pubblici, una completa, ampia, documentata e veramente interessante relazione circa l'«azione del Governo Fascista per la ricostruzione delle zone danneggiate da calamità».

Tale relazione, secondo me, è degna del Decennale della Rivoluzione Fascista e rappresenta il trionfo della tenacia e della volontà di un grande popolo sulle forze avverse e brute della natura!

Per chi, come me, onorevoli camerati, abbia sofferto e vissuto la più grande tragedia tellurica, che la storia moderna ricordi, non senza emozione si esamina tale imponente e palpitante documentazione di umana solidarietà, di civile assistenza, di volontà ricostruttrice, con cui il Governo Fascista ha offerto il suo braccio poderoso alle popolazioni, che languivano nelle più

sgangherate, cadenti e indecorose baracche, e con cui il Governo Fascista è sempre prontamente accorso per lenire tutte le più tristi conseguenze delle pubbliche calamità, che purtroppo non sono mancate nemmeno in quest'ultimo decennio....

Di particolare interesse sono i dati numerici ed i grafici statistici, che la relazione accennata reca specie circa le opere dipendenti dal terremoto del 1908 ed eseguite nelle Provincie di Messina, di Reggio e di Catanzaro prima e dopo del 1922.

Rilevante il numero delle opere degli Enti locali e degli edifici pubblici che furono costruiti successivamente all'Ottobre fatidico dell'anno 1922. La spesa, nel decennio Fascista, è quasi doppia per questi ultimi in confronto della spesa fatta nei quattordici anni precedenti. Per quanto riguarda le opere degli Enti locali la spesa è stata più che tripla di quella del periodo precedente.

Imponente addirittura la mole delle chiese e degli istituti di beneficenza, che, si può dire senza esagerazione, siano stati iniziati e ricostruiti soltanto dopo la Marcia su Roma. Imponente infine la massa delle case economiche, popolari e per impiegati per le quali, mentre prima del 1922, si erano spesi 108 milioni di lire, dopo l'avvento del Governo Fascista furono erogate ben 537,524,599 lire. E ciò permise, che fosse avviato a concreta soluzione l'assillante, angoscioso problema dello sbaraccamento, che gravava come un incubo su tutte le zone devastate.

Tra i grafici però di detta relazione, manca, appunto perchè non di competenza, purtroppo, dell'onorevole Ministero dei lavori pubblici, quello che concerne la ricostruzione privata la quale pure rappresenta un elemento rilevantissimo, anzi addirittura preponderante, nei confronti della rinascita delle provincie distrutte.

A tale parte della ricostruzione, che più direttamente e più da vicino interessa i privati cittadini danneggiati, il Governo Fascista ha devoluto oltre un miliardo di lire. Ma, per la verità, bisogna dichiarare, che ancora siffatto problema della ricostruzione privata è lungi dall'essere stato risolto.

Il fondo residuo, riguardante le obbligazioni-terremoto, non è davvero sufficiente a coprire il fabbisogno totale — pur ammettendo, che molte domande giacenti, cadranno perchè più volte ripetute —; e perciò è necessario, che detto fondo, quando le condizioni del bilancio lo consentano, venga, se non triplicato, almeno raddoppiato.

Secondo me, molto avrebbe pure giovato, come ebbi a osservare in parecchie altre occasioni, il provvedimento, insistentemente da molti richiesto, della unificazione di tutti i servizi relativi alla ricostruzione, presso il benemerito Ministero dei lavori pubblici e particolarmente presso la Direzione generale dei servizi speciali, che, con tanta passione e sagacia, svolge la sua complessa e organica azione a favore delle provincie devastate.

Tale unità di indirizzo, voluta molto saggiamente dal Governo Fascista e attuata con decreto-legge del 9 dicembre 1926, numero 2389, dette ottimi, brillanti risultati, dovunque e tutte le volte che fu sperimentata. Il prodigio della rinascita di Mascali, la ricostruzione del Vulture e delle Marche sono esempi eloquenti.

Tale legge avrebbe potuto e forse potrebbe tuttora essere estesa, con successo, alla liquidazione definitiva dei danni arrecati dai precedenti e più gravi terremoti. Mi associo perciò pienamente al voto, che formula in tal senso l'onorevole relatore, il quale osserva ed asserisce, che « si potrebbe ottenere così un più rapido esaurimento del compito, che resta ancora da assolvere per ridare alle zone danneggiate la completa normalizzazione di vita ».

In conclusione, onorevoli Camerati, una quinta parte circa dell'immane opera di ricostruzione resta ancora da completare. Vi sono ancora zone vaste di baraccamenti, che debbono essere demoliti. Vi sono ancora vaste aree centrali nei più importanti comuni devastati, che debbono essere ricostruite.

Si tenga presente, che quello che si fa in meno, in fatto di case private, si deve fare in più in fatto di case economiche e popolari, che necessariamente debbono essere costruite in serie e quindi sono, e non possono non essere, un po' meno rispondenti alle esigenze dei singoli cittadini.

Si tenga inoltre presente, che il contributo, che lo Stato molto nobilmente devolve, e dovrà devolvere, ai cittadini danneggiati dai terremoti è indispensabile per poter costruire applicando le norme antisismiche, le quali rendono più oneroso e aumentano di molto il costo dei fabbricati. Si tenga, altresì, ben presente, che la gran maggioranza dei danneggiati, i quali, ancora e da molti anni, attendono il contributo per poter ricostruire la propria casa, è costituita da cittadini di modestissime condizioni finanziarie. Si consideri, che la intricata legislazione sul terremoto faceva obbligo di effettuare la valutazione delle case nelle città di Reggio e Mes-

sina in base all'imponibile, il che riduceva di molto, portandolo a un minimo, l'indennizzo complessivo, che non bastava davvero a compensare e a far ricostruire quello, che era stato distrutto. Da ciò la necessità in molti casi di integrare i cespiti urbani mediante trapassi di altri diritti a mutuo relativi a zone non urbane, in cui le valutazioni erano effettuate mediante perizie giurate. Si consideri infine (e questo forse non fu mai detto, ma è bene ricordato da quanti conobbero da vicino il cataclisma del 1908), che, se enorme fu allora il danno arrecato dal terremoto, anzi dalla serie interminabile di scosse telluriche, che per parecchi mesi si susseguirono, rilevantisimo fu anche il danno arrecato dalla mano dell'uomo!...

Lo smarrimento, forse determinato dal fenomeno senza precedenti nella storia, aveva suggerito finanche l'idea, di neroniana memoria, del bombardamento da mare delle due nobili città di Reggio e di Messina! Si sarebbe voluto spianare così, forse, la via alla loro rinascita!

Successivamente, fu abbandonata l'idea quasi... eroica del bombardamento, ma le due città furono ugualmente e letteralmente rase al suolo dall'opera paziente, metodica e inesorabile delle mine. Insigni tecnici del tempo affermarono in molte occasioni, che il danno dovuto alla mano dell'uomo quasi era stato equivalente a quello fatto dal terremoto. Molti infatti sarebbero stati gli edifici, sia pubblici che privati, suscettibili di facili e poco costose riparazioni.

Tale dolorosissimo ricordo giova, onorevoli Camerati, a dimostrare il fondamento anche etico e quasi giuridico, oltre che sociale, del contributo, che lo Stato dà ai danneggiati di quel lontano terremoto, dal quale ci separano più di 24 anni di vita e di storia!...

Il fascismo, onorevoli Camerati, ha ricevuto dai passati governi anche questa pesante eredità di dolore, di macerie, di miserie!

Per volontà del Duce il prodigio della rinascita delle zone distrutte si è quasi compiuto. Resta però un'ultima parte da completare. Ho la profonda convinzione che, appena sarà possibile, il fascismo, con un ultimo gagliardo sforzo di carattere finanziario, porrà la parola « fine » alla storica, grandiosa, esemplare opera di ricostruzione e di risurrezione di tutte le provincie devastate! (*Vivi applausi. Congratulazioni*).

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

CATALANI. Onorevoli Camerati! Di fronte all'impotenza delle opere, è arduo qualsiasi tentativo di rassegnazione.

Il bilancio del decennio è formidabile: città risanate ed abbellite, ampi moli e capaci calate, vasti ponti riattati o costruiti, maestose stazioni marittime e formidabili arginature di acque, potenti dighe e lavori in 82 porti del Regno, grandiose opere di bonifica idraulica e salde sistemazioni di spiagge lungo il litorale di quindici provincie, importanti tronchi ferroviari ed elettrificazione di grandi linee, comode camionabili e pulsanti autostrade, edifici pubblici e sanatori modelli, lindi ospedali ed opere di risanamento, stadi grandiosi e superbe palestre, e poi l'acqua ristoratrice in migliaia di comuni per dissetare, dopo secoli, milioni di italiani.

Il Governo fascista ha portato ovunque, dalle vette eccelse alle più malsane regioni, dalle grandi città ai più piccoli villaggi — come a giusta ragione diceva l'onorevole Ministro Crollalanza — i segni tangibili della propria azione realizzatrice, colmando lacune e fronteggiando grandi e piccoli problemi di vita civile ed economica della Nazione.

Circa 37 miliardi di lire sono stati impegnati dal Regime nel suo primo decennio, in opere di pubblica utilità, contro undici spesi complessivamente nel sessantennio dal 1862 al 1922.

Uomini politici e di affari, giornalisti ed osservatori, studiosi critici ed artisti europei hanno vagheggiato il volto della propria Patria a somiglianza dell'Italia fascista; ma non ci è pur giunta, o camerati, la eco di terre più lontane che, per avere la fortuna di ospitare milioni d'italiani, seguono con più vivo interesse, con maggiore sincerità e con più calda simpatia l'ascesa radiosa della nostra Patria?

Come è dolce sentire tutto l'orgoglio di fascista e di italiano, nelle lontane Americhe, ove con ammirazione entusiastica e sincera la nostra rinascita è compresa ed esaltata da uomini di diverse lingue e di diverso colore!

« Abbiamo sterminate estensioni di territorio, più grandi di quanto è tutta Europa, tutti i climi e la possibilità di tutte le colture, e le terre più fertili, e ferro, e carbone, e petrolio, e diamanti; ma che vale tutto questo quando manca al nostro paese la rinascita grandiosa della vostra Patria? » — mi sono inteso ripetere da alte personalità in vari Stati del Brasile; mentre, pochi mesi or sono, nella capitale del Matto Grosso, l'estremo limite dell'America del Sud, l'ex Presidente dello Stato, Arcivescovo Don Jakino Correa da

Costa, personalità eminente che ha recentemente visitata l'Italia, facendomi le lodi più entusiastiche del nostro Paese, si augurava, da buon brasiliano, che la grande Confederazione Sud-Americana potesse in un cinquantennio veder compiute tutte le opere che « il mondo attonito » ha visto in un decennio compiere in Italia dal Regime del Duce.

E non è superfluo dire qui, da noi, di tutto quanto il Fascismo ha fatto, quando la eco della grandiosità delle opere ha superato i nostri confini ed è giunta nei paesi più lontani?

Si può parlare della immensità delle opere soltanto limitandosi ad una branca di esse o circoscrivendole a qualche Regione.

Io mi ritrarrò nei limiti angusti della mia provincia e, riferendomi per sommi capi a quanto il Regime ha operato, invocherò il suo benevolo intervento, perchè sia finalmente sanato lo stridente contrasto fra l'avanzo di una vergogna secolare e l'opera di una rinascita imponente.

Accennerò, pertanto, agli acquedotti, alla viabilità, all'edilizia scolastica, al risanamento di Potenza.

Nel decennio, per la nostra regione, il Fascismo ha già speso in opere pubbliche ben 268 milioni, attraverso il Provveditorato alle Opere, che ha risposto in modo mirabile al suo altissimo scopo.

Nell'esercizio finanziario corrente il vasto e complesso programma di opere pubbliche, che il Regime ha opportunamente predisposto per combattere la disoccupazione invernale, è stato realizzato dal Provveditorato per la Lucania — per la parte di sua competenza — con celerità veramente Fascista. In pochi giorni, oltre cento lavori, per un importo di circa 30 milioni, sono stati appaltati e quasi tutti immediatamente iniziati.

La costruzione dei grandi acquedotti, che fu voluta personalmente dal Duce, a totale spesa dello Stato, e che darà l'acqua a 55 comuni, basterebbe di per sè sola, nella nostra provincia, ad eternare il Regime.

Sua Eccellenza Crollalanza che, fedele interprete dei voleri del Capo « fra i primi atti del suo Governo dette una prova di speciale simpatia alla Lucania, assicurandole i mezzi indispensabili per portare a termine la costruzione dei grandi acquedotti » e che con cuore filiale s'interessa di tutti i problemi della nostra Terra, con assidua e vigile cura ha saputo e voluto superare tutti gli ostacoli e le non lievi difficoltà che si sono presentati al proseguimento di questa grande opera. Oggi che i lavori, con ritmo celere, si avviano

al completamento, occorre ancora provvedere a due problemi di vitale importanza: l'esecuzione dei lavori complementari riconosciuti indispensabili per assicurare il buon funzionamento; la manutenzione dei grandi Acquedotti dell'Agri e del Basento.

