

CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

XXX^a LEGISLATURA - I^a DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

COMMISSIONI LEGISLATIVE RIUNITE DEL BILANCIO E DEI LAVORI PUBBLICI E DELLE COMUNICAZIONI

RESOCONTO

DELL'ADUNANZA DI VENERDÌ 4 APRILE 1941-XIX

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE DELLA CAMERA **BUTTAFOCHI**

INDICE

Disegni di legge (*Discussione ed approvazione*):

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1941-XIX al 30 giugno 1942-XX (1280) 765

BRUCHI, CALZA BINI, CALLETTI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*,

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1941-XIX al 30 giugno 1942-XX (1281) 774

HOST VENTURI, *Ministro delle comunicazioni*.

L'adunanza comincia alle 10.

(Sono presenti il Ministro per le comunicazioni, Host Venturi, i Sottosegretari per le comunicazioni, Jannelli e De Marsanich, e per i lavori pubblici, Calletti).

PRESIDENTE chiama a fungere da segretario il Consigliere nazionale Rampone.

Comunica che sono in congedo i Consiglieri nazionali Acerbo, Arlotti, Ascione, Brizi, Ciardi, Morselli, Pezzuto, Ricchioni, Scotti e Vaselli Romolo; sono assenti per mobilitazione i Consiglieri nazionali Arcidiacono, Begnotti, Bernocco, Biggini Carlo Alberto, Da Empoli, Klinger, Lantini, Mezzetti, Miniati, Morelli

Basilide, Palermo, Pascolato e Pellegrini Giampietro.

Constata che le Commissioni riunite sono in numero legale.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1941-XIX al 30 giugno 1942-XX. (1280)

PRESIDENTE dichiara aperta la discussione generale. Chiede al Relatore se intende illustrare la relazione scritta o rimettersi ad essa.

COLOMBATI, *Relatore*, si imette alla relazione scritta.

BRUCHI segnala che la manutenzione delle strade nazionali, che rappresentano una delle più belle opere del Regime, da qualche tempo è trascurata. Se ragioni e difficoltà d'ordine superiore non si oppongono, raccomanda che, nei limiti del possibile, non si lasci deperire un patrimonio veramente magnifico.

Rileva inoltre che l'Azienda Statale della Strada, a differenza di altre Amministrazioni, quando deve provvedere a correzioni stradali, espropria il terreno necessario, abbandonando naturalmente i tratti di terreno che prima erano sede stradale, ma conservandone la proprietà.

Si vedono ogni tanto, lungo le belle strade italiane, questi tratti o sassosi che somigliano

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

a letti di torrenti disseccati, o brulli e dilavati dalle piogge, a seconda della natura del terreno.

Sarebbe utile che tali terreni, che rappresentano probabilmente una superficie non trascurabile, fossero ceduti alla proprietà privata, fronteggiante o limitrofa, che potrebbe coltivarli, con vantaggio dell'economia agraria.

CALZA BINI è sicuro di interpretare il pensiero dei camerati rivolgendolo un cordiale saluto al Ministro Gorla, alpino tra gli alpini, che in prima linea sulle montagne albanesi è in armi per la difesa della Patria. (*Applausi*).

Saluta con piacere il vecchio camerata della vigilia Senatore Calletti al banco del Governo, nella certezza che nessuno più di lui, preparato come è a curare il funzionamento del suo Ministero, potrà attendere allo sviluppo dei servizi del Ministero stesso. (*Applausi*).

Si limiterà a qualche breve osservazione sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, iniziando con una constatazione che fa con vero piacere. Alcuni camerati si sono domandati con sorpresa perchè nel bilancio non figurino i 500 milioni che erano stati assegnati per la costruzione di case popolari nella legge del 1940-XVIII che stanziava 4 miliardi per lavori pubblici.

Il camerata Colombati nella sua diligente relazione ha accennato anche a questi 500 milioni, ma di fatto nello specchio contabile non risultano, perchè il Ministero giustamente ha provveduto a iscrivere nel bilancio soltanto le somme che prevede di poter spendere entro l'esercizio, salvo le aggiunte che di volta in volta potranno essere fatte con un semplice decreto ministeriale.

Ricorda che nella relazione al bilancio, che nel 1935 ebbe incarico di redigere, ammoniva che gli stanziamenti straordinari fatti durante l'esercizio rappresentavano sbalzi eccessivi rispetto a quelli ordinari e talvolta rispetto agli stessi accertamenti di spesa. Così, in un diagramma, inserito nella relazione, si vedeva chiaramente che nel 1931-32, contro 936 milioni iscritti in bilancio e portati con le variazioni a 2773, ne erano stati spesi 1453, con uno stanziamento complessivo nella parte straordinaria e ordinaria, per effetto di variazioni fatte durante l'annata, di ben due miliardi. Lamentava che la differenza potesse essere assorbita come residuo e non più lasciata a disposizione del Ministero.

Naturalmente i lavori non si esauriscono nello spazio di un esercizio e devono essere rimandati di anno in anno, per cui è necessario che il Ministero disponga delle somme se-

condo l'impegno. Ha visto con piacere che questa volta si è segnata soltanto la spesa effettiva e quindi la preoccupazione che i residui possano andare a beneficio della economia generale e siano sottratti al Ministero che deve spenderli, è eliminata.

Ecco perchè nel bilancio si trovano soltanto 30 milioni di aumento per le case popolari per quanto si riferisce ai limiti d'impegno e soltanto 12 milioni per le altre spese.

Segnala la grande importanza che ha avuto l'assegnazione dei 500 milioni e mette in particolare rilievo il sistema con cui la distribuzione è stata fatta. Il Consorzio per le case popolari, di cui il relatore Colombati giustamente fa l'elogio, perchè ha potuto estendere quest'anno la sua attività in tutta Italia, ha fino adesso distribuito le disponibilità con un frazionamento forse eccessivo di assegnazione, per cui gli istituti nuovi che non hanno tradizioni, nè una conveniente massa patrimoniale, non potranno offrire garanzie sufficienti per i finanziamenti e sopperire alle sfasature che ci sono tra il capitale mutuato e le somme effettivamente spese.

Il Ministro Gorla, invece, nella distribuzione dei cinquecento milioni ha provveduto assai opportunamente in modo diverso; ha dato cioè in conto capitale il contributo statale variabile; agli istituti più forti ha dato il 40 per cento; giungendo fino all'80 per cento per gli istituti più deboli, e soprattutto per quei centri demografici, in cui maggiore era la necessità delle case popolari e minore il benessere economico. In tal modo è possibile a questi istituti di svolgere veramente una proficua attività edilizia, costruire case, e darle a quel basso prezzo che le popolazioni possono sostenere.

Il problema però della casa popolare non si è esaurito coi 500 milioni: sono molti, ma sono anche niente in confronto del fabbisogno. Una diligentissima statistica e una mozione approvata dalla Corporazione della edilizia, presieduta dal camerata Moro, hanno illustrato punto per punto lo scottante problema, dimostrando quale enorme fabbisogno c'è di case. Ma anche senza la statistica tutti si rendono conto della grande importanza che ha la casa e il grave danno che deriva dalla sua mancanza, oggi specialmente che il popolo è in armi.

Può assicurare che il pensiero delle famiglie che sono senza tetto assilla i combattenti: riceve molte lettere di soldati che invocano l'assegnazione di una casa alla moglie e ai figli che sono ospitate nei dormitori, o vivono in grotte, in capanne, nei sottoscala,

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

in condizioni che, se non si sono viste personalmente, come egli ha fatto, non si potrebbero ritenere possibili. Qualunque sforzo il Governo possa fare oggi, senza attendere il domani, per assicurare ai combattenti quando torneranno in patria, dopo la vittoria, un tetto accogliente per le loro famiglie, è una delle opere più sacrosante. Pensa che dopo la provvista delle armi e del grano, quella delle case del popolo sia la necessità che maggiormente urge nell'attuale difficile momento.

La mozione della Corporazione accennava ad una serie di provvedimenti per poter attingere i fondi. Non si può pretendere, peraltro, che il problema debba essere risolto tutto a carico dello Stato. Sa bene quali enormi sacrifici già sopporta lo Stato in materia e non crede sia possibile domandarne dei maggiori; però le fonti per attingere i fondi necessari per le case sono molte. A quelle indicate dalla Corporazione si potrebbero aggiungere, ad esempio, una addizionale sul valore locativo, una tassa edilizia, qualche cosa insomma per cui gli abbienti provvedano per i meno abbienti, in modo da accorciare le distanze e avvicinarsi di più al popolo, secondo il comandamento del Duce.

Osserva che, in sede di discussione del bilancio dell'interno, un camerata ha accennato al problema della casa per le classi medie che, pur essendo meno scottante di quello delle case popolari, non è meno grave. Ricorda che nella relazione al bilancio del 1935-XIII, alla quale prima ha accennato, avvertiva che era facile trovare la casa per chi avesse i mezzi, perchè il mercato era abbastanza largo per le case di tipo medio e di tipo signorile. Oggi la situazione è cambiata e il mercato anche delle case medie è talmente rarefatto, che la condizione del professionista, del piccolo impiegato, dell'uomo, insomma, che può disporre soltanto di una somma limitata per la casa, è divenuta grave come nel periodo del 1922-23, subito dopo la grande guerra. È necessario provvedere, e non crede vi sia bisogno di domandare aiuti allo Stato.

Vi sono provvidenze particolari, come l'esenzione venticinquennale, le facilitazioni previste per la rinuncia all'esenzione venticinquennale e qualche altra che non è il caso di precisare, e che sono indicate nella mozione della Corporazione. Finalmente, con una politica pari a quella che ha sviluppato il Fuehler, occorrerà incitare gli Enti finanziatori a favorire largamente con i mutui gli investimenti edilizi, cosa che in Italia invece fino adesso è stata non soltanto poco incorag-

giata, ma addirittura contrastata. Non si vogliono indagare le ragioni per cui il Governo, nella sua alta saggezza, ha creduto di svolgere una politica finanziaria contraria all'investimento edilizio; ma è da auspicare che, dopo la guerra, si faccia tutto il possibile perchè il capitale sia messo a disposizione degli investimenti edilizi, per provvedere a un elementare bisogno della vita civile.

Non vuol tralasciare l'occasione per domandare al Governo la legge urbanistica, che era stata dal camerata Di Crollalanza preparata nel 1932-X, e che per un insieme di circostanze, che non dipendevano certo dalla sua volontà, si arenò. La necessità di una legge precisa in materia urbanistica è ormai universalmente sentita: la disciplina delle costruzioni, la disciplina delle aree, la disciplina delle espropriazioni sono diventati argomenti del giorno. Il recente episodio della legge per Roma, pubblicata il 6 gennaio, se non erra, e non portata alla discussione della Camera, perchè ha sollevato un coro di proteste, dimostra come in materia si sia ancora incerti e si cammini troppo vagamente, passando da un eccesso all'altro, da una eccessiva liberalità ad una eccessiva stretta di freni.

In materia di espropriazione e di applicazione di piani regolatori esiste la vecchia legge del 1865, alla quale si è aggiunta tutta una fioritura di leggi recenti, tra cui quella per Roma, discussa a lungo dalla Camera nel 1931-1932, e che costituiva in qualche modo una specie di codice con i vari emendamenti che, proprio quando era ministro il camerata Di Crollalanza, furono discussi e attuati. Oggi il complesso della legislazione urbanistica è così maturo nella coscienza del Paese e, all'estero, così tradotto in chiarissime norme legislative, che è da augurarsi si possa arrivare anche in Italia alla conclusione definitiva.

Sa che il Ministro dei lavori pubblici ha ripreso la legge del 1932-X, e recentemente ha convocato una commissione con l'incarico di esaurirne lo studio. Desidera peraltro non soltanto dare atto al Ministro di tale encomiabile provvedimento, ma prospettare alcuni dati più politici che tecnici della questione.

La legge (del 1932-X, ritornata all'onore della discussione, è, a suo avviso — non dispiaccia al camerata Di Crollalanza — ormai superata. In materia urbanistica hanno camminato tutti quanti, sia i tecnici che i legislatori. E mentre, per esempio, nella legge del 1932-X la base dei piani intercomunali, come si chiamavano allora, o territoriali, come più tardi sono stati chiamati, era quasi una cosa

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

accessoria, cosicchè si consentiva solo ai comuni che desideravano fare un piano intercomunale di chiedere l'autorizzazione, oggi tutti gli urbanisti sono convinti della necessità che il piano territoriale sia la base di qualsiasi piano regolatore; e occorre quindi che sia il Ministro dei lavori pubblici ad imporre per legge la formazione dei piani territoriali prima che si addivenga a quelli generali o particolareggiati per i vari comuni compresi in un determinato territorio.

Non può infatti un comune farsi iniziatore della formazione di un piano regolatore intercomunale che riguarda anche gli interessi di altri comuni e di enti anche statali.

È l'autorità dello Stato, con quella concezione veramente fascista e unitaria dei poteri dello Stato che sovrasta ogni altro potere, che deve determinare il comprensorio di piani regolatori e fissare il piano d'insieme.

La preoccupazione che taluno ha manifestato che l'urbanistica, che deriva il nome etimologicamente da città, urbs, potesse essere in contrasto con la politica di decentramento e con la politica rurale del Regime, non ha infatti ragione di essere, quando si pensi che proprio il piano territoriale deve costituire la base di studio di piani regolatori, perchè è il piano territoriale che distribuisce sul territorio nazionale le varie forze demografiche e trasporta dalla città alla periferia sino alla campagna i nuovi nuclei edilizi per le abitazioni, la creazione di centri di attività turistica o industriale e così via. Da qui, dunque, il diretto e stretto legame tra politica fascista e costituzione di piani territoriali. Prega pertanto il Sottosegretario di Stato di accogliere la proposta, che sarà fatta in Commissione, perchè la materia dei piani territoriali sia portata in testa alla legge e ne costituisca la base fondamentale.

Ma c'è di più. Nella legge preparata nel 1932 non si accennava alla materia delle espropriazioni, che si rimandava a una legge di là da venire, nonostante la volontà del Ministro Di Crollanza di risolvere la questione contemporaneamente alla emanazione della legge. Ora un piano regolatore non si attua se non si procede alle espropriazioni. Se si rimanda la disciplina delle espropriazioni a una legge di là da venire, non potrà mai aversi una norma costante e fissa, rispetto non solo al diritto di proprietà che lo Stato fascista ha riconosciuto, ma anche al diritto delle Amministrazioni pubbliche a risolvere il problema dell'attuazione dei piani regolatori senza il proprio sacrificio e senza l'indebito arricchimento degli altri.