So che l'onorevole Ministro si preoccupa di avvisare ai mezzi per esercitare la manutenzione dei grandi Acquedotti e di tanto la Lucania gli è grata.

Lo Stato ha speso ingenti somme e non è possibile che faccia a meno di istituire o controllare un Ente, che provveda alla conservazione ed alla manutenzione di questo considerevole patrimonio.

A quale Ente, e con quali mezzi, potrà affidarsi la manutenzione dei due grandi Acquedotti?

Non certo alle amministrazioni provinciali di Potenza e di Matera, le quali, pur obbligate per la legge 7 aprile 1917, n. 601, a provvedere alla manutenzione dei piccoli Acquedotti per i primi cinque anni, sono impotenti innanzi alla grandiosità delle opere, a provvedere a qualsiasi manutenzione sia ordinaria che straordinaria degli Acquedotti del Basento e dell'Agri.

Non ai Consorzi dei piccoli comuni Lucani, che per le specifiche condizioni finanziarie in cui si trovano devono considerarsi assolutamente incapaci ad assumere ed esercitare un servizio tanto importante.

Non resta che ricorrere alla costituzione di un Ente autonomo, sul tipo dell'Ente autonomo per l'Acquedotto pugliese. Io sarei del parere, anzi, che la manutenzione dei grandi Acquedotti della Lucania fosse affidata allo stesso Acquedotto pugliese, che è perfettamente attrezzato e che può dare certezza di continuità nell'approvvigionamento idrico alle nostre popolazioni.

A questo Ente, oltre ad un fondo iniziale che potrà dare lo Stato, potrebbe assegnarsi per un quinquennio il rimborso delle spese effettive di manutenzione sostenute, in applicazione della citata legge 7 aprile 1917, in ragione del 50 per cento dallo Stato, 25 per cento dalle provincie di Potenza e di Matera, e del 25 per cento dai comuni. Posteriormente le due provincie di Potenza e Matera ed i comuni si ripartirebbero la spesa in proporzioni del quantitativo di acqua assegnato a ciascun comune ed a ciascuna provincia.

Soltanto così sarà evitato che le nostre popolazioni, dopo aver conosciuto il refrigerio dell'acqua, possano riavere il tormento della sete! (*Approvazioni*).

Altro problema che interessa tutte le regioni in genere e la regione Lucana in ispecie — perchè sfornita di ferrovie — è quello della strada.

L'Azienda autonoma ha operato brillantemente, dando alla nostra Patria una rete stradale che tutto il mondo ci invidia: pavimentazioni, correzioni di tracciati, ponti, cavalcavie, sottovie, soppressioni di passaggi a livello, segnalazioni stradali, alberature.

Con l'allargare e sistemare le curve, col ridurre le forti pendenze, col ricolmare i dislivelli, col rettificare i tracciati, l'azienda ha abbreviato enormemente le distanze, consentendo ai mezzi meccanici, anche nelle zone montuose, una andatura doppia di quella precedente.

Occorre però che si provveda a dare un assetto definitivo anche alla viabilità minore, principalmente per quanto riguarda la manutenzione. Strade di seconda e terza classe, che integrano le arterie principali, hanno bisogno, e talune hanno urgenza, di essere razionalmente sistemate, ed io penso che non si possa fare a meno di considerare le diverse strade come un tutto armonico, essendo inutile che una strada sia tenuta ottimamente, quando la strada che segue è intransitabile.

È forse opportuno esaminare la possibilità di affidare all'azienda della strada, per ora, le più importanti vie di comunicazioni affidate ancora alle provincie e di dare a queste, fornite di uffici ed attrezzate tecnicamente, la rete stradale comunale più importante, che in molte zone i comuni abbandonano da anni, determinandone il deterioramento ed a volte la perdita, con un danno incalcolabile per la Nazione.

L'onorevole Muzzarini, nella sua lucida relazione, ha trattato brillantemente questo problema: io mi permetto richiamare l'attenzione del Governo sul fatto denunziato dall'onorevole Giunta del bilancio, in merito alle falcidie continue fatte dagli Enti locali sui fondi destinati alla viabilità, principalmente quando essi provengono dallo Stato.

Nella Lucania il Regime, creando alcune nuove strade ed ultimando alcuni tronchi iniziati ed abbandonati da un trentennio, ha il gran merito di aver data alla nostra regione una rete organica, che ne ha valorizzato le risorse agricole ed ha dato nuovo impulso alle iniziative. Ma in alcune zone occorre ancora abbreviare le distanze, per far diminuire i costi dei trasporti che incidono oggi fortemente sul prezzo delle merci e delle derivate.

Ringrazio l'onorevole Ministro del suo vigile e costante interessamento per la costruzione di tronchi stradali nella Lucania e mi permetto insistere sulla necessità che siano ultimati i tronchi stradali iniziati in seguito alla « legge per la Basilicata », destinati a congiungere le più importanti arterie per un traffico più rapido e più intenso, ed abbandonati da decenni.

Richiamo ancora la benevola attenzione di lui sul completamento dell'ultimo tronco della Moliterno-Cogliandrino, che unirà rapidamente la Lucania con la Calabria; sul completamento della Albano di Lucania - Marsico Nuovo, nell'ultimo tratto Calvello - Marsicovetere, che dovrebbe allacciare la Via Appia con la Val d'Agri, mettendo in direttissima comunicazione due grandi arterie nazionali e quindi il Basso Potentino ed il Materano con il Lagonegrese; sul completamento della Laurenzana-Lago Todaro, già costruita per metà e lasciata da venti anni in abbandono e sulla costruzione del piccolo tronco Picerno-Baragiano, che, oltre a mettere in diretta comunicazione vallate fertilissime, allaccerebbe rapidamente la nostra regione con la Campania.

Altro argomento essenziale sul quale mi permetto richiamare la vigile attenzione della Camera Fascista è quello della edilizia scolastica nella nostra regione.

Se la costruzione degli edifici scolastici e delle opere igieniche - diretti queste e quelli a migliorare le condizioni della vita civile - rappresenta ancora oggi, dopo l'opera grandiosa svolta dal Regime Fascista, uno dei punti fondamentali per la rigenerazione del Mezzogiorno; essa è indispensabile ed urgente per la regione lucana, nella quale l'ignoranza del popolo fu considerata come possibilità di oppressione.

Il popolo lucano, elevato moralmente e materialmente dal Fascismo, ha conservato, dolorosamente, il triste ed umiliante privilegio della alta percentuale di analfabetismo, una delle più alte - la seconda forse - rispetto a quella delle altre regioni del Regno.

Un tempo, si parlò di una deficiente coscienza scolastica. Non è escluso che prima dell'avvento fascista essa sia stata una causa. Ma ora, la intensa propaganda degli insegnanti, l'opera dell'Ente Pugliese di Cultura - davvero benemerita per le nostre Regioni - la istituzione di nuove scuole rurali, il nuovo ambiente morale, l'affinato spirito di comprensione del popolo, fanno sì che il nostro contadino reclami, apprezzi e desideri nuove scuole. (*Approvazioni*).

Anzi, se è vero, come è vero, che l'amore alla scuola è proporzionato al grado di civiltà di un popolo, noi rileviamo con orgoglio che la gente lucana è saldamente in linea nei ranghi della Patria rinnovata.

Dove aule idonee accolgono l'infanzia, vengono i bimbi dai casolari più isolati e più lontani, scendono dai culmini già glabri delle nostre montagne, per raggiungere la sede della scuola, ed affrontano il disagio della strada e sfidano i rigori dell'inverno.

Non è quindi la coscienza scolastica che manca; non manca l'ansia di apprendere. È la scuola che manca. Mancano quelle aule chiare, lucide, aerate, che rappresentano una attrazione ed un invito. (*Segni di assenso dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici*).

Spesso le scuole non funzionano per mancanza di locali. Spesso sono alloggiate in umidi bassi, senza aria, senza luce e senza sole. Sono in generale, nei nostri comuni, case sottratte a stento - e con grande difficoltà per giunta - all'uso di abitazione; case terranee, alle quali si accede attraverso il locale in cui si svolge la vita del piccolo proprietario, e non è infrequente che la voce del maestro sia sopraffatta dal grugnito o dal ragliare, avendo le bestie legittima dimora in ambiente attiguo all'ingresso della scuola. (*Commenti*).

BAISTROCCHI. È vero!

CATALANI. Il Fascismo ha fatto miracoli, come in tutti i campi, anche in materia di edilizia scolastica. E norme per la compilazione dei progetti, e agevolazioni per la loro esecuzione, e nuovi concorsi dello Stato negli interessi sui mutui, ed aumenti di contributi per l'Italia meridionale ed insulare, ed interventi governativi ancora per gli edifici delle scuole non classificate, e stanziamenti per progetti, e acquisti di aree, e agevolazioni di credito, benefici tutti di cui largamente usufruirono moltissimi comuni nell'Italia meridionale.

Nella Lucania invero pochi sono i comuni che hanno potuto godere di tali benefici. Non è certo mancata l'ansia di dare una degna sede alla scuola. Alto è lo spirito di comprensione: due grandiosi edifici sono sorti per elargizioni di privati, uno a Picerno, l'altro a Castelmezzano, e negli archivi dei nostri municipi giacciono i progetti già da lungo tempo compilati. (*Commenti*).

Lo Stato viene in aiuto ai comuni per queste opere, assumendo l'onere degli interessi, mentre rimane a carico del bilancio comunale l'obbligo dell'estinzione del mutuo.

Questo mutuo molti comuni della provincia di Potenza non possono contrarre.

Tutte le sovraimposte e le imposte comunali applicate, nella maggior parte dei casi sono indispensabili per il pareggio dei bilanci, per cui le eventuali disponibilità non possono far fronte a nuovi mutui.

Degli 89 comuni della provincia di Potenza, 5 hanno l'edificio in efficienza, 8 lo hanno in costruzione, 3 hanno in corso la contrattazione del mutuo, 16 comuni si trovano in condizioni di poter aumentare la sovraimposta e gli altri tributi per contrarre nuovi mutui, 15 raggiungono il terzo limite della sovraimposta (centesimi 500 terreni, centesimi 125 fabbricati) che rappresenta la misura massima di cui all'articolo 254 del testo unico per la finanza locale 14 settembre 1923, n. 1175; non hanno altri beni ed hanno applicato tutti gli altri tributi prescritti anche nella misura massima e con le addizionali stabilite dall'articolo 256 di detto testo unico.

Ben 41 comuni non possono sufficientemente garantire qualsiasi mutuo.

Sono dunque nella pratica impossibilità di fare qualsiasi mutuo e quindi di avere l'edificio scolastico 56 comuni.

Su questa dolorosa situazione io mi permetto richiamare l'attenzione benevola del nostro Governo. Il Fascismo ha dato alla Scuola Lucana un più ampio respiro; ha creato nuovi centri d'istruzione, ha perfezionato quelli che esistevano. Ma necessita un ulteriore intervento.

Il Fascismo, che porta la sua forza rigeneratrice dovunque; il Fascismo, che ai piccoli volge il suo amore costante e costruttivo, non trascurerà certamente i bimbi lucani, nel cui cuore già brilla la istintiva serenità della certezza, perchè sanno che il Duce li guarda e li segue benevolo e che la Patria vuole che crescano sani per tutte le buone battaglie.

Io prego che, in considerazione degli stretti bilanci comunali, si esamini la possibilità di estendere, per quanto riguarda gli edifici scolastici, alla Lucania l'articolo 5 del decreto 6 novembre 1924, n. 193, per l'esecuzione di opere pubbliche in Sardegna, decreto che autorizza il Ministero dei lavori pubblici, su richiesta dei comuni interessati, ad assumere direttamente l'esecuzione delle opere che dovrebbero essere eseguite dagli enti locali e ad anticipare la quota di spese che dovrebbe essere a carico dei comuni, salvo il recupero in rate costanti senza interessi.

Soltanto allora i comuni lucani potranno avere la scuola; ed i figli del nostro popolo potranno adunarsi in aule ove il corpo non soffre e la mente si corrobora e si eleva.

La legge Zanardelli del 1904, a favore della Lucania, non conteneva provvidenze speciali a favore del capoluogo: fu la successiva legge del 9 luglio 1908, n. 445, che comprese il comune di Potenza fra quelli contemplati nella tabella E della legge 31 marzo 1904, per il risanamento dell'abitato.

In conseguenza di queste disposizioni, Potenza ebbe, a spese dello Stato, il palazzo degli Uffici ed il completamento della caserma Lucania, una delle più belle dell'Italia meridionale per architettura e per ubicazione.

La costruzione del collettore generale delle fognature, di importanza capitale per la vita della nostra città, preveduta nella stessa legge del 1908, soltanto dopo venti anni — come del resto tante altre opere — per esclusivo merito del Governo fascista fu compiuta.