Si vuole, in sostanza, che la proprietà espropriata sia pagata al giusto prezzo, ma non che il proprietario di un terreno, senza alcuno sforzo personale e senza nessun sacrificio, venga ad avvantaggiarsi dell'opera che ha fatto la pubblica Amministrazione con danaro pubblico.

Vi sono proposte che garantiscono in modo assoluto il diritto della proprietà e il diritto delle Amministrazioni di provvedere a quella che sarà l'urbanistica futura. Il problema non ha soltanto di interessante il lato economico e giuridico, ma anche quello della attuazione tecnica di piani regolatori veramente degni.

In conclusione, se non si procede a un disciplinamento della materia delle aree urbane fabbricabili, non si potrà mai avere una edilizia logica e sana, perchè la mania e talvolta la necessità di sfruttare al massimo i terreni pagati a prezzi esagerati, hanno determinato la tendenza a costruire quei famigerati grattacieli e casoni che rappresentano esteticamente, igienicamente e socialmente, delle vere mostruosità. Se si vuole, dunque, mantenere all'edilizia un carattere di ampiezza, di respiro, di vastità e di dignità artistica, si deve poter contare sopra terreni che siano acquistati a prezzi equi e non gravino troppo sulla spesa di costruzione. (*Applausi*).

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione generale.

CALLETTI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*, accingendosi a parlare sul bilancio di previsione 1941-42 del Ministero dei lavori pubblici, rivolge il pensiero anzitutto al Ministro Gorla, valoroso mutilato dell'altra guerra, che oggi, volontario, in grigio verde, alla testa di un battaglione di Alpini, sulle aspre balze del fronte greco, dà fulgido esempio della più alta e nobile forma di dedizione che possa offrirsi alla Patria in armi. (*Vivi applausi*).

Ed il suo saluto si estende ai combattenti di ogni arme e specialità, che su tutti i fronti duramente combattono per i più alti immancabili destini imperiali della Patria fascista. (*Vivi applausi*).

La chiara relazione del camerata Colombati illustra ampiamente gli elementi del bilancio ed esamina dettagliatamente le attività che il Ministero dei lavori pubblici va svolgendo ed ha in programma. Sono le attività che in assieme costituiscono l'espressione concreta della politica mussoliniana delle opere pubbliche, le cui grandi linee furono magistralmente sintetizzate dal Ministro Serena col discorso pronunciato alla riunione della Camera del 24 aprile 1940-XVIII.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Come si rileva dal bilancio in esame, per l'esercizio 1941-42 sono previste maggiori spese in eccedenza ai corrispondenti dati dell'esercizio corrente, in ragione di oltre 38 milioni per la parte ordinaria e di circa 286 milioni per la parte straordinaria. Se per la parte ordinaria l'eccedenza ha significato di adeguamento delle previsioni alle esigenze attuali dei servizi e dei compiti tecnici sistematici (manutenzioni), non senza tener conto dell'aumentato costo dei lavori, per la parte straordinaria la maggiore spesa è nella sua quasi totalità riferibile all'attuazione del nuovo programma di opere pubbliche per quattro miliardi, approvato con la recente nota legge 20 gennaio 1941-XIX, n. 105, limitatamente alla presunta incidenza di pagamento che potrà aversi nell'esercizio 1941-1942, senza peraltro escludere la possibilità di integrazioni in corso di esercizio se in rapporto al ritmo dei lavori se ne presenti la necessità.

Nell'ora storica che volge, mentre la guerra infuria e sempre più se ne va precisando il carattere rivoluzionariamente irrevocabile, non si può indugiarsi nella trattazione di problemi a carattere programmatico, che, per quanto interessanti, distoglierebbero dalla visione immediata delle necessità contingenti, alle quali si deve far fronte con realistica consapevolezza delle ripercussioni dello stato di guerra in tutti i settori della vita nazionale.

Nel settore dei lavori pubblici, la struttura organica del Ministero, forte della sua lunga e salda tradizione di serietà e severa operosità, consente di ottemperare alle esigenze del servizio nell'interesse del Paese, pur nelle difficili condizioni che sono determinate dallo stato di guerra, in ragione di richiamo alle armi di funzionari ed agenti, di rarefazione e talvolta assoluta mancanza di materiali di prima necessità, di deficienze nel campo dei trasporti, di variabilità di prezzi e conseguente incertezza di previsioni finanziarie. La più rigorosa disciplina, da tutti osservata con cosciente e assoluta dedizione al servizio dello Stato, la specifica competenza dei Capi servizio e dei funzionari direttivi, l'appassionata ricerca di ogni possibilità autarchica comunque valevole a superare le contingenti difficoltà del mercato dei materiali, sono le forze morali di cui l'Amministrazione dei lavori pubblici si avvale per i compiti di sua spettanza.

Caratteristica specifica normale del bilancio del Ministero dei lavori pubblici è di avere cifre di previsione per le spese

straordinarie di molto superiori a quelle relative alle spese ordinarie.

Per l'esercizio 1941-42 si hanno lire 1,382,168,270 in confronto a lire 464,074,000.

Ciò dipende dalla natura dei compiti del Ministero, i cui servizi sistematici di carattere tecnico esecutivo, contemplati nel titolo delle spese ordinarie, riguardano esclusivamente la efficiente conservazione delle opere che esso ha in diretta gestione; mentre la più gran parte delle attività e delle spese è riferibile alla realizzazione di nuove opere, che si vanno attuando sulla base delle speciali leggi che le autorizzano e nei limiti delle assegnazioni finanziarie che di anno in anno la finanza può ad esse assegnare.

La gestione dei servizi tecnici a carattere sistematico richiede precipuamente metodo, ordine, tempestività. Ma di norma non vi è notevole divario da un esercizio all'altro se non in rapporto all'accresciuto complesso delle opere alla cui gestione conservativa debbasi provvedere.

Lo sviluppo delle opere nuove è regolato invece dalla valutazione delle necessità tecniche del Paese e impone volta a volta l'assegnazione di corrispondenti disponibilità finanziarie nonchè la determinazione di direttive specifiche riferibili alle singole iniziative per assicurarne la giusta rispondenza allo scopo.

Per questa parte straordinaria, delle opere nuove, il piano di gestione per l'esercizio prossimo, così per il Ministero dei lavori pubblici come per l'Azienda della strada, è dominato dall'assegnazione dei 4 miliardi di cui alla ricordata legge n. 105.

Costituendo questo piano il primo avviamento ad un ben più vasto e organico programma di opere studiato, secondo le direttive del Duce, dal Ministro Serena, nella visione delle necessità tecniche nazionali da affrontarsi alla fine vittoriosa della guerra, la erogazione dei fondi di questa prima assegnazione sarà fatta con riguardo alle più assillanti esigenze che richiedono pronta soluzione e con criterio di dare la precedenza alle opere che interessano provincie e comuni a condizioni ambientali meno favorevoli e a più alto indice demografico.

Merita segnalazione il fatto che seguendo l'indirizzo generale tracciato dal Duce per tutte le attività del Regime, dell'*andare verso il popolo*, nel programma di nuove opere che va ad iniziarsi hanno avuto particolari notevoli assegnazioni, per ben 500 milioni, le case popolari nonchè, per oltre 500 milioni, le scuole elementari: opere edilizie,

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

le une e le altre, di evidentissima grande necessità e di sicuro apprezzabile beneficio per le categorie più propriamente popolari.

Notevoli assegnazioni sono state anche fatte per molteplici esigenze edilizie di interesse statale da tempo accertate e alle quali ormai urgeva provvedere: dicasi di edifici scolastici per istruzione media e superiore; di fabbricati per uffici statali; di edifici carcerari; e altri ancora. E così anche sono state in modo particolare considerate le opere interessanti i problemi urbanistici di maggiore urgenza e quelle di carattere igienico che ai problemi stessi sono strettamente connessi.

È menzionabile il fatto che la materia dell'edilizia nonché quella dell'urbanistica e delle opere igieniche, che in tempi anteriori all'avvento del Fascismo era considerata di interesse esclusivo degli enti locali, sicché il Ministero dei lavori pubblici se ne occupava solo in forma marginale, lasciandone la trattazione ad una semplice sezione del Segretariato generale, oggi, per le nuove direttive del Regime, lo Stato fascista volendo che l'attrezzatura tecnica dei centri abitati corrisponda alle esigenze dei nuovi tempi, questa materia è assunta a compito di primo piano, ed è trattata da ben due Direzioni generali, una per l'urbanistica e le opere igieniche, un'altra per l'edilizia statale e sovvenzionata, che sono sovraccariche di lavoro.

A riguardo dell'edilizia sovvenzionata, che più direttamente interessa le categorie meno abbienti, merita particolare considerazione l'attività degli Istituti delle case popolari, che l'apposito Consorzio creato presso il Ministero dei lavori pubblici guida, coordina, controlla. E si può con soddisfazione rilevare la progrediente intensificazione di tale attività, che consentirà nell'anno volgente la costruzione di ben 22.418 alloggi in confronto a 9576 dell'anno scorso. Al 28 ottobre del 1940 gli alloggi costruiti erano complessivamente 109.665.

Sempre in rapporto ai problemi dell'urbanistica e dell'edilizia, che col Regime Fascista sono assurti a così grande importanza, sono stati avviati e alacramente proseguono presso il Ministero dei lavori pubblici speciali distinti studi sia per la migliore disciplina giuridica e tecnica della materia dei piani regolatori urbani e sia per la più larga e intensa ripresa dell'attività edilizia nel dopo guerra. I quali studi sono condotti da due apposite Commissioni con intervento di esperti specialisti in materia, nonché di dele-

gati delle varie Amministrazioni statali che hanno ragione di interessarsi della materia e di rappresentanti delle organizzazioni sindacali e corporative.

Il camerata Calza Bini, che conosce bene tali iniziative del Ministero dei lavori pubblici, giacché egli stesso è autorevole componente di una delle due Commissioni, quella per lo studio della legge urbanistica, sa che la materia dell'edilizia e dell'urbanistica è assiduamente studiata per i suoi inevitabili necessari futuri sviluppi.

Il Ministero dei lavori pubblici si è preoccupato degli accertamenti che la corporazione dell'edilizia, presieduta dal camerata Moro, ha fatto in ordine appunto alla insufficienza delle abitazioni.

La constatazione di quella Corporazione è stata importantissima: niente di meno è stato accertato, con una approssimazione quale la natura delle cose consente, che per rendere sufficientemente armonica in rapporto ai tempi la disponibilità di case per tutte le categorie della popolazione, occorrerebbero altri sette milioni di vani, con cifre astronomiche di costo, che vanno nell'ordine di molte decine di miliardi.

La Corporazione ha anche prospettato la possibilità che il piano si attui in un ventennio. Però, come ha bene osservato il camerata Calza Bini, non si può certo pensare che un problema di tanto vasta mole possa essere affrontato dallo Stato direttamente con i propri organi. Deve essere il gioco delle forze economiche della Nazione a svolgersi in modo che tale grande finalità sia raggiunta.

Bisogna riconoscere che da qualche tempo il ritmo delle costruzioni per case di abitazioni si è tanto rallentato da poter dire che si è quasi arrestato.

Si costruiscono ancora delle case, ma quasi tutte esclusivamente con la scritta « appartamenti di lusso ». Sono case nelle quali il lusso è più apparenza che realtà. Un po' di marmo messo qua e là, qualche manopola di un tipo un po' più appariscente, fanno dire ai costruttori che le case sono di lusso, e in tal modo essi hanno la possibilità di collocarle a prezzi alti. Sono quindi case che possono essere acquistate o affittate soltanto da persone appartenenti alle categorie ricche. Il problema rimane sempre assillante per le categorie economicamente meno abbienti, medie e popolari.

Per i necessari studi in ordine all'interessante problema è stata istituita al Ministero dei lavori pubblici una apposita Commissione detta « Commissione per la ripresa

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

edilizia », che studia l'argomento sotto tutti i suoi vari aspetti, a cominciare da quelli di carattere puramente finanziario, fino a quelli di carattere sociale-economico e a quelli che riguardano il costo delle aree e i sistemi costruttivi. Infine gli studi si estendono anche a ricercare tutte le possibilità di alleggerimento tributario.

Assicura le Commissioni riunite che tali studi presto saranno portati a compimento e formeranno oggetto di un'organica relazione che sarà certamente di grande utilità per tutti quegli sviluppi che potranno essere consigliabili e per quelle provvidenze legislative che appariranno opportune.

Anche la Commissione per l'urbanistica, da poco costituita, ha intrapreso i suoi lavori con un ordine che dà pieno affidamento di non lontano assolvimento del compito. Si è stabilito un periodo di cinque mesi per un lavoro bene ordinato. Essa studierà la legge urbanistica partendo dallo schema del 1933 fatto predisporre dall'allora Ministro Crollanza, schema che è il punto di partenza al quale bisogna riferirsi e dal quale bisogna cercare di sviare il meno possibile.

Comunque, il camerata Calza Bini potrà portare la sua autorevole voce in seno alla Commissione e sostenere efficacemente la tesi che in questa sede ha enunciato.

Si riconosce senz'altro la convenienza che il criterio dei piani regionali sia messo in assoluto rilievo. Oggi effettivamente non si può parlare di piani urbanistici senza guardarsi attorno e vedere come un centro abitato si collega con gli altri centri vicini. Bisogna anche tener conto che per evitare l'eccessivo inurbamento occorre guardare alla possibilità di decentrare i nuclei abitati. Circa l'accenno fatto dallo stesso camerata Calza Bini al problema dell'espropriazione, osserva che si tratta di un punto piuttosto delicato. La legge che oggi impera fondamentalmente è quella del 1865. È un monumento che ha superato ormai 76 anni di vita e non si può dire che siano stati sempre fortunati e felici i vari spostamenti che si sono fatti in rapporto alle norme di quella legge, come la legge per Napoli e tutta la serie di leggi e leggine, per i vari piani regolatori. La maggiore saggezza si trova nella legge del 1865. Ben vero è però che quella legge non teneva conto di alcune nuove condizioni della vita sociale, di alcune nuove concezioni politiche della vita moderna; per esempio, del fatto che non è lecito che una proprietà, senza che il proprietario abbia

fatto nulla, possa centuplicare di valore solo perchè un provvedimento al quale egli è rimasto completamente estraneo, abbia cambiato la natura del terreno da agricolo a edificatorio.