Delle altre disposizioni contenute nella stessa legge del 1908, che davano a Potenza alcune delle agevolazioni consentite a Napoli nella legge del 1885, il comune di Potenza non poté usufruire per le sue stremate condizioni di bilancio e perchè l'iniziativa, singola o collettiva di privati, era deficientissima, se non nulla.

Con l'avvento del Fascismo, il complesso problema della città di Potenza fu risolutamente affrontato: fu iniziata con fervore la costruzione di gruppi di case popolari, case per impiegati, villaggi agricoli, edifici privati e pubblici: la triste memoria di Potenza di un tempo, in dieci anni di Fascismo, è dileguata, perchè è innegabile e graduale il suo miglioramento, inadeguato però al più celere passo delle altre città e principalmente alle esigenze igienico-sanitarie moderne.

I dati statistici, infatti, sulla mortalità infantile, costringono a meditare sullo stato igienico ed edilizio del capoluogo della Lucania. Le statistiche riferentisi all'ultimo decennio 1921-1930 sono semplicemente impressionanti. Le cifre dimostrano come sia per sé assai notevole la mortalità infantile, rispetto alla natalità (180.50 per mille) mortalità infantile che si rileva gravissima se si tien conto della sua proporzione in rapporto alla mortalità generale (337.10 per mille) assai superiore alla mortalità di qualunque città d'Italia.

Questa dolorosa constatazione deve richiamare la nostra attenzione sulla opportunità e sulla necessità di dirimere le cause



dei fenomeni che continuano ad aggravare i vari fattori sociali della morbilità e della mortalità, mentre deve far sentire nel nostro animo più forte il bisogno e più imperioso il dovere di chiedere al nostro amato Capo provvedimenti che mirino a garantire ed a migliorare il benessere fisico degli individui e della razza, coefficiente primo di ogni progresso economico e sociale.

Un quinto circa della popolazione di Potenza vive in scantinati detti « sottani », sottoposti al livello stradale da un minimo di due metri ad un massimo di cinque: umidi e miserabili tuguri di un sol vano, stamberghe malsane ed oscure, insuscettibili di qualsiasi miglioramento, dove si nasce ma con più facilità si muore, dove si svolge in una promiscuità sessuale penosa la vita più intima, spelonche ove gli uomini, le donne ed i fanciulli vivono con le bestie.

Tali umidi abituri, onorevoli Camerati, non prendono luce che dagli usci, e poichè ammontano a ben 578 — di cui 275 mancano di camini, 101 di mezzi di scarico, sia pure rudimentali — rappresentano un permanente pericolo per la pubblica igiene.

« Ho voluto affidarmi — dice una recente relazione a stampa del Podestà — più che alla parola, che non può porre in luce la tragedia di 3.000 anime che vivono nell'abisso, quasi come se un Dio possente li abbia condannati all'inferno, ad un fotografo, che al lampo del magnesio ha, in forma plastica e chiara, riprodotti in piccoli quadri la immane tragedia che mi rende triste e pio. In 37 fotografie sono riprodotte le miserie cui l'uomo ha condannato il suo simile ».

Anche l'occhio profano, onorevoli Camerati, resta sorpreso dalla vista di queste fotografie, che mettono in mostra la vita che si svolge in questi miseri abituri « vita che offende, se non contamina, la santità della famiglia, in pieno contrasto con le più elementari norme d'igiene, di morale, di sanità domestica ».

Concorde naturalmente è il giudizio dei competenti nello attribuire l'attuale stato di disagio alla opprimente insalubrità delle abitazioni ove è scarsa l'aria, la luce è grigia ed il sole non penetra e non ride.

In queste spelonche languono 600 fanciulli, 1200 donne, 1200 uomini, mentre il Fascismo compie eroici sforzi per il miglioramento della razza.

A questi miseri esseri, a differenza di quanto può avvenire in altre città, la rigidità del clima nega persino, per molti mesi dell'anno, la possibilità di fuggire dagli am-

morbati ambienti per chiedere alla libertà della strada quel sole che non illumina le case.

L'illustre ed amato Presidente di questa Assemblea, il 21 settembre 1925, visitando Potenza, volle portare la sua luminosa sollecitudine negli angoli più bui delle strade anguste, ove si agita pietoso lo spettro dell'umiltà e della miseria, e volle che il suo rassicurante sorriso risplendesse e la sua incoraggiante parola risuonasse nelle più tenebrose e povere tane, ove pur gli uomini sopperiscono al blando tepore del sole con la fiamma possente della fede!

Egli, già benemerito della nostra Terra, ordinò la sollecita compilazione del piano regolatore della città di Potenza.

Voi, Eccellenza Crollalanza, che con tanto amore guardate il Mezzogiorno d'Italia, voi, che conoscete tutti i bisogni delle nostre popolazioni e che eseguendo l'ordine del Capo vi recate in mezzo ad esse per lenirli, voi, ritornando ripetutamente nella nostra città e conoscendo le nostre miserie, avete certamente considerato in cuor vostro, con meraviglia e con dolore, come si possa « non dico vivere, ma vegetare in questi antri, dove le malattie diventano endemiche e la miseria abbrutisce gli animi e le menti ».

La rigenerazione, all'inesorabile opera del piccone demolitore, altrimenti la città di Potenza non potrà giammai pensare con tranquillità e sicurezza ad ampliare il suo respiro — anche in relazione all'aumento demografico molto sensibile — perchè, assillata dal pensiero dei propri figli, che languono in caverne, non sentirà la impellente necessità di adeguare alle più moderne esigenze il suo abitato e la sua vita.

Tale possibilità di rigenerazione Potenza attende dal Governo Fascista, perchè essa, incapace purtroppo a fronteggiare le ordinarie esigenze, ha portato al massimo le sue entrate e non può venire incontro alle richieste, che sorgono impetuose dalla vita moderna, fredda e tetragona innanzi a barriere e ristrettezze di bilancio.

Modesta è forse la cifra che necessita: minima per l'importanza sociale del problema, che, per il vigile cuore del Duce, sarà certo affrontato e risoluto.

Onorevoli Camerati, nella Terra in cui, su frammenti di mura ciclopiche, fu trovata una lapide vergata dal monito: « *Potentia Romanorum hic nos relegavit* », ma che forse a torto, come afferma lo storico Racioppi, fu ritenuta una colonia romana di pena, risuona, dal primo anno dell'Era Fascista, lo stridore possente del cantiere.

Già le campagne sconfinite — nelle quali una volta si perdevano gli echi delle canzoni nostalgiche, con cui i nostri contadini abbreviavano la via e ne spezzavano il silenzio e la solitudine — subiscono, per virtù del Fascismo, la forza del piccone, perchè presto le strade lunghe e vivificatrici si snodino tra la montagna e il piano.

E i fiumi, che scendevano tracotanti nelle valli pacifiche, sono qui e là sormontati dai ponti, che serrano in un amplesso di civiltà e di vita le tormentate sponde lontane.

E la giovinezza, che prima si pigiava dovunque, nelle aule senza igiene e senza sole, comincia a trovare la serenità dello studio in scuole lucenti e razionali.

Già in qualche posto, tra le case che si affollavano in una tragica contesa di aria, di luce e di orizzonte, passa la demolizione che rigenera, trionfa la salute che non c'era.

Ma ancora, ancora dai lembi malsani della terra, dai nuclei congestionati dei paesi, dalle tetre aule scolastiche, sorge, commista al canto di gratitudine, la voce di una nuova domanda e di una nuova preghiera: che la terra lucana veda più forte il ritmo della intrapresa rinascita e più numerose siano le strade e più frequenti i ponti e più giovinezza respiri in salubrità nelle scuole e più sventramenti rischiarino la città ed i paesi.

E nel cuore del povero tenace lavoratore dei campi, uso a render grazie al destino anche per lo snervante lavoro che giorno per giorno gli ruba un poco la vita e per l'angusto umile tetto che ora per ora gli mozza un poco il respiro, brillerà ancora un raggio di gratitudine al Fascismo, accolto come una cristiana rigenerazione e come una speranza che travolge le vecchie disilluse aspettative.

Già come ad un Dio, si volge reverente e fiducioso il pensiero della gente nostra al nostro Capo: il contadino lucano che di ogni giorno di vita rende grazie a Dio e che all'alba si segna per la speranza ed al tramonto si segna per la gratitudine, se pronunzia il nome sacro del Duce, depone la zappa, porta in alto il cappello e s'inchina solenne sulla terra.

Onorevoli Camerati!

La gente lucana chiede che più vasto sia questo suo formidabile debito di riconoscenza.

Vuole che i suoi figli crescano nella sanità e nella forza, perchè più utile e più largo sia il dono che essa, in una offerta senza rimpianto, vuole fare alla Patria ed al Fascismo.

Dalla sua semplicità e dalla sua schiettezza, un fiore nasce purissimo ed è quello della devota gratitudine.

Questo fiore la gente lucana ha messo, in serenità ed in orgoglio, come su di un altare di fede, nel plasmante pugno del Duce. (*Vivi applausi — Molte congratulazioni*).

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

PARISIO. Nel quadro generale dell'attività svolta dal Regime per potenziare la economia del Paese, hanno, in questo momento, una notevole posizione di rilievo non solo la intensificata cura per il patrimonio stradale, ma anche quella per lo sviluppo e l'incremento dell'automobilismo, che tanta influenza esercita sui problemi della strada e che, nella strada, trova il suo vero ambiente ed uno dei principali e più efficaci elementi per il suo progresso.

Di quest'opera il Regime, di cui è stato organo animatore l'Azienda Autonoma Statale della Strada e di cui un'espressione tipicamente fascista è la benemerita Milizia della Strada, non possiamo che vivamente compiacerci e constatare come ad essa abbia corrisposto la vitalità manifestata dall'automobilismo nazionale, nonostante le note difficoltà del momento.

Tale sensibile sviluppo è stato molto favorito dal Governo fascista con efficaci provvedimenti quali, tra gli altri, quelli tributari di favore per le macchine utilitarie, quelli per i mezzi pesanti da trasporto, trattatrici, ecc., oltre alle recenti facilitazioni di pagamento delle tasse di circolazione.

Con la visione unitaria ed integrale di tutti i problemi nazionali, che è propria del Regime, anche le provvidenze cui ho accennato e specie quelle riguardanti il miglioramento del nostro patrimonio stradale hanno portato non solo un contributo poderoso alla nostra attrezzatura delle comunicazioni — il che rappresenta una conquista definitiva — ma anche hanno concorso, con l'impiego di numerosa mano d'opera, ad alleviare gli effetti della disoccupazione nel migliore dei modi, come è stato riconosciuto, per quanto tardivamente, da altri paesi, ove, seguendo le orme da noi segnate, si sono adottate misure presso a poco simili a quelle che l'altissimo intuito del Duce aveva intravisto come le sole utili, sin dal primo delinearci dell'anormale depressione dell'economia mondiale.

In questo grande panorama, che è nostra legittima ragione di conforto e ci consente di guardare con sicura fede all'avvenire, vi è però una zona che ispira delle preoccupazioni e delle ansie per complessità di problemi e per difficoltà, specialmente finan-

ziarie, che sembra ne ostacolino una sollecita risoluzione.

Alludo alla questione della viabilità minore: problema non nuovo, le cui difficoltà ci derivano tutte dalle incertezze e anche dagli errori del passato. Il suo studio esige una concreta valutazione dello stato della viabilità in quasi tutto il territorio nazionale, giacchè soltanto da questo esame potranno desumersi in termini precisi e chiari tutti i suoi elementi più importanti.

Ma è da tener presente che la questione è ben lungi dal risolversi in un problema puramente tecnico: vi è tutta un'altra parte, importante e delicata, che investe le possibilità finanziarie e la ripartizione dei carichi occorrenti, fra lo Stato e gli Enti locali, senza contare che, in relazione agli elementi tecnici del problema medesimo e a quelle che saranno le esigenze finanziarie per la sua soluzione, vi è tutto uno studio da fare, per graduare, secondo le necessità più o meno impellenti, l'attuazione delle provvidenze concrete per la viabilità minore.

Ho accennato agli errori del passato: non starò a ripetere la dolorosa istoria del patrimonio stradale provinciale e comunale, di quel patrimonio, che con denominazione molto impropria, ma ormai entrata nell'uso, è chiamato «viabilità minore». La legge Carnazza del 15 novembre 1923, n. 2506, che sembrò quasi un atto di audacia legislativa ed amministrativa, rimase sterile di pratici risultati, perchè non si riuscì ad eseguire neanche la classificazione delle strade, disposta dall'articolo 3.

La legislazione stradale — e non la legislazione soltanto — fu preda così di una forma di precoce marasma, derivante dalla abrogazione della precedente legislazione e dalla inattuazione della nuova; fino a che, dimostratosi insufficiente anche il tentativo delle convenzioni fra lo Stato e le provincie, la ferma volontà del Duce non intervenne a creare e realizzare, con concezione come sempre originale e precisa, l'Azienda Autonoma Statale della Strada, con la quale si attuò il principio dell'unità della rete stradale primaria, attribuendole il carattere di gestione statale.

Rimase invece insoluto il non meno grave e non meno importante problema della «viabilità minore», che comprende una rete di circa 150.000 chilometri di strada. L'articolo 39 della legge 17 maggio 1928, n. 1094, che istituiva l'Azienda Autonoma Statale della Strada dava, è vero, facoltà al Governo di emanare norme legislative per provvedere

alla classificazione, costruzione, manutenzione, sistemazione e polizia delle strade non statali, ma di quella facoltà il Governo non ha creduto finora di avvalersi.

Tuttavia, malgrado la insufficienza della legislazione e dei mezzi economici, alcune provincie, conscie della gravità del problema, hanno provveduto, alla meglio, ai bisogni delle proprie strade e sono intervenute, talvolta, perfino nella sistemazione e nella manutenzione delle strade comunali; ma questi lodevoli sforzi e questi utili interventi furono ben lungi dal dare un assetto definitivo alla scottante questione, sotto i suoi vari aspetti tecnico, giuridico e finanziario, e nella sua complessa e vasta estensione.

Citerò la provincia di Torino, che assunse a totale suo carico oltre 1000 chilometri di strade comunali; la provincia di Cuneo che, senza incontrare ostacoli nelle autorità tutorie, gradatamente classificò fra le strade provinciali tutte le strade comunali di qualche importanza; la provincia di Belluno, che, privata delle strade provinciali passate allo Stato, assumeva la cura di ben 400 chilometri di strade comunali. Potrei menzionare ancora Milano, Varese e qualche altra. Ma la grandissima maggioranza delle provincie non poteva provvedere che assai limitatamente ai propri bisogni più improrogabili, in attesa di favorevoli possibilità.

Da parte loro i Comuni, ai quali incomberebbe la sistemazione e la manutenzione di oltre 100.000 chilometri di strade, molto volentieri si vedrebbero sgravati da questo ponderoso onere e intanto vivono sempre nella sospirata aspettazione di esserne sollevati: tutto ciò contribuisce all'abbandono quasi generale di ogni cura, non solo di sistemazione e riparazione straordinaria, ma anche di ordinaria manutenzione delle loro strade.

A conforto di questo stato di cose, si ricordavano, dagli interessati, autorevoli anticipazioni; le misurate e prudenti allusioni fatte da Sua Eccellenza Giuriati, allora Ministro dei lavori pubblici, nel suo discorso di Cagliari; l'indagine dal Governo disposta nel 1930, fra le Amministrazioni provinciali, relativa alla riforma della finanza locale nella parte riguardante il passaggio della viabilità comunale alle provincie, per il quale vi fu unanimità di consensi; la notizia che il provvedimento sarebbe stato incluso nella sistemazione della finanza locale. Si aggiunga che era noto come fosse già stato predisposto il progetto di assestamento giuridico e finanziario del grave problema — che aveva ottenuto le superiori approvazioni — concretandone

il fabbisogno finanziario in 500 milioni per la sistemazione iniziale e in 300 milioni annui per la manutenzione: in totale 800 milioni, per i quali il Ministero delle finanze non ritenne di aderire.

Venne così il Regio decreto 14 settembre 1931, n. 1004, sulla riforma della finanza locale, ma il riassetto della viabilità minore ne fu escluso e giace ancora il progetto negli archivi; anzi, i bilanci delle provincie furono così rigidamente disciplinati e vincolati che si tolse loro ogni possibilità di provvedere, magari con ripieghi, alla manutenzione delle strade comunali, mancando spesso i mezzi per far fronte alle esigenze delle proprie strade. La legge ha precluso alle provincie ogni possibilità di includere le spese per le strade comunali fra le spese facoltative, a meno che queste non risultino « di evidente necessità per la sanità ed igiene, l'educazione nazionale, l'assistenza e beneficenza, l'agricoltura ed i servizi postali telegrafici e telefonici ».

Dall'esame dei bilanci provinciali compilati dopo l'applicazione della legge sulla finanza locale sulla base delle prescrizioni in essa contenute, si rileva la notevole deficienza degli stanziamenti necessari per le opere stradali: da quelli del 1931 a quelli del 1932 la voce « opere pubbliche », che comprende anche le spese stradali, ha subito la diminuzione da 589 a 551 milioni, la riduzione cioè di 39 milioni.

A carico di quale servizio le conseguenze di questa contrazione? Evidentemente della viabilità provinciale, nei cui confronti il Ministero delle Finanze ha considerato consolidata la spesa di 258 milioni, ben lontani dai 300 milioni occorrenti — a parere dei competenti — per la sola manutenzione, oltre i 500 calcolati per la sistemazione iniziale; spesa corrispondente a quella sostenuta nel 1929, quando cioè i bilanci provinciali non potevano certo fare di più, per la mancanza assoluta di mezzi adeguati.

Quali sono dunque le nuove entrate?

Non avendo più i comuni e le provincie alcun diritto di partecipazione sulle tasse di circolazione degli autoveicoli, il testo unico della finanza locale ha disciplinato la tassazione dei veicoli a trazione animale e dei velocipedi, fissando, all'articolo 214, una tariffa uniforme. Il provento di queste tasse, che si calcola intorno agli 80 milioni, è ripartito fra le provincie, i comuni ed i consorzi, in proporzione delle spese rispettivamente sostenute per la manutenzione stradale.

Riordinato ancora una volta il contributo integrativo di utenza stradale, si prevede che

questo potrà dare un gettito di circa 20 milioni che dovranno essere distribuiti tra Azienda Autonoma Statale della Strada, Provincie e Comuni.

Altre entrate prodotte dall'esercizio stradale sono la tassa di occupazione del suolo pubblico (o tassa di posteggio) e il contributo di miglioria: due o tre milioni in tutto.

Ben modeste risorse per i bisogni del genere, di 92 provincie.

È ben vero, altresì, che il testo unico della finanza locale ha istituito, per le prevedibili deficienze dei bilanci provinciali, un fondo di integrazione che assume particolare importanza per le spese stradali, ma stanziata la somma globale di tale fondo, nella misura di 300 milioni — che sono assegnati alle provincie dopo rigorosa eliminazione e limitazione delle spese facoltative e obbligatorie — se ne constatò presto la insufficienza. Sorse allora il preoccupante timore che le falcidie alle richieste provinciali sarebbero risultate a tutto danno delle spese stradali; spese che formano la materia più docile e più passiva, nella elasticità dei bilanci, di fronte alla irriducibilità di altre voci, quali gli oneri patrimoniali, le spese di beneficenza, (manicomi e brefotrofi), di amministrazione, di igiene, di educazione, di sicurezza pubblica.

Eguale perplessità manifestò il camerata Del Bufalo in sede di discussione del bilancio delle finanze: ma il Ministro competente cercò di dissiparne i timori, dichiarando che, nella revisione dei bilanci preventivi presentati dalle provincie per il 1932, si erano fatte salve le esigenze della viabilità provinciale — « quali risultavano dalle spese incontrate nel 1929 ».

Ora, precisamente questo criterio-base, delle spese incontrate nel 1929, sembra inaccettabile, non rilevandosi sufficiente consolidare le spese del 1929 per il fabbisogno del 1932, del 1933, del 1934, e chissà di quanti altri esercizi, quando sappiamo che in quattro o cinque anni gli autoveicoli sono aumentati da 280.000 a 435.000, ed è di molto cresciuta anche la circolazione media di ciascun autoveicolo, per le migliorate condizioni stradali.

Le provincie avevano richiesto, per il 1932, 491 milioni e mezzo e non hanno potuto ottenerne che 296 e mezzo! La provincia di Napoli ha subito la maggiore falcidia: le furono assegnati 2 milioni e 730.000 lire contro una richiesta di 19 milioni e 300.000 lire! Ventun provincie si videro ridotte le loro richieste a meno della metà! A diciassette fu-

rono falciati più di 3 milioni, a quarantadue più di 2 milioni per ciascuna.

Se questa è la condizione dei bilanci provinciali sui quali gravano le spese di manutenzione di soli 42.000 chilometri di strada, che cosa deve dirsi delle strade comunali, che ascendono a ben 106.000 chilometri e devono gravare sulle stremate finanze municipali?

È vano e pericoloso dissimulare questa angosciosa condizione di cose, esaltandosi e inebriandosi di fronte alla magnificenza della nostra rete stradale di Stato: anzi, il contrasto con questa riesce ancora più amaro!

Se era preciso dovere, dalla pubblica Amministrazione magnificamente assolto, provvedere alla sistemazione giuridica, finanziaria e tecnica delle strade destinate al traffico turistico e alle grandi comunicazioni, non è minore suo dovere di provvedere alle strade destinate al traffico della produzione, della agricoltura e degli scambi. Di tale preciso dovere il Governo Nazionale ha piena coscienza e lo ha anche recentemente dimostrato con la realizzazione dell'autocamionale Genova-Torino-Milano.

Sarà dunque atto doveroso prospettare il problema delle inderogabili ed urgenti necessità, nella sua realtà cruda, anche se non si hanno formule nuove da ostentare e rimedi infallibili di cura da conclamare.

Potrei qui esporre le pietose condizioni di moltissime strade provinciali e comunali di tutte le regioni d'Italia, ma voglio limitarmi a citare soltanto qualche provincia, non per spirito regionalistico o localistico di demagogica ed infausta memoria, ma perchè sarebbe troppo lungo enumerare tutte le strade, per cui la necessità di intervento per la sistemazione è più sentita.

Nella provincia di Vercelli, in una provincia, cioè, che conta una quota di maggiore intensità autoveicolistica per numero e per uso, ove le industrie agricole e manifatturiere impegnano nobili gare di ascensionale superamento, la strada che unisce l'industriosa Biella a Vercelli, quella stessa strada che allaccia Biella alla magnifica autostrada Torino-Milano, è quasi intransitabile, tanta è la polvere e tanto è il fango che regnano sul mac-adam superficiale. Ciò non bastando, i 24 chilometri della strada sono deliziati da due passaggi a livello e dall'attraversamento lungo, tortuoso ed angusto dell'abitato di Candelo. Così la strada da Biella al Passo della Serra; altrettanto quella che congiunge Biella per Andrate, a Vercelli e ad Aosta; così la Borgosesia-Crevalcuore-Biella, che, per un percorso di 41 chilometri, collega le 4 valli

più industriali della regione; così la strada che mena dal centro laniero di Valle Mosso a Cossato (larga in certi abitati appena 3 metri) è assolutamente inadatta al traffico normale; così quella che costituisce il logico sbocco della Valle Sessera, da Crevalcuore a Roasio; lo stesso, infine, per la strada privata del tanto celebrato e venerato Santuario di Oropa, sulla quale transitano non meno di 25.000 veicoli all'anno, con punte sino a 600 veicoli giornalieri.

In provincia di Bolzano, in una provincia in cui il traffico automobilistico e turistico in genere raggiunge apici d'invidiabile ed invidiata intensità, alle porte d'Italia, in zone di incomparabile bellezza, vi sono strade di interesse internazionale che possono essere lasciate alla cura delle provincie, come la strada di Carezza che unisce Bolzano a Cortina d'Ampezzo, attraverso i passi di Costalunga, Pordoi e Falsarego. Pensate, onorevoli Camerati, che su questa strada, che vi richiama nomi famosi e Vico di Fassa (Trento), vige anche un diritto di pedaggio.

La Val Gardena, popolata di numerosissime villeggiature estive, è servita da una strada stretta ed insufficiente al traffico, per la quale la provincia non ha stanziato fondi di manutenzione, un po' nella speranza di vederla passare allo Stato, molto più per le ristrettezze del bilancio. Si noti che quella provincia ha chiesto sul fondo di integrazione una quota di oltre 4 milioni e 800 mila lire, non ottenendo che un milione e 800 mila lire.

Delle strade tutte della provincia di Benevento, la mia provincia, preferisco non parlare, trovandosi, senza eccezioni, in condizioni quasi pietose, sia quelle che collegano grandi centri, come Napoli, Foggia, Avellino, Campobasso, Caserta, sia le altre interne, e di questo mi può dare atto l'onorevole Ministro, che non vi sono più di 894 metri di strada cilindrata ed asfaltata intorno alla città, e ciò per tutta l'estensione del territorio provinciale.

E infine citerò la situazione della provincia di Napoli. Chi non conosce, con le divine bellezze partenopee, l'Autostrada Napoli-Pompei e la strada statale n. 7, Appia?

L'incanto della natura, le attrazioni del percorso, su quelle vie, quanto amaramente sono offuscate e avvelenate dalle tristissime, esasperanti condizioni delle strade provinciali adiacenti, anche di grandissima importanza e di intensissimo traffico! Ebbene, alla provincia di Napoli, la Commissione centrale

della finanza locale ha falciato, sul fondo d'integrazione, ben 17 milioni, sui 19 richiesti.