Evidentemente occorrerà sotto questo profilo studiare norme opportune.

Comunque, una nuova legge sull'espropriazione più volte ha formato oggetto di studi da parte di commissioni con l'intervento di autorevoli personalità, ma le difficoltà sono state tali e tante che l'argomento è sempre stato messo da parte. Dubita però che esso possa risolversi nel quadro dello studio per la legge urbanistica. Si finirebbe col rimandare la legge urbanistica a chi sa quando, perchè si tratta di legge di meno facile preparazione.

Per gli acquedotti e per le altre opere di carattere igienico è in corso un vasto complesso di attività per opere sussidiate dallo Stato. Maggiore impulso avranno tali attività con le assegnazioni che per questo titolo si potranno fare sul fondo dei quattro miliardi.

E, sempre in materia di opere igieniche, va ricordato l'Acquedotto pugliese, che col suo vasto complesso di impianti e di condutture serve 257 comuni con una popolazione di oltre 2 milioni e mezzo di abitanti. L'Ente che ne ha la gestione è perfettamente organizzato e cura ottimamente l'esercizio e la manutenzione con criteri di previdenza quanto mai encomiabili, la efficacia dei quali si è potuta bene apprezzare in un recente episodio bellico.

Per le altre branche della tecnica costruttiva, direttamente trattate dal Ministero dei lavori pubblici, che sono di antica tradizione, quali le nuove costruzioni stradali e ferroviarie, le opere idrauliche e di navigazione interna, le opere marittime, quelle riguardanti gli interventi di pronto soccorso e di riparazione di danni causati da terremoti, alluvioni, frane ed altre calamità, si svolgono i programmi autorizzati dalle leggi speciali, alcuni già avviati e da completare, altri da iniziare.

Valgano in merito le seguenti sommarie notizie.

Opere stradali. — Per le strade non statali, della così detta viabilità minore, delle quali il Ministero si occupa in ragione di controllo quando le relative nuove opere sono eseguite dagli enti locali, o direttamente in forma esecutiva, quando si sostituisce agli enti interessati, è in corso e in programma un vasto complesso di lavori, per il completamente e l'estendimento della rete.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Molto utilmente è stato dal Ministero approntato un preciso catasto di queste strade, che si riassume nelle seguenti cifre di consistenza attuale: strade provinciali chilometri 42.673; strade comunali chilometri 124,210; strade da classificare chilometri 7.688; strade ex militari chilometri 5.035; in totale chilometri 179.606.

Questi dati di sviluppo vanno in aggiunta a quelli riferibili alle strade statali di chilometri 21.008 e alle autostrade di chilometri 485.

Si vanno estendendo anche alle strade della viabilità minore i sistemi segnaletici di prescrizione.

È inoltre in corso lo studio per una organica revisione delle norme sulla circolazione.

Opere ferroviarie. — Si vanno completando le opere in corso. È da iniziare subito il nuovo tronco Carbonia-Villamasargia.

Il servizio stesso ha in gestione le opere interessanti gli acquedotti della Sicilia per alimentazione delle stazioni di nuove linee ferroviarie e nel tempo stesso per dotazione idrica di molti comuni.

Opere idrauliche. — Un vasto complesso di opere in corso e in programma.

Particolarmente menzionabili:

Sistemazione Tevere. Il problema è stato avviato per una soluzione integrale: basso Tevere, medio Tevere, alto Tevere. In corso i lavori per il basso Tevere. La Commissione che è incaricata del relativo studio integrale, ricostituita con aggiunta di rappresentanti di organismi corporativi, ha in avanzato studio il problema in vista generale di assieme.

Lavori Adige-Tartaro-Canal Bianco. Noto programma tecnico mirante all'alleggerimento delle piene del tronco inferiore dell'Adige, nonché la navigabilità dall'Adriatico a Mantova e l'estendimento delle possibilità irrigue nella pianura tra Adige e Po.

Somma già assegnata: 600 milioni. Appaltati lavori per 240 milioni.

Regolazione medio Po tra foce Adda e foce Mincio — per assicurare il miglior deflusso delle piene, nonché per assicurare la navigazione per natanti da 600 tonnellate. Lavori in corso — somma già spesa 120 milioni — ulteriore spesa prevedibile 280 milioni, erogabile in 10 anni.

Creazione nuova via navigabile: Milano-Cremona-Po. — Previsione 600 milioni. Occorrerà una legge speciale per la concessione dell'opera ad apposito ente (Stato, province e comuni interessati).

Sistemazione Arno. — Problema che, per il corso inferiore, ove maggiore è la necessità della sistemazione, si presenta di soluzione

tecnicamente difficile. Orientamento verso la soluzione per uno scolmatore in sinistra, con una previsione spesa 120 milioni. In corso studi.

Altre opere notevoli interessanti corsi d'acqua e canali navigabili zona emiliana e padana, nonché disseminatamente moltissimi corsi d'acqua minori.

Opere marittime. — Sono in corso disseminati lavori per la conservazione ed il miglioramento degli scali marittimi esistenti.

Favore particolare è concesso ai porti minori pescherecci, con l'assegnazione, già fatta, di 10 milioni per lavori a totale carico dello Stato.

Nel nuovo programma è dato largo posto ai porti minori, per favorire la navigazione costiera, nonché ancora ai porti pescherecci per meglio favorire l'autarchia alimentare nel settore della pesca. E sono anche state considerate in modo particolare le difese contro le corrosioni del mare minaccianti gli abitati, problema quest'ultimo generalmente di non facile soluzione, che, in moltissimi tratti del litorale italiano, si presenta quanto mai grave.

Servizi speciali. — Riguardano le opere dipendenti da alluvioni, piene e frane. È notevole la singolare soggezione del territorio del Regno a danni dovuti a eventi del genere; ciò che è imputabile alle caratteristiche geologiche e morfologiche del Paese.

Si è accertata la necessità del consolidamento e del trasferimento per ben 1188 abitati minacciati.

Finora si è potuto provvedere solo per qualche centinaio; c'è ancora molto da fare.

Sono poi in corso disseminati lavori in relazione ad autorizzazioni date da leggi speciali.

Opere dipendenti da terremoti. — Si vanno svolgendo in tutte le regioni colpite da sismi gravi. I lavori sono più o meno avanzati o addirittura in via di completamento per le costruzioni di nuovi alloggi in luogo dei baraccamenti provvisori e per le sistemazioni urbane, nei centri maggiormente devastati. Così a Messina si è già larghissimamente provveduto allo sbaraccamento. Rimane da provvedere a 2000 alloggi. Finora i 22 mila alloggi erano gestiti direttamente da un ufficio dipendente dal Ministero dei lavori pubblici; adesso passeranno alla gestione dell'Istituto autonomo per le case popolari che si sta creando a Messina.