Ma a che giova continuare l'enumerazione, che potrebbe prolungarsi quasi per tutte le 92 provincie e per decine e decine di migliaia di chilometri di strada? Voi, onorevoli camerati, che conoscete e percorrete tutte le regioni d'Italia, che intendete le necessità e rilevate le ristrettezze economiche di tutte le provincie, di tutti i comuni, voi potete portare qui la più precisa e documentata testimonianza ai miei rilievi ed il più autorevole consenso, per impostare la discussione del problema della viabilità minore su basi di decisiva, pratica ed anche rapida risoluzione.

Il camerata Muzzarini, nella sua pregevole relazione, non ha mancato di mettere in evidenza, per quanto brevemente, tutto ciò facendo rilevare la deficienza dei mezzi finanziari degli Enti locali ed invitando a considerare la gravità dello stato manutentorio delle massicciate stradali e delle opere d'arte, che, con il loro progressivo decadimento e disgregamento, minacciano rovina e costituiscono, in alcuni punti, a parte tutto, un imminente pericolo per la pubblica incolumità.

Si tratta di salvare dall'estremo decadimento un ingentissimo patrimonio nazionale, messo su da lunghi e gravi sacrifici tributari dai nostri maggiori; un patrimonio destinato a concorrere sempre più efficacemente allo sviluppo industriale ed a potenziare sempre più intensamente quello agricolo del nostro paese. Quello della viabilità locale, sono le strade dell'agricoltura e dell'industria, sono il fattore di espansione e di efficienza della produzione, che oggi ha necessità di mezzi celerissimi che la uniscano ai centri e agli sbocchi del commercio, dello scambio e del consumo.

Ho avuto già l'onore di dimostrare, in questa stessa Assemblea, quanto contribuiscano al costo dei trasporti la buona strada e la buona manutenzione stradale; celerità e costo dei trasporti sono due elementi importantissimi, per contribuire a valorizzare la produzione industriale ed agraria del nostro paese.

È una necessità improrogabile ed imperiosa affrontare e risolvere questo grande problema finché si è in tempo; rinviarlo ancora, o aggiornarlo *sine die*, significherebbe far peggiorare lo stato delle cose fino al punto che la sua risoluzione non sarà più una questione di sistemazione e di manutenzione, ma sarà una ineluttabile, fatale necessità di

integrale e sostanziale rinnovazione. Il problema deve adunque essere affrontato in pieno sotto i suoi aspetti: tecnico, giuridico, finanziario.

L'aspetto tecnico, per vero, non presenta alcuna difficoltà dopo la brillantissima prova dell'Azienda Autonoma Statale della Strada e tenendo presente la ben nota attrezzatura e capacità tecnica dimostrata in materia da molte Amministrazioni provinciali, i cui ingegneri sono stati i pionieri ed i maestri della tecnica stradale, per l'esperienza e lo studio di lunghi anni.

Anche sotto l'aspetto giuridico il problema non è di difficile soluzione da una parte, aumentando la rete statale di 5-10.000 chilometri, senza attendere il corrispondente declassamento — così come vorrebbe il Ministero delle finanze; — da altra parte, affidando alle provincie, che avrebbero modo di attrezzarsi in maniera sempre più perfetta curandola molto più efficacemente dei comuni, tutta la rete delle strade di interesse regionale e locale.

Alla cura dei comuni non resterebbero che le strade interne degli abitati e quelle di minima importanza.

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo è il progetto del Governo e quindi siamo d'accordo. È questione di quattrini.

CALZA BINI. Speriamo venga realizzato!

PARISIO. Ma quando si realizzerà?

PRESIDENTE. Lo sentiranno dall'onorevole Ministro, onorevoli camerati!

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Speriamo presto.

PARISIO. Tale distribuzione è dettata non solo dalla fiducia che meritano le provincie, per la loro capacità amministrativa e per la loro attrezzatura specifica, ma anche dalla desiderabile uniformità di criteri tecnici ai quali esse potrebbero uniformarsi.

Il Duce — sempre pensoso dei gravi problemi che interessano la Nazione — ha disposto l'ampliamento della rete statale per alcune migliaia di chilometri. Noi attendiamo fiduciosi l'attuazione di questo piano, convinti che l'elevamento a strade statali di alcune fra quelle ora provinciali, sarà effettuato ispirandosi a criteri di interesse generale, ma senza disconoscere gli interessi e le condizioni regionali, per evitare sperequazioni fra regione e regione, come talora è avvenuto nella distribuzione dei lavori di sistemazione e pavimentazione finora eseguiti dalla Azienda Autonoma Statale della Strada.

Infatti, le pavimentazioni già eseguite in Lombardia corrispondono a un tracciato di 83 centesimi dell'intera rete statale della regione; nel Lazio ed Umbria, nell'Emilia e Romagna corrispondono a 66 centesimi; nel compartimento della Campania e del Molise la rete statale si sviluppa appena per 1240 chilometri: e di questi, al 30 giugno scorso, erano stati sistemati o in corso di sistemazione circa 360 chilometri cioè il 28 per cento. Nella Venezia Giulia e nella Trentina le pavimentazioni raggiungono il 26 per cento; in Calabria il 22 per cento; in Sardegna il 12 per cento. E dire che in queste ultime regioni la rete statale è tutt'altro che sviluppata!

Mi rendo conto che, nel disciplinare le prime classifiche, non si mancò di considerare e valutare la efficienza tecnica preesistente e lo sviluppo dei lavori già eseguiti dalle provincie, ma, oggi che non è più il caso di considerare tutto ciò, devo far presente che una più equa distribuzione della sistemazione della rete statale, può giovare indirettamente anche alla viabilità minore, proprio nelle regioni più bisognose di collegamenti.

La relazione della Giunta del bilancio, propone la redazione di un piano regolatore della viabilità creando, accanto alla rete nazionale, una rete di secondo ordine per soddisfare le esigenze provinciali e regionali, una rete di terzo ordine o grado, a carattere comunale, oltre ad una rete nazionale di riserva per le esigenze militari, in caso di mobilitazione. Le quattro reti sarebbero di competenza del Ministero dei lavori pubblici, mentre la viabilità esclusa dal piano regolatore rimarrebbe a carico dei Consorzi dei proprietari interessati.

Riconosco senz'altro l'utilità della redazione di un piano generale regolatore della viabilità che stabilisca il diverso interesse e la graduata classificazione di tutte le strade; ma l'attribuzione dell'intera rete stradale alla competenza governativa mi sembra alquanto audace e complessa per la sua attuazione, per quanto risponda, in parte e da un certo punto di vista, alle esigenze di una sistemazione relativamente rapida, potendosi assoggettarla a sistemi e criteri uguali ed uniformi di trattamento.

La compilazione del piano regolatore esige che esso sia preceduto dal censimento o catasto di tutte le strade, sia d'interesse nazionale che regionale, provinciale e comunale. L'ultimo censimento, compilato e pubblicato dal Ministero dei lavori pubblici, rispecchia la situazione al 30 giugno 1926; dopo quella

data nessun altro aggiornamento essendosi praticato, è necessario, come ha auspicato il Camerata Relatore e come mi permisi di suggerire lo scorso anno, che si proceda ad un nuovo censimento delle strade, ispirato, non solo a criteri nuovi e più perfetti, ma anche alla visione delle finalità da perseguire nella sistemazione graduale di esse.

La necessità di dare un'organica disciplina a tutto il complesso problema della viabilità ordinaria, non è una necessità esclusiva del nostro Paese.

Da qualche decennio, dopo l'irrompere dell'automobile sulle strade e dopo il suo sviluppo, che ancora cresce, con moto sempre più accelerato, la necessità della sistemazione della viabilità fu universalmente sentita e affrontata. In tutte le nazioni più progredite si è cercato e si cerca tuttora di dare alle strade un assetto tecnico e giuridico che possa soddisfare le esigenze dell'autolocomozione.

In Francia, or sono due anni, fu presentato dal Governo al Parlamento un progetto di restaurazione generale di tutta la rete stradale, sia nazionale, sia dipartimentale, sia comunale, procedendo ad una nuova classifica di essa, organizzandone l'amministrazione e diminuendo gli oneri a carico dei comuni. Le pastoie democratiche, le vicende parlamentari, pare che abbiano finora ostacolato una completa attuazione della proposta riforma, ma lo sforzo di giungere a questa non è perciò meno degno di nota, per dimostrare quanto sia sentita la necessità di addvenire ad un completo assetto, con criteri unici e uniformi, di tutta la viabilità, sia di grande comunicazione, sia di interesse regionale e locale.

Anzi, devo notare che il progetto francese si avvale non poco dell'esperienza dell'Azienda Autonoma Statale della Strada, come appare specialmente nella costituzione e nel funzionamento del Consiglio Superiore della Strada, nel quale sono rappresentati i Dicasteri interessati e le grandi associazioni automobilistiche e turistiche.

L'Italia fascista saprà affrontare il problema, con tutta la energia e con tutto il coraggio che ha dimostrato in circostanze ben più gravi, e lo risolverà anche per la parte finanziaria, che è quella che offre più spine ed ostacoli.

Non credo sia utile (sarebbe, forse, dannoso), stabilire *a priori* l'ammontare del fabbisogno: una cifra di 800 milioni, o di 500, o anche solo di 300 milioni, può spaventare. La risoluzione integrale è urgente, ma

non tutte le necessità si possono risolvere immediatamente. È consigliabile, anzi è indispensabile, procedere a gradi, secondo le possibilità finanziarie e secondo il piano regolatore consigliato dalla Giunta del bilancio. Stabiliti i mezzi finanziari, si trarrà da essi il massimo vantaggio realizzabile, incominciando dalle opere più urgenti.

È appena il caso di avvertire che, attribuendo all'Azienda Autonoma Statale della Strada un aumento di strade, si devono aumentare proporzionalmente i mezzi finanziari. L'articolo 16 della legge 17 maggio 1928, n. 1094, le assegna un contributo annuo, da parte del Tesoro dello Stato, oltre ai proventi della tassa di circolazione e di altri tributi specificamente stradali. È il contributo del Tesoro che deve essere modificato in proporzione dell'aumento degli oneri ed anche in rapporto all'aumento delle entrate realizzate dallo Stato con i servizi stradali.

Giova pure ricordare che lo Stato non percepisce dalle strade solo la tassa di circolazione sugli autoveicoli, attribuita all'Azienda Autonoma Statale della Strada, ma anche altri redditi derivanti indirettamente dalla circolazione stradale, principalissimo fra essi il dazio sulla benzina e sugli olii lubrificanti e la connessa tassa di vendita, che nell'esercizio 1931-1932 sono ascesi a 584 milioni, mentre nel 1928 tali entrate ammontavano a soli 323 milioni.

Se si vuol consolidare il contributo annuo dello Stato all'Azienda Autonoma Statale della Strada, per ragioni di prudente finanza, il consolidamento non deve riferirsi a un periodo superiore ad un quadriennio, aumentando nei successivi quadrienni in rapporto allo incremento delle entrate, che corrispondono ad una più rapida e intensa usura stradale e quindi a maggiori spese di manutenzione.

E qui mi si permetta di parlare a nome degli automobilisti italiani, gli interessi dei quali mi è doveroso tutelare, avendo la fiducia del Duce voluto propormi all'amministrazione straordinaria del Reale Automobile Club d'Italia; mi si permetta ricordare che l'onere fiscale sopportato dagli automobilisti italiani ascende ad un ammontare ben superiore a quello che lo Stato spende per le sistemazioni e manutenzioni stradali.

Lo Stato ha dedicato in questi anni alle spese di sistemazione e di manutenzione delle strade statali i 185 milioni della tassa di circolazione, 130 milioni di contributo del Tesoro, cinque milioni per quota sui contributi integrativi di utenza stradale, due milioni di proventi delle contravvenzioni stradali; sono

in tutto 322 milioni, assegnati all'Azienda Autonoma Statale della Strada che nel bilancio preventivo in discussione ascendono a 352, essendo stato riportato il contributo del Tesoro alla cifra assegnata dalla legge 1928 cioè a 180 milioni. Aggiungendo ai 352 milioni dell'Azienda Autonoma Statale della Strada i 257 milioni assegnati alle provincie, il bilancio dello Stato attribuisce alla sistemazione e manutenzione delle strade statali e provinciali la spesa globale di 609 milioni.

Quanto ricava lo Stato dai proventi della circolazione stradale?

Per tassa di circolazione sugli autoveicoli . . . . .	185	milioni
Per dazio doganale e tassa di vendita sulla benzina . . . . .	534	»
Per dazio doganale e tassa di vendita sui lubrificanti . . . . .	50	»
Per tassa di concessione governativa sulla vidimazione delle patenti di guida . . . . .	10	»
Per tasse e diritti vari sul rilascio delle patenti stesse e sulla immatricolazione ed iscrizione degli autoveicoli . . . . .	10	»

Sono in totale . . . . . 789 milioni

Se poi si aggiungono la quota sul contributo di utenza stradale, la quota sul contributo di miglioria, i proventi delle contravvenzioni stradali, il dazio sull'importazione degli autoveicoli, la tassa di scambio, si superano largamente gli 800 milioni.

Qualcuno potrà osservare che lo Stato, oltre le spese di sistemazione e manutenzione delle strade statali e provinciali, stanziava nel bilancio anche le spese di costruzione di nuove strade: ma tranquillamente si può rispondere che i proventi enumerati sono quelli ricavati a carico degli automobilisti dalle finanze dello Stato; ad essi bisogna aggiungere anche gli oneri di altri contribuenti e quelli a favore degli Enti locali.

Per limitarmi alle imposte riordinate nel testo unico sulle finanze locali, ricorderò — come ho già detto — la tassa di circolazione sui veicoli a trazione animale e sui velocipedi, calcolate preventivamente in 80 milioni e il prodotto del contributo di utenza stradale che ascenderà in complesso a 20 milioni: sono altri 100 milioni che si aggiungono agli 800 pagati dagli automobilisti.

Ma, Onorevoli Camerati, io domando: quale disposizione di legge, quale dottrina impone che l'onere per la costruzione e per la manutenzione delle strade gravi completamente sugli utenti di veicoli e di autoveicoli special-



mente? Forse le strade pubbliche sono costruite e mantenute solo per essi? Ma non è stato sempre, anche prima della comparsa dell'automobile, un onere indefettibile di tutti gli Stati e di tutte le Amministrazioni locali, provvedere a questo strumento essenziale di ogni civiltà e di ogni epoca?

I 900 milioni di tributi corrisposti allo Stato ed agli Enti locali dagli utenti di veicoli, danno loro il diritto di domandare che si affronti e si risolva coraggiosamente e radicalmente il problema della strada nel suo complesso, senza trascurare la viabilità provinciale e locale.

Si compirà un atto di giustizia amministrativa e tributaria, ma soprattutto si provvederà ad una necessità vitale della Nazione, non soltanto di carattere economico, ma che riflette anche più alti interessi.

L'onorevole relatore ha già illustrato la necessità di integrare, specie in alcune zone, la viabilità destinata al traffico ordinario con una rete stradale sussidiaria, rispondente a speciali criteri costruttivi, idonea al transito di autoveicoli pesanti e ciò per necessità militari.

Le esigenze della circolazione degli automezzi militari, in rapporto alla viabilità, non sono certamente quelle dei comuni autoveicoli, ma ben maggiori, a causa della loro pesantezza e dell'uso di rivestimenti metallici o a gomme piene delle ruote. Una rete sussidiaria che risponda, per particolarità costruttive e per resistenza, a queste esigenze potrebbe anche essere utile, ma non sempre e non dappertutto si può costruire. È quindi necessario che anche la viabilità comune risponda alle stesse esigenze, perchè non è concepibile che, in caso di mobilitazione, tutto il necessario movimento camionistico possa svolgersi sulla rete sussidiaria.

Credo che queste esigenze non siano invocate invano, anche in rapporto a tutto il problema della conservazione e dell'incremento del nostro patrimonio stradale, il quale deve essere concepito come uno strumento organicamente unitario, al servizio di tutti gli interessi del Paese, in pace ed in guerra.

Richiamai già nello scorso anno l'attenzione del Governo e di questa Camera sull'attrezzatura che deve completare la sistemazione stradale, nei riguardi del suo esercizio.

L'Azienda Autonoma Statale della Strada si è preoccupata di adeguare le costruzioni di case cantoniere e le sistemazioni di quelle

esistenti, alle particolari esigenze a cui esse debbono soddisfare.

Ma ciò non basta, giacchè vi sono altri ausili necessari ad una ben ordinata circolazione. Alla loro organizzazione, che si risolve in una completa attrezzatura della strada moderna, devono concorrere, con gli organi statali, anche gli Enti maggiormente interessati.

Il « R. A. C. I. », comprendendo la somma importanza di questi servizi complementari della strada, imposti dalle esigenze del turismo e in genere del traffico automobilistico, farà del suo meglio per contribuire e sopprimere, nei limiti delle sue possibilità, all'organizzazione e al completamento della dotazione sussidiaria delle strade.

Uno degli elementi più necessari per la attrezzatura stradale è senza dubbio costituito dalle segnalazioni. Recentemente, il Consiglio dei Ministri ha approvato il progetto di legge per la ratifica della Convenzione internazionale di Ginevra del 30 marzo 1931, che disciplina esaurientemente la materia.

L'Azienda Autonoma Statale della Strada ha emanato, in data 14 aprile 1932, una normale con la quale, prescrivendo l'adozione delle segnalazioni stradali stabilite dalla Convenzione sopra accennata, riserva a sè stessa il collocamento dei segnali di pericolo e di quelli contenenti prescrizioni o divieti di circolazione, mentre propone di concretare delle intese con il « R. A. C. I. » per il collocamento dei cartelli itinerari e lascia, infine, alle iniziative del « Touring Club Italiano » il collocamento dei cartelli indicatori di località.

Per parte sua, il R. A. C. I. ha già messo in opera sulle strade statali oltre 6000 segnalazioni di vario tipo, senza tener conto di quelle collocate sulle strade delle altre reti. Per completare la segnalazione di tutta la rete statale, il R. A. C. I. deve ancora collocare circa 4000 cartelli; e confida di poter adempiere a questo suo obbligo morale, malgrado la ristrettezza dei suoi mezzi e nonostante la cessazione o la diminuzione di contributi da parte di ditte private, che sono conseguenza delle disposizioni contenute nelle Convenzioni internazionali per quanto riflette il divieto di inserire nei cartelli stradali indicazioni di carattere pubblicitario, divieti che, d'altra parte, sono giustificati dall'opportunità di non diminuire l'efficacia e la evidenza delle indicazioni che interessano la regolazione del traffico.

Le segnalazioni sulle strade statali o di grande comunicazione corrispondono senza

dubbio alle esigenze del traffico veloce, ma non si può negare che esse sono, in certi casi, anche più necessarie sulle strade di minore importanza turistica, sulle quali l'orientamento è più difficile, i punti pericolosi meno conosciuti e le prescrizioni o i divieti riferentisi alla circolazione più abbondanti, a causa dei frequenti attraversamenti di abitati. È necessario, dunque, che anche per le vie provinciali e comunali, sia attuata una rigorosa e uniforme disciplina delle segnalazioni. Il codice stradale presenta al riguardo molte lacune. Esso, ai fini della tutela dell'integrità delle segnalazioni, contiene una sola sanzione, derivata da leggi antiquate. La sanzione si riferisce al divieto di danneggiare le pietre ed i cartelli indicatori e le colonne miliari o chilometriche. Ma nessuna disposizione esiste che stimoli, disciplini ed indirizzi l'attività degli Enti cui compete la manutenzione e la polizia delle strade, volta ad assicurare la creazione e la manutenzione d'un'ideale attrezzatura segnaletica.

È opportuno, dunque, che una norma di legge intervenga a disciplinare tutta questa materia per tutte le strade, con criteri di uniformità, attribuendo alle segnalazioni stradali il carattere della pubblica utilità anche nei confronti dei possessori di fondi contigui alle strade, imponendo obblighi precisi a tutti gli Enti e prescrivendo l'osservanza, per tutte le strade, delle norme delle convenzioni internazionali in modo da eliminare i dubbi e le difformità ora esistenti.

Ma né la trasformazione, con criteri tecnici moderni, del fondo delle strade, né una adeguata attrezzatura stradale, raggiungerebbero gli scopi voluti, se non si provvedesse ad assicurare lungo tutta la rete la osservanza delle norme, sempre più complesse, che disciplinano la circolazione e che mirano a tutelare l'integrità del patrimonio stradale.

È dunque logico che dopo i voti formulati per il riassetto della viabilità ed il cui accoglimento richiede sforzi finanziari non lievi, io invochi un provvedimento, di molto più facile attuazione, che riguarda la Milizia della strada.

L'opera di questa istituzione, superiore ad ogni elogio, merita di essere completata con l'allargamento del suo organico e con l'aumento dei mezzi di cui dispone. È ammissibile pensare che 31 ufficiali e 665, fra graduati e militi, quanti risulta, dall'organico approvato con Regio decreto 20 ottobre 1932, n. 1554, possano adempiere a tutte le mansioni di direzione ed amministrazione,

di vigilanza, di assistenza, di informazione e di repressione dei reati, affidate alla Milizia per tutti i 21 mila chilometri della rete statale?

E perchè, poi, l'opera preziosissima di questa Milizia non deve estendersi anche alle altre strade non statali, almeno a quelle di una certa importanza? Su esse la sorveglianza, l'assistenza e la disciplina del traffico sono forse meno necessarie?

Ormai tutte le grandi città e anche alcune delle minori, hanno specializzato una parte dei propri vigili nella sorveglianza della circolazione stradale. L'opera di questi agenti, che con fatica estenuante e spesso con pericolo personale, regolano la circolazione urbana, è degna della più viva gratitudine del paese: essi compiono un dovere rude e talora ingrato con un zelo e con una bravura, che li rendono meritevoli di denominarsi militi. Per le prove sostenute e superate, per la raggiunta uniformità di addestramento e di attitudini, non sarebbe fuor luogo studiare la eventualità di incorporare nella milizia della strada almeno i Metropolitan della Capitale, addetti al servizio stradale e specializzati nella disciplina della circolazione.

Onorevoli Camerati, il Duce scrisse: « le strade sono il sistema nervoso dell'organismo di un popolo ».

Da questa frase semplice e ferma come il pensiero di chi l'ha generata, io mi elevo ancora a considerare il problema della strada al di sopra di tutti i molteplici e gravosi suoi aspetti, che saranno, senza dubbio, realizzati in pieno dal Regime; mi elevo a considerare il problema della strada come un problema, per noi eredi di Roma, anche altamente ed essenzialmente spirituale.

Nell'ansia costruttiva e rinnovatrice di oggi, il nostro pensiero ritorna a Roma e Roma ritorna a noi ed al mondo, maestra ancora, di vita.

Nel Congresso mondiale della strada tenuto nel 1931 a Washington, Arturo Hyde, segretario di Stato per l'agricoltura degli Stati Uniti, esaltò l'opera romana della strada. « L'esempio classico della influenza della strada e dei grandi servizi che ha reso, ce lo hanno fornito i grandiosi metodi degli ingegneri dell'antica Roma.

« Si dice che la spesa di queste strade abbia condotto alla rovina l'Impero Romano. Ma si deve parlare di un insuccesso? Un traffico ben più prezioso di quello delle sete e delle derrate alimentari o delle mercanzie, è passato su quelle strade. Vi passarono la Legge e l'Arte Romana e la Religione. Sono risul-

tati imperituri che sorpassano il valore di ogni spesa».

Oggi sulle nostre strade passa la rinnovata civiltà d'Italia; oggi, soprattutto attraverso la strada, si snoda, si dirama e si diffonde la volontà salda ed animatrice del Duce; attraverso la strada questa forza nuova penetra, affascia ed alimenta ogni casolare ed ogni città; attraverso la strada si espande tra regioni e Nazioni il senso nuovo della iniziativa, della solidarietà e della giustizia fascista.

Risonanze suggestive di nomi di gloriose strade romane; Appia, Aurelia, Salaria, Flaminia, Cassia, risvegliano nell'animo dello straniero d'oltr'alpe e d'oltre mare, ricordi superbi di storia e di politica e fanno rifulgere ai loro occhi audacie insuperate di opere millenarie: allo straniero che ricalca le rinnovate arterie che da Roma si irradiavano per l'Impero, l'Italia di Mussolini appare quale essa è e più compiutamente sarà domani: la Nazione veramente disciplinata, salda, cosciente e realizzatrice del mondo contemporaneo.

Roma Imperiale si ricongiunge così attraverso la suggestiva efficienza della strada al nostro presente: la strada, ieri, strumento di potenza, di conquista, e di gloria, ritrova, per volere del Duce, la sua prima espressione, segnando indelebilmente lo sviluppo della civiltà fascista. (*Vivissimi applausi — Molte congratulazioni*).

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

**CACCESE.** Onorevoli Camerati! La lucida, accurata, sincera relazione del Camerata Muzzarini e anche un po' l'ora tarda potrebbero dispensarmi dall'esaminare ancora il bilancio in discussione.

Io amo pensare però che alla Camera non dispiaccia, e non dispiaccia neanche all'onorevole Ministro Crollalanza, che da tre anni regge con ferma fede e con salda competenza le sorti del Ministero, che io possa intrattenermi brevemente su alcuni punti della vasta, complessa, multiforme attività dell'Amministrazione dei lavori pubblici. E credo che non sia neanche superfluo che io tocchi alcuni punti di dettaglio del bilancio in discussione, perchè talvolta anche il dettaglio può assumere importanza notevole, così come anche il più modesto ingranaggio può assolvere una funzione essenziale per il buon rendimento di una macchina. E a me piace un po' pensare alla attività del Ministero dei lavori pubblici come al lavoro di una macchina ad alto rendimento.