Tra gli interventi di pronto soccorso e di riparazione di danni sono oggi da ricor-

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

dare quelli riferibili a cause belliche in rapporto ai quali il Ministero, per autorizzazione avutane con legge del 9 luglio 1940, anno XVII e successive disposizioni, ovunque se ne è manifestata la necessità, ha proceduto con fascistica immediatezza all'attuazione di tutte le provvidenze tecniche che le circostanze imponevano. E gli è gradito poter attestare che tutti i funzionari di ogni categoria che sono stati incaricati di questo nuovo servizio speciale hanno assolto al loro compito con encomiabile slancio e con piena comprensione del significato morale dell'opera a cui erano chiamati.

Un ritmo particolarmente intenso è stato impresso alle opere concesse per utilizzazione di acque pubbliche, tanto a scopo irriguo, quanto, e più ancora, per produzione di energia.

Con la regolazione dei maggiori laghi della zona prealpina, regolazione già attuata per i laghi di Iseo e di Idro e in corso di esecuzione per i Laghi Maggiore, di Como, di Garda, verranno ad essere grandemente accresciute le possibilità irrigue della grande pianura dell'Italia settentrionale, i cui terreni, per nuove vaste estensioni verranno a godere del beneficio dell'acqua di irrigazione con la conseguente possibilità di cospicuo incremento della produzione agraria.

Correlativamente, poi, agli sviluppi della santa battaglia per l'autarchia, così provvidamente e tempestivamente imposta dalle lungimiranti direttive del Duce, per le provvide iniziative del Ministero dei lavori pubblici e con la consapevole fervida collaborazione delle categorie industriali, si è negli ultimi anni realizzato un importante incremento nella produzione di energia elettrica.

A tale scopo, in connessione con i piani generali per l'autarchia e in pieno accordo con gli enti concessionari, sono stati disposti e avviati due concreti organici programmi di nuovi impianti; il primo dei quali per 5 miliardi di KWH iniziato nel 1938-XVI e già in parte attuato, sarà compiuto nell'anno 1941 e il secondo, dello stesso ordine di entità, avviato nella seconda metà dello scorso anno, potrà essere ultimato nel 1944-XXII.

In virtù di ciò, la produzione di energia idroelettrica che nel 1937 era di KWH 14 miliardi e mezzo circa, potrà raggiungere nel 1944 i 25 miliardi, equivalente questo a ben 12 milioni circa di tonnellate di carbone.

In particolare, a fine 1940, la potenza complessiva di energia elettrica installata risultava di Kw 6,201,225 e quella prodotta nell'anno di KWH 19 miliardi 500 milioni,

energia che in ragione del 95 per cento circa è di produzione idroelettrica e geotermica, cioè autarchica, e solo per il 5 per cento è energia prodotta termicamente.

Coordinatamente allo sviluppo degli impianti si è andato provvedendo al razionale estendimento delle linee elettriche di trasmissione per rendere possibile l'interscambio fra le reti dei vari gruppi. Con l'attuazione delle disposte linee di interconnessione, già iniziate, sarà consentito lo scambio di energia dalle Alpi alla Calabria.

Particolare considerazione si è poi avuta per gli impianti nelle grandi isole, impianti che presentano singolari difficoltà; in rapporto a che è stata autorizzata una spesa annua di 18 milioni per annualità a favore delle concessioni per questi speciali impianti. Ciò che consentirà nuove installazioni idroelettriche per oltre 100 milioni di chilowatt-ora in Sardegna e 200 milioni in Sicilia.

In rapporto al brillante sviluppo di questo importantissimo ramo delle attività tecniche della Nazione, deve menzionare a titolo di onore il servizio idrografico del Ministero dei lavori pubblici, la cui perfetta organizzazione e i cui indirizzi scientifici e pratici sono ovunque oggetto della più viva ammirazione, non solo in Italia, ma anche all'estero. (*Applausi*).

Ininterrotto è poi sempre il ritmo delle attività dell'Azienda Autonoma Statale della Strada che ha, come è ben noto, l'importante compito di curare la sistemazione e la gestione manutentoria della organica e ormai molto buona rete italiana delle strade di grande comunicazione.

In ordine ai rilievi del camerata Bruchi, osserva che la manutenzione delle strade e delle reti automobilistiche è continuata da parte dell'Azienda e continua con gli stessi indirizzi seguiti nel primo decennio di vita di tale organismo. Se qualche deficienza si riscontra, è precipuamente dovuta alla difficoltà gravissima che si incontra nel momento attuale per i materiali occorrenti alla manutenzione delle carreggiate. Si è cercato di provvedere col sistema dell'impiego della polvere delle rocce asfaltiche, sistema che già era stato introdotto quando le difficoltà attuali non esistevano.

In un'epoca in cui il bitume veniva dall'estero — il catrame in Italia essendo tutto assorbito da altri interessi industriali — si cercò, per ragioni autarchiche, qualche altro materiale, e si trovò infatti la possibilità tecnica di impiegare la polvere delle rocce asfaltiche, che abbonda in Italia. Però oggi,

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

per l'adozione di tale metodo, che tecnicamente è risolto, si presentano due difficoltà: una è che i materiali prodotti nei due centri principali di Ragusa e San Valentino nell'Abruzzo, debbono essere trasportati, in quantità rilevanti; e tutti sanno che le difficoltà di trasporto oggi sono notevoli. In secondo luogo per il metodo tecnico di impiego delle polveri di rocce asfaltiche occorre avvalersi di olii catramosi o di olii asfaltici. Per ragioni belliche, questi olii sono tutti requisiti e non sono disponibili in commercio; cosicchè realmente bisogna riconoscere che mancano i mezzi elementari per una buona manutenzione e, se deficienze si riscontrano, sono esclusivamente attribuibili alle cause esposte e non certo a mancanza di spirito di iniziativa o di completa dedizione da parte di coloro che sono preposti a questo servizio.

Quanto all'altro accenno fatto dal consigliere Bruchi, relativamente ai tronchi di strade che si abbandonano per rettifiche eseguite e che non si riconsegnano ai privati, bisogna dire che l'obbligo della consegna giuridicamente non c'è e che molte volte i tronchi di strade abbandonati vengono valorizzati per depositi di materiali, per depositi di attrezzi, per scopi attinenti al servizio dell'Azienda autonoma della strada; ma non esclude che si possa addivenire anche alla vendita, con quella gradualità che le circostanze consentiranno.

L'Azienda autonoma statale della strada, istituto di marca prettamente fascista e la cui opera è stata richiesta ed esplicata anche fuori del territorio metropolitano, in Africa Orientale e in Albania, è stata ed è tutt'ora chiamata a concorrere con le sue prestazioni di personale e di mezzi ai servizi stradali interessanti le zone di guerra. Per il quale scopo sono state espressamente costituite apposite Direzioni stradali di armate militarizzate, che operano agli ordini delle Autorità militari.

L'assegnazione di 600 milioni fatta all'A. A. S. S., dalla recente legge dei quattro miliardi, formerà oggetto di un organico complesso di opere miranti in parte all'ulteriore estendimento delle sistemazioni generali per quella parte della rete statale non ancora del tutto modernizzata e in parte al perfezionamento delle sistemazioni già compiute, con ulteriore soppressione di passaggi a livello, di anguste traverse di abitati, ricostruzione di manufatti vetusti, rafforzamenti di pavimentazione con nuovi tipi permanenti lungo strade soggette a traffico di particolare pesantezza, ecc.