Prima di tutto, però, tengo a rilevare che l'Amministrazione dei lavori pubblici,

nell'anno trascorso, seguendo la buona tradizione, ha meritato ancora una volta il plauso e la riconoscenza del Paese, e che tutti i suoi funzionari, sia tecnici che amministrativi, e particolarmente i funzionari tecnici che più spesso vengono chiamati a cimentarsi con le difficoltà della natura e a vincerne le resistenze, sia che si tratti di arginare l'imponente veemenza di un fiume in piena, o che si tratti di arrestare la marcia paurosa di una frana, o che si tratti di addentrarsi nelle viscere di una montagna, vincendo ogni pericolo per aprire alla civiltà, nuove vie di progresso e di benessere, o di avanzare nel mare per vincerne l'ira demolitrice e rendere più ampi e sicuri i nostri porti, sempre e dovunque, i funzionari dell'Amministrazione dei lavori pubblici hanno meritato e meritano il nostro più vivo e sincero elogio. (*Applausi*).

E veniamo al bilancio. Cercherò di essere molto conciso. Ho visto con piacere che nel nuovo esercizio è stato aumentato da 275,000 a 300,000 lo stanziamento per gli studi e le ricerche sperimentali relative alla coordinazione e metodizzazione degli studi riguardanti i vari sistemi della tecnica dei lavori pubblici. In questo, pur lieve, aumento, è implicito il riconoscimento della necessità e della efficacia di tali studi. Ciò non di meno, a me sembra che la cifra sia inadeguata allo scopo cui è destinata. In tempi come i nostri in cui la scienza del costruire, in tutte le sue manifestazioni, compie così rapidi e fecondi progressi, e la tecnica delle costruzioni si arricchisce ogni giorno di nuovi ritrovati e di geniali applicazioni, è più che mai necessario che i singoli tecnici, per loro conto personale, e gli uffici tecnici, per conto delle Amministrazioni dalle quali dipendono, possano tenersi sempre aggiornati col progresso degli studi e delle applicazioni, in modo da sapere e potere adottare, per ogni problema da risolvere, la soluzione tecnicamente più giusta ed economicamente più conveniente. Ma questo continuo sforzo di aggiornamento richiede volontà e mezzi adeguati, volontà che talvolta può fare difetto in chi ha una certa sicurezza economica, ma che però, ad onor del vero, non fa difetto ai tecnici dei lavori pubblici; mezzi, che quasi sempre mancano e normalmente non sono proporzionati allo scopo e che, nella maggioranza dei casi, rappresentano una non equa transazione fra il bisogno e la possibilità.

Nel caso in esame, le lire 300,000 stanziare, anche se rappresentano un passo in avanti, rispetto allo scorso anno, costituiscono sempre una cifra molto esigua rispetto all'effettivo

fabbisogno, qualora l'Amministrazione dei lavori pubblici volesse adeguatamente sviluppare, come dovrebbe, il suo centro di studi e di ricerche riguardanti i vari rami della tecnica dei lavori pubblici.

Provvidamente anche è stata stanziata nel nuovo esercizio la somma di 1,200,000 lire per i servizi di pronto soccorso in caso di calamità. Pure augurandomi che di essi mai si debba aver bisogno, mi permetto ripetere una raccomandazione che ho già fatto in altro momento e da questa stessa tribuna, e cioè che sia necessario aggiornare e perfezionare la nostra attrezzatura tecnica e legislativa, per fare fronte alle conseguenze di disastri tellurici o di altra natura, che purtroppo, malauguratamente, spesso colpiscono il nostro paese. Vi è il Regio decreto-legge 9 dicembre 1929, recante disposizioni per i servizi di pronto soccorso in casi di disastri tellurici, ma, all'applicazione, si sono riscontrate delle lacune che sarà necessario colmare.

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. È già in rielaborazione insieme al nuovo testo delle norme sismiche.

CACCESE. Ne prendo atto con soddisfazione e mi permetto di insistere sulla necessità che l'accentramento dei servizi nei funzionari dei lavori pubblici, voluto dal decreto, sia attuato con sempre maggiore rigore. E veniamo alle strade, argomento molto discusso...

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. ...e doloroso.

CACCESE. Una differenza molto notevole fra l'impostazione di bilancio dell'esercizio scorso e quella dell'esercizio 1933-34 dell'Azienda autonoma della strada, è data dal contributo di 50 milioni che lo Stato ha nuovamente assegnato all'Azienda, per giungere ai 180 milioni stabiliti dalla legge che istituiva l'Azienda stessa.

È con questi 50 milioni che l'Azienda può far fronte: con 15 milioni, al minor gettito delle entrate; per altri 15 milioni, a lavori di rettifica e di sistemazione; ed infine per 30 milioni, al pagamento di opere eseguite mediante ratizzazione quindicinale.

Nel complesso si può osservare che dei 103 milioni previsti per lavori straordinari stradali nell'esercizio 1933-34, 80 milioni serviranno per il pagamento delle annualità che scadono nell'esercizio 1933-34; e 23 milioni per lavori da pagarsi in contanti. Da queste cifre si possono trarre diverse conclusioni: la prima di tutte è che l'importo della quota annuale dei pagamenti differiti con scadenza nell'esercizio 1933-34, è salita da 60 ad 80 milioni. Tale cifra rappresenta l'82 % di tutto

lo stanziamento per lavori straordinari previsti in bilancio, mentre per lavori da pagarsi in contanti sono stati stanziati soltanto 23 milioni. Quindi tutto lo stanziamento per lavori straordinari viene assorbito in gran parte dai pagamenti differiti, precludendosi così ogni possibilità di esecuzione di nuovi lavori, senza aumentare convenientemente le entrate, ciò che allo stato delle cose non sembra molto probabile.

Se poi a queste considerazioni si aggiunge la constatazione che l'aumento delle spese ordinarie di manutenzione stradale è di 8 milioni e 400 mila lire, si può trarre la conclusione che il bilancio dell'Azienda non soltanto va perdendo la sua elasticità, ma minaccia di arrivare ad un punto morto che sarà difficile superare.

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non bisogna dimenticare che la legge istitutiva dell'Azienda prevedeva 6 mila chilometri di strade: ne abbiamo fatti invece 10 mila! Possiamo quindi anche segnare un poco il passo.

CACCESE. Questa dichiarazione veramente è poco confortante. Io mi auguro piuttosto che vengano aumentati gli stanziamenti.

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ancora di più me lo auguro io.

CACCESE. Io mi permetto di richiamare l'attenzione su questi problemi, affinché il programma previsto non abbia a subire ulteriori intralci per il resto delle strade da sistemare.

In quanto all'indirizzo tecnico seguito dall'Azienda per la sistemazione delle nostre strade, mi permetto di condividere in gran parte i rilievi del camerata Muzzarini. Pur prescindendo da certe contingenze speciali, come la mobilitazione, a cui fa cenno l'onorevole Muzzarini, credo che il metodo di sistemazione a semplice trattamento superficiale non offra seria garanzia di durata.

CROLLALANZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non siamo d'accordo.

CACCESE. E allora mi riprometto di dimostrarlo.

Col semplice trattamento superficiale è stata sistemata la maggior parte della rete stradale.

Soltanto per 549 chilometri sui 7693 che risultano sistemati al 30 giugno 1932, era stata adottata una pavimentazione a carattere permanente o semipermanente. Per maggior intelligenza degli onorevoli camerati spiego brevemente, senza addentrarmi in troppi particolari tecnici, la differenza esi-

stente fra la sistemazione a carattere permanente, semi permanente ed a trattamento superficiale.

Nella sistemazione a trattamento superficiale il manto stradale è formato da una massicciata dello spessore in media di 15, 20 centimetri, convenientemente rullato, sul quale si spande una emulsione bituminosa con pietrischetto, in modo da formare uno strato sottile di qualche millimetro di bitume misto a pietrischetto. Questo tipo di strada resiste molto bene, là dove non vi è un traffico intenso e pesante, ma resiste meno bene ove il traffico è molto intenso, veloce e pesante, come naturalmente avviene sulle grandi arterie italiane, e ciò perchè i carichi pesanti fanno avvallare e sgretolare la massicciata, sottostante, provocando la fessurazione ed il distacco della struttura superficiale.

Quindi la strada, adagio adagio, si logora e richiede nuovi interventi di manutenzione straordinaria.

Invece, col trattamento di carattere semi-permanente, la massicciata viene imbevuta di emulsione bituminosa o catrame, a caldo o a freddo, in modo da formare un impasto omogeneo ed elastico, senza soluzione di continuità, che reagisce molto bene ad un carico concentrato ed anche all'usura di un traffico veloce.

Un'altra sistemazione semi permanente è quella che si ottiene con lo stendimento di un tappeto, di qualche centimetro di pietrisco, misto a materia bituminosa, nella massicciata, preparata come ho detto prima.

La sistemazione permanente la vediamo adottata per lo più nelle città, impiegando lastroni di pietra, cubetti di porfido o di legno, o calcestruzzo di cemento. Ora, come ho detto, sotto l'azione del traffico i vari elementi che compongono la massicciata si scuotono e si sgretolano, e quindi le strade facilmente si logorano, tanto più che poche delle nostre strade hanno una sufficiente larghezza.

E più questo pericolo si aggrava quanto maggiormente le nostre strade sono sottoposte ad un traffico pesante e veloce.

Ho visto, con molto piacere, che il Ministro delle comunicazioni ha presentato un disegno di legge per limitare la sagoma degli autocarri.

Tutti assistiamo, quasi con spavento, al passaggio degli enormi autocarri con motori Diesel. Con le nuove disposizioni di legge, la sagoma viene ridotta da 2,50 a 2,30 di larghezza, da 4 metri di altezza a 3,80, da 12

metri di lunghezza a 10 metri, a seconda del numero degli assi.

Io però mi auguro che venga anche affrontato il problema sotto l'aspetto del carico utile trasportabile, in rapporto alla velocità. Non basta ridurre la sagoma degli autocarri, è necessario anche ridurre il carico in rapporto al numero degli assi degli autocarri e in rapporto anche al sistema di pavimentazione stradale. Naturalmente il problema è complesso.

**CROLLALANZA, Ministro dei lavori pubblici.** Non si può.

**CACCESE.** Vengo alla conclusione!

**CROLLALANZA, Ministro dei lavori pubblici.** Ogni strada dovrebbe avere una limitazione di traffico camionabile! Ma ciò non è possibile.

**CACCESE.** Ecco la conclusione alla quale voglio arrivare. Il sistema di pavimentazione a trattamento superficiale è ormai già superato.

**CROLLALANZA, Ministro dei lavori pubblici.** Non è esatto!

**CACCESE.** Lo vediamo soprattutto all'estero. Lo vediamo in Germania, ove è adottato molto il tipo a carattere semi-permanente, ma con penetrazione a caldo, abitualmente a catrame, con un trattamento superficiale di bitume.

**CROLLALANZA, Ministro dei lavori pubblici.** Noi, in Italia, abbiamo la strada dei Giovi che non è a carattere permanente e dove passano da cinquecento a seicentotrenta autotreni Diesel al giorno; ed essa è in ottime condizioni.

**CACCESE.** Molto influisce la qualità del materiale adottato.

**CROLLALANZA, Ministro dei lavori pubblici.** Ecco!

**CACCESE.** Non sempre è possibile trovare sul posto della ghiaia e del pietrischetto ottimo.

**CROLLALANZA, Ministro dei lavori pubblici.** Questo è il problema.

**CACCESE.** Là, ove questa condizione non si verifica, meglio è adottare quel tipo di pavimentazione semipermanente che meglio risponde alle condizioni locali.

È noto che l'Azienda sta facendo adesso degli esperimenti per l'impiego di roccia asfaltica. Non so quali risultati abbiano dato le esperienze.

**CROLLALANZA, Ministro dei lavori pubblici.** Buoni.

**CACCESE.** Ciò mi fa piacere. Però temo che la convenienza economica dell'impiego della roccia asfaltica non vada oltre un certo raggio dal luogo di produzione.

Quindi l'impiego della roccia asfaltica, come prodotto nazionale soprattutto, risolverà il problema limitatamente a quelle zone che hanno la fortuna di possedere cave di rocce asfaltiche: l'Italia centrale e quella meridionale, e soprattutto l'Abruzzo.

Però se vi è questo desiderio e questa tendenza da parte dell'Azienda, di ricercare, per la sistemazione delle strade, prodotti nazionali, affrancandoci dalla schiavitù dei mercati esteri, per il bitume e per l'asfalto, non si spiega perchè vi sia una certa ostilità per l'impiego del catrame, che è prodotto squisitamente nazionale, che si trova in grande quantità ed anche a migliore prezzo di mercato del bitume, poichè costa un buon terzo di meno.

Non solo, ma in certe determinate condizioni il catrame risponde meglio del bitume, soprattutto in zone di clima freddo, là dove il bitume si indurisce eccessivamente, si leviga, e quindi diventa sdruciolevole; invece il catrame conserva meglio la sua plasticità. Nelle zone di montagna il catrame risponde molto, ma molto meglio del bitume!

Invece, l'Azienda ha per l'impiego del catrame delle ostilità che io non so spiegarmi.

Mi permetto di invocare l'intervento dell'onorevole Ministro....

**CROLLALANZA, Ministro dei lavori pubblici.** Il quale se ne è occupato. Fino ad ora, purtroppo, non con esito positivo. E non per colpa nostra, certamente. È il problema della distillazione del catrame!

**CACCESE.** Tanto più che l'impiego del catrame gioverebbe molto alle Aziende municipalizzate per la produzione del gas, le quali oggi hanno il catrame nei depositi e non trovano a venderne neppure a bassissimo costo. Quindi, non solo si adotterebbe un prodotto nazionale, ma si farebbe ancora l'interesse di queste aziende, e quindi del pubblico. È perciò che io mi permetto insistere perchè il problema dell'impiego del catrame venga esaminato con la massima solerzia.

Il bilancio dell'Azienda, sottoposto al nostro esame, ci dice che nel prossimo esercizio si avrà un minor gettito delle entrate, per sette milioni e 500 mila lire, sia per tasse di circolazione, che per contributi di miglioramento stradale.

Tale diminuzione costituisce un indice che merita di essere attentamente considerato, e che può dar luogo a varie riflessioni: pur senza prescindere dalla considerazione che le cause prime sono dovute naturalmente alla crisi, non si può però non riconoscere che in materia di concessioni per la circolazione

stradale la selva delle disposizioni oggi esistenti è così fitta ed intricata da rendersi impenetrabile se non a pochi iniziati; epperò mi associo a quanto ha detto poc'anzi il camerata Parisio.

Non nutro certo l'illusione che l'invocata opera di coordinamento e di semplificazione possa portare all'aumento del traffico automobilistico stradale; ma non vi è dubbio che ogni semplificazione, apportata alle norme oggi vigenti, non può che favorevolmente ripercuotersi sulla massa dei possessori di autoveicoli, e contribuire ad eliminare quello stato d'animo di incertezza e di incomprendimento che da noi ancora circonda la massa automobilistica.

A tale scopo molto bene potranno giovare i risultati del censimento, in corso, del traffico stradale, censimento che darà agli organi competenti tutti gli elementi per poter esattamente predisporre il programma futuro dell'Azienda stradale, soprattutto in rapporto ai nostri interessi economici, sociali e militari.

**Onorevoli camerati.** Io ho finito. Però non potrei chiudere queste mie brevi osservazioni senza rilevare tutte le benemerienze del personale dell'Azienda stradale, dal suo egregio capo all'ultimo suo esecutore (*Approvazioni*). Tutti conosciamo queste benemerienze dell'Azienda stradale e conosciamo i vantaggi che l'Azienda ha portato al Paese. E non è senza soddisfazione che noi oggi ascoltiamo o leggiamo i giudizi degli stranieri che vengono in Italia e che ritornano al loro paese con l'impressione vivissima riportata percorrendo le nostre belle strade, dai valichi alpini, al mare di Sicilia, ed anche delle nostre colonie africane.

Molto è stato fatto per il passato ed anche bene; meglio ancora si farà per il futuro. Soprattutto quando non vi sarà più l'assillante problema del far presto.

Ad ogni modo, quando noi passiamo dalle audaci strade alpine a migliaia di metri di altezza alle veloci autostrade della pianura padana, e dalle nuove vie dei nostri centri provinciali alla magnifica, maestosa, suggestiva via dell'Impero in Roma, noi sentiamo che la nostra soddisfazione si tramuta in un senso di intimo e profondo orgoglio. E quando vediamo le legioni dei nostri mutilati percorrere la Via dell'Impero, dall'Altare della Patria ai piedi del Colosseo, avvicinando idealmente il presente al passato, entrambi ugualmente gloriosi, noi sentiamo che il nostro orgoglio si tramuta in certezza; sentiamo che le nostre strade, le nostre belle

strade alle quali dedichiamo oggi tanta cura e tanta passione, sono e più ancora debbono diventare strumento pacifico di progresso e di benessere ma anche, se fosse necessario, strumento di vittoria e di conquista. (*Vivi applausi — Molte congratulazioni*).

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

### Presentazione di una relazione.

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

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 dicembre 1932, n. 1717, recante modificazioni agli articoli 31 e 54 della legge elettorale politica (testo unico 2 settembre 1928, n. 1993). (1645).

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE  
BUTTAFOCHI.

### Votazione segreta.

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

Norme relative alla distribuzione di maschere antigas. (1573)

Approvazione degli Accordi in materia di navigazione interna, stipulati in Ginevra, il 9 dicembre 1930, fra l'Italia ed altri Stati. (1621)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 16, che autorizza la spesa di lire 2,200,000 per la costruzione della strada di « Fantiscritti » attraverso la zona marmifera, nel comune di Carrara. (1622)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 dicembre 1932, n. 1906, concernente l'attribuzione alla Corte dei conti dell'esame delle contabilità relative alle gestioni degli ex-Commissariati civili di Trieste, Trento e Zara. (1634)

Distacco dalla provincia di Savona dei comuni di Cogoleto e di Tiglieto e loro riagggregazione alla provincia di Genova. (1643)

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:

Norme relative alla distribuzione di maschere antigas: (1573)

Presenti e votanti . . . .	250
Maggioranza . . . . .	126
Voti favorevoli . . . .	247
Voti contrari . . . . .	3

(*La Camera approva*).

Approvazione degli Accordi in materia di navigazione interna, stipulati in Ginevra, il 9 dicembre 1930, fra l'Italia ed altri Stati: (1621)

Presenti e votanti . . . .	250
Maggioranza . . . . .	126
Voti favorevoli . . . .	250
Voti contrari . . . . .	—

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 16, che autorizza la spesa di lire 2,200,000 per la costruzione della strada di « Fantiscritti » attraverso la zona marmifera, nel comune di Carrara: (1622)

Presenti e votanti . . . .	250
Maggioranza . . . . .	126
Voti favorevoli . . . .	249
Voti contrari . . . . .	1

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 dicembre 1932, n. 1906, concernente l'attribuzione alla Corte dei Conti dell'esame delle contabilità relative alle gestioni degli ex-Commissariati civili di Trieste, Trento e Zara: (1634)

Presenti e votanti . . . .	250
Maggioranza . . . . .	126
Voti favorevoli . . . .	250
Voti contrari . . . . .	—

(*La Camera approva*).

Distacco dalla provincia di Savona dei comuni di Cogoleto e di Tiglieto e loro riagggregazione alla provincia di Genova: (1643)

Presenti e votanti . . . .	250
Maggioranza . . . . .	126
Voti favorevoli . . . .	248
Voti contrari . . . . .	2

(*La Camera approva*).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Acerbo — Adinolfi — Albertini — Aldi-Mai — Alessandrini — Angelini — Arcangeli — Ardissonne — Arnoni — Arpinati — Ascenzi — Ascione — Asquini.

Baccarini — Bacci — Baistrocchi — Balbo — Banelli — Baragiola — Barattolo — Barbaro — Barenghi — Barisonzo — Bartolomei — Bascone — Belluzzo — Bertacchi — Biagi — Bibolini — Bifani — Bigliardi — Blanc — Bodrero — Bolzon — Bonaccini — Borghe-  
se — Borrelli Francesco — Borriello Biagio — Bottai.

Caccese — Caldieri — Calore — Calvetti — Calza Bini — Canelli — Capialdi — Capri-Cruciani — Caprino — Caradonna — Carapelle — Cardella — Cartoni — Carusi — Cascella — Catalani — Ceci — Ceserani — Chiarrelli — Chiarini — Chiesa — Chiurco — Ciano — Ciarlantini — Cingolani — Clavenzani — Colbertaldo — Costamagna — Crò — Crollanza — Cucini.

D'Addabbo — D'Angelo — De Francisci — Del Bufalo — Del Croix — De Marsanich — De Martino — Di Belsito — Di Giacomo — Di Marzo Salvatore — Di Marzo Vito — Di Miraflori-Guerrieri — Ducrot — Dudan.

Elefante — Ercole.

Fabbrici — Fani — Fantucci — Fera — Ferretti Lando — Ferretti Piero — Ferri Francesco — Fornaciari — Fossa — Fregonara — Fusco.

Gaetani — Gangitano — Garelli — Giorgioli — Genovesi — Geremicca — Gervasio — Gianturco — Giardina — Giunta Francesco — Giunti Pietro — Giuriati Domenico — Gorini — Gorio — Gray — Guglielmotti — Guidi-Buffarini.

Igliori — Imberti.

Jannelli — Josa — Jung.

Landi — Lanfranconi — Leale — Leicht — Leoni — Lessona — Limoncelli — Locurcio — Lojacono — Lucchini — Lusignoli.

Madia — Maggio Giuseppe — Maltini — Malusardi — Manaresi — Manganelli — Mantovani — Marchi — Marcucci — Marelli — Maresca di Serracapriola — Marescalchi — Marghinotti — Marinelli — Marini — Marquet — Martelli — Mazza De' Piccioli — Mazzucotelli — Medici del Vascello — Melchiori — Mendini — Messina — Mezzetti — Mezzi — Michelini — Milani — Miori — Misciatelli — Molinari — Morelli Eugenio — Motola Raffaele — Mulè — Muzzarini.

Natoli — Nicolato.

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

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

Ranieri — Razza — Re David — Redenti — Restivo — Riccardi Raffaello — Ricci — Ricciardi — Righetti — Riolo — Rocca Ladislao — Romano Ruggero — Roncoroni — Rossi — Rossoni.

Sacconi — Salvi Giunio — Salvo Pietro — Sansanelli — Scarfiotti — Scotti — Serena Adelchi — Serono Cesare — Serpieri — Severini — Sirca — Solmi — Spinelli — Starace Achille — Steiner — Suvich.

Tallarico — Tanzini — Tassinari — Tecchio — Trapani-Lombardo — Tròilo — Tullio — Tumedei.

Ungaro.

Varzi — Vascellari — Vaselli — Vassallo Ernesto — Vassallo Severino — Vecchini — Verdi — Verga — Vergani — Vezzani — Viale — Viglino — Vinci.

Zingali.

*Sono in congedo:*

Cacciari.  
Macarini-Carmignani.  
Paoloni.  
Rotigliano.  
Vianino.

*Sono ammalati:*

Bennati — Bombrini.  
Giardi.  
De Cristofaro — Donegani.  
Foschini.  
Garibaldi — Gnocchi.  
Leonardi.  
Romano Michele.  
Santini — Storace Cinzio.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Alfieri.  
Barni — Basile — Begnotti — Bianchi — Bisi — Bonardi — Borgo — Bruni — Buronzo.  
Capoferri.  
Dalla Bona — Durini.  
Giordani.  
Irianni.



Mariotti — Moretti — Muscatello.  
 Pavoncelli — Peglion — Perna.  
 Redaelli.  
 Sardi — Schiavi.  
 Teruzzi.

### Ritiro di interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che gli onorevoli camerati Dudan e Bacci hanno dichiarato di ritirare le loro interrogazioni al Ministro degli affari esteri, che erano state rinviate a giorno da destinarsi.

Le due interrogazioni saranno cancellate dall'ordine del giorno.

### Interrogazione.

PRESIDENTE. Si dia lettura di una interrogazione presentata oggi.

VERDI, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri dell'interno e dell'educazione nazionale, per conoscere se non ritengano opportuno controllare la importazione e la traduzione di certa letteratura, che, a parte il niun pregio artistico, costituisce precisa offesa alle nostre maggiori città, alle nostre elevate tradizioni storiche, artistiche e culturali, ai nostri sentimenti religiosi. (*Presentata e annunciata il 1º marzo 1933-XI*).

« SEVERINI ».

PRESIDENTE. L'interrogazione testè letta sarà iscritta nell'ordine del giorno e svolta a suo turno.

**La seduta termina alle 19.10.**

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

I. — Interrogazioni.

II. — *Discussione dei seguenti disegni di legge:*

1 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1932, n. 1632, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato fra l'Italia e il Giappone a Tokio, il 1º dicembre 1932, per la esenzione a titolo di reciprocità dalle tasse consolari sui certificati di origine. (1578)

2 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1932, n. 1741, che proroga l'inizio del periodo di rimborso delle anticipazioni statali fruite da alcuni Istituti speciali di credito agrario. (1610)

3 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 9, concernente provvedimenti in materia di tassa di scambio. (1625)

4 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 23, riguardante nuove misure per ostacolare lo spaccio di alcool di contrabbando. (1628)

5 — Contributo dello Stato per la pubblicazione degli atti delle Assemblee costituzionali italiane dal Medioevo al 1831 e delle carte finanziarie della Repubblica Veneta. (1629)

III. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934. (1591)

---

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Avv. CARLO FINZI

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