All'Azienda stessa inoltre, in ragione della sua specializzata attrezzatura, verrà affidato il compito tecnico progettuale ed esecutivo della costruzione di alcuni tronchi della rete statale per qualche arteria stradale ancora incompleta, la cui spesa per ragioni istituzionali fa carico al bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Nel più largo programma di opere pubbliche, a visione vasta di tutte le necessità tecniche della Nazione, programma del quale la legge dei quattro miliardi consente una anticipazione, era stata contemplata da parte dell'A. A. S. S. anche la costruzione di nuove autostrade. Non si esclude che nel quadro delle attività per oggi consentite dalla Azienda e coordinatamente ben inteso alle opere di più immediata necessità, possa tale programma essere in parte avviato.

Conclude rilevando che i problemi che è compito del Ministero dei lavori pubblici di affrontare e risolvere sono della più svariata natura. Lo stato di guerra non ne attenua nè l'importanza, nè il peso per gli organi che hanno il compito di trattarli. Anzi per alcuni settori delle sue attività, in ragione dello stato di guerra, il Ministero si trova di fronte a situazioni imprevedute e imprevedibili che presentano gravi difficoltà e impongono la più intensificata dedizione.

Di ciò il Ministero dei lavori pubblici e tutti i suoi organi e funzionari hanno piena coscienza; e nell'ora attuale, nella certezza che è nel cuore di tutti gli italiani della conclusione vittoriosa della guerra, con severa austerità e appassionato fervore attenderanno ai loro compiti, secondo il monito e l'esempio che promanano dal Duce. (*Vivissimi e prolungati applausi*).

PRESIDENTE pone in discussione i capitoli del bilancio e gli articoli del disegno di legge.

(*Sono approvati*).

Dichiara approvato il disegno di legge. (*Vedi Allegato*).

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1941-XIX al 30 giugno 1942-XX (1281)

PRESIDENTE dichiara aperta la discussione generale. Chiede ai relatori Consiglieri nazionali Pala, Bruchi e Giarratana se intendono illustrare la relazione scritta, oppure si rimettono ad essa.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

GIARRATANA, *Relatore*, dichiara che i Relatori si rimettono alle relazioni scritte.

PRESIDENTE. Dichiara chiusa la discussione generale.

HOST VENTURI, *Ministro per le comunicazioni*, rileva che i Camerati delle Commissioni Riunite, astenendosi dall'intervenire nella discussione sul bilancio delle Comunicazioni, hanno dato prova di rendersi pienamente conto del momento che il Paese attraversa.

L'attività del Ministero delle comunicazioni è, infatti, nei suoi molteplici aspetti, strettamente connessa allo stato di guerra.

Ringrazia i camerati Relatori i quali, senza trascurare alcun problema attinente alle comunicazioni, hanno soprattutto illustrato l'aspetto tecnico e finanziario del bilancio, che le Commissioni sono chiamate ad approvare.

Nota che l'esercizio ferroviario 1939-40 si è chiuso con un avanzo più che doppio di quello dell'anno precedente e che si presume sarà superato nella gestione in corso.

Il trasporto di viaggiatori e di merci ha raggiunto quote mai toccate finora dalla rete ferroviaria. Gravi difficoltà si sono dovute superare e fra esse cita in particolar modo quelle determinate dall'oscuramento e dal richiamo dei ferrovieri. Con l'oscuramento il lavoro nei vari piazzali grandi e piccoli di manovra è ridotto del 40 per cento. Come conseguenza immediata il ciclo del carro, che era stato ridotto a circa cinque giorni, ha superato anche i sei giorni e quindi il parco ferroviario è praticamente diminuito. Ciò nonostante si è fatto e si fa fronte alla situazione difficile, anche se spesso certe attività non possono continuare con il ritmo di prima.

Senza indugiarsi sui risultati raggiunti, segue molto da vicino il traffico ferroviario in rapporto alle vitali necessità della Nazione in guerra come per quanto riguarda l'alimentazione.

Di grande rilievo è, in proposito, la collaborazione fra l'automobile e la ferrovia che, dopo un periodo di prova, è entrata in piena attuazione e ha dato interessanti risultati dal punto di vista economico e industriale.

Si è fatto anche ricorso, dove le condizioni di distanze e di viabilità l'hanno permesso, alla trazione animale. Si pensi, ad esempio, che il trasporto di un carro ferroviario da Roma a Frascati richiede tre giorni per manovra, spostamento e ritorno, mentre con un carro a due cavalli in una giornata si fa tutto.

Rileva che il programma dei lavori ha dovuto subire un certo rallentamento a causa della mancanza o della deficienza dei materiali necessari. L'Italia può essere raffigurata come una specie di imbuto, di cui la parte più larga è rappresentata dalle Alpi. Nella passata guerra tutto affluiva verso l'alto; la situazione è oggi capovolta. Dall'alta Italia tutto affluisce verso il sud, per mezzo di linee ferroviarie in gran parte ad unico binario, senza sufficienti impianti per scarico e manovra. Ciò nonostante i ferrovieri hanno fatto fronte alla necessità di trasportare enormi masse di merci e di uomini, dando un esempio di cui un giorno la storia e i tecnici parleranno con molto interesse. (*Vivi applausi*).

A un certo momento si è posto il problema di restringere il movimento dei viaggiatori, che è stato però ridotto in misura minima. Del resto gli italiani si sono resi conto, tranne qualche eccezione, della necessità di ridurre al minimo i viaggi. Essi forse non immaginano a quale sforzo sono sottoposte le ferrovie per le necessità militari e civili. Ogni mese si deve trasportare un milione di tonnellate di carbone, che l'Italia paga con prodotti agricoli della Sicilia, superando distanze immense anche su linee a semplice binario. Si aggiungano tutti gli altri approvvigionamenti del Paese e si consideri che l'enorme lavoro deve essere disimpegnato da un personale ridotto e che continuamente si riduce, poiché una parte di esso deve essere distratta per istruire nuovo personale.

Tutto ciò determina difficoltà che il personale supera con pazienza, spirito di disciplina e comprensione del momento che si attraversa ed anche con coraggio e sprezzo del pericolo, tanto da meritare in diversi casi l'elogio dell'Autorità militare e l'assegnazione di ricompense al valore.

D'altra parte le restrizioni apportate negli altri paesi sono maggiori che in Italia.

Si può dire che ogni giorno i mezzi di trasporto sono adattati alla situazione che si presenta. Tutto ciò dimostra la volontà del Governo di far fronte a tutte le necessità del Paese, sia pure, quando è possibile, a quelle secondarie, per modo che il complesso della vita nazionale sia posto in grado di vincere militarmente, politicamente e moralmente la guerra.

Difficoltà non minori si incontrano nel settore dei trasporti automobilistici, data la continua riduzione delle disponibilità di combustibile liquido e di gomme.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Il problema non ammette possibilità di discussione. L'esercito richiede tutta la benzina, tutta la nafta, tutte le gomme e bisogna dare quanto occorre alle sue esigenze e anche più di quello che occorre. (*Applausi*).

Ciò nonostante, si fa tutto il possibile per venire incontro alle necessità civili. Il problema si presenta sotto diversi aspetti, a seconda delle varie provincie. Si può dire che ogni provincia ne considera la soluzione solo in rapporto alle proprie necessità. Limitare i trasporti automobilistici o conciliare le esigenze dell'automobile con quelle delle ferrovie non è certamente comodo; ma tutti si devono convincere che la guerra, secondo il detto del vecchio alpino, è un po' scomoda, non soltanto in trincea, ma anche nelle retrovie.

Fra i vari adattamenti che si stanno attuando, meritano particolare menzione quelli relativi all'uso del gassogeno e del metano, che, se da prima poteva apparire non comodo, oggi è desiderato, sino al punto che, per quanto riguarda il gassogeno, gli autobus che al 31 dicembre 1939-XVIII erano 774, sono saliti a 956; gli autocarri da 538 sono saliti a 1094; le autovetture da 452 sono salite a 9198 nel corso di un anno. Quanto al metano gli autobus sono passati da 1016 al 31 dicembre 1939-XVIII a 1070 al 28 febbraio 1941-XIX; gli autocarri da 966 a 2226; le autovetture da 2821 a 14848. Specie la trasformazione delle autovetture a metano, che richiede poco tempo e poca spesa, ha assunto sviluppi notevoli, che il Ministero segue molto da vicino, perchè si tratta di un problema che non deve essere limitato soltanto al tempo di guerra, ma che ha la sua importanza anche in tempo di pace, fino a che l'Italia dovrà importare dall'estero il carburante necessario per i propri veicoli.

Un altro problema che da molto tempo si agita e sul quale non è stata ancora detta una parola precisa è quello dei trasporti fluviali, per il quale si seguono molto da vicino i lavori che in tale campo sta compiendo il Ministero dei lavori pubblici. La direttiva è che si debba attuare una collaborazione tra le ferrovie e le vie d'acqua. Per quanto l'Italia non abbia una rete di canali importante come quella di altri paesi dell'Europa centrale, se si potesse sviluppare il sistema dei canali attigui al Po, si avrebbero ripercussioni notevoli dal punto di vista economico, tecnico e industriale. Basterà spingere l'iniziativa privata a valutare il problema, la cui importanza supera forse quella delle autostrade.

Il bilancio delle poste, telegrafi e telefoni presenta pure un attivo, che è in via di aumento, malgrado le riduzioni dei servizi inerenti allo stato di guerra, per cui tutto il complesso dei servizi telegrafici, telefonici e postali è stato messo a disposizione dell'esercito. Si tratta del servizio che, nei riguardi del pubblico, presenta le maggiori lacune, non certo di carattere tecnico, ma conseguenti alle necessità militari e politiche. Ora chi attende notizie di un congiunto che sa impegnato in operazioni belliche non si rende conto delle necessità superiori che impediscono l'arrivo delle tanto attese notizie.

Il personale dipendente dalla amministrazione delle poste è militarizzato e agisce secondo gli ordini che riceve. La guerra ha le sue dure necessità, alle quali bisogna adattarsi.

Il Relatore ha espresso il voto che non si procrastini la conclusione degli studi, attualmente in corso, diretti a concedere miglioramenti al personale, specie nelle categorie degli ausiliari e del numeroso gruppo dei ricevitori.

Comunica, in proposito, che è stata costituita una Commissione, presieduta dal Sottosegretario competente, con il compito di esaminare il problema, partendo dal presupposto che il trattamento economico, soprattutto degli ausiliari e dei ricevitori, deve essere riveduto.

Si astiene, per ovvie ragioni, dal parlare dei servizi radio e della posta aerea intercontinentale, la quale comporta difficoltà spesso insuperabili e sacrifici gravissimi da parte dei valorosi piloti dell'aviazione civile, che talvolta vi perdono la vita.

La marina mercantile vive la sua vita di guerra e non è da sorprendere se la sua attività rientri, più che altro, in quella delle forze armate. I trasporti marittimi sempre comportano rischi che i bravi marinai affrontano serenamente e silenziosamente. Tali rischi in tempo di guerra sono aumentati, perchè non si devono affrontare soltanto gli elementi naturali, ma tutte le insidie del nemico, nei mari vicini e lontani. E si pensi che i marinai sono padri di molti figli, vivono in condizioni molto modeste e per guadagnarsi il pane compiono interamente il loro dovere e quasi sempre più che il loro dovere. (*Vivissimi applausi*).

Uno dei principali sforzi della marina mercantile in tempo di guerra è di ottenere la massima utilizzazione delle navi. Non sempre ciò riesce possibile, perchè impellenti necessità militari richiedono talvolta spostamenti di navi solo parzialmente cariche, sia

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

di merci che di uomini. Si spera, in proposito, agendo d'accordo con altri Ministeri interessati, di raggiungere una maggiore e più perfetta utilizzazione delle navi, anche perchè il numero di queste, per gli inevitabili affondamenti, diminuisce.

Gli equipaggi delle navi rimaste all'estero fanno il loro dovere, si comportano da italiani, vivono una vita difficile in ambienti ostili, sopportano disagi che molte volte sono di carattere morale. Gli episodi degli ultimi giorni danno ancora una volta la testimonianza del patriottismo e del sentimento di dignità dei marinai italiani. (*Applausi vivissimi*).

Crede che ormai tutti siano convinti della necessità di aumentare il tonnellaggio del naviglio mercantile. Il problema, di cui la Camera spesso si è occupata, è stato esaminato a fondo dalla Corporazione e si è giunti alla conclusione che alla marina mercantile italiana occorrono nove milioni di tonnellate.

Ora le difficoltà non consistono nei mezzi finanziari, ma nella disponibilità di materie prime e nelle possibilità di produzione. Non si può pensare ad una Italia vittoriosa senza una potente marina mercantile. Non vi sono, in tal senso, limiti alle esigenze del Paese. Sarebbe una iattura se avvenisse il contrario. (*Vivi applausi*).

Per la fortuna della marina mercantile italiana bisogna mettere sempre più in contatto fra loro i due elementi essenziali che devono lavorare in pieno accordo: gli armatori e i marittimi. Essi sono indispensabili non solo per fare costruire le navi, ma per farle navigare, poichè navigare vuol dire rifornire il Paese delle materie prime necessarie, esportare prodotti, produrre ricchezza, non tanto nell'ambito del chiuso Mediterraneo, quanto sui grandi oceani, dove la bandiera italiana sventola per il valore delle armi italiane. (*Vivissimi applausi*).

Desidera rispondere al Relatore camerata Pala circa il monopolio delle linee regolari, che sarebbe riservato alla Finmare. È necessario che una volta per sempre sia chiaro che qualunque armatore può gestire una linea regolare per il trasporto di passeggeri, purchè rispetti le minime esigenze di sicurezza, di igiene e di comodità a bordo. In quanto alle linee sovvenzionate, devono sottostare alle condizioni di regolarità assolute.

Vi è, dunque, possibilità anche per l'armatore libero in questo campo.

Del personale di tutti i settori del Ministero delle comunicazioni non può che tessere un vivo elogio. Le tre Milizie compiono un lavoro duro e silenzioso. La Milizia ferroviaria dà prova di una disciplina militare, di una pazienza e di un senso di opportunità che sono meritevoli di elogio. Qualche volta il pubblico dà segni di intolleranza, che mettono in uno stato di disagio gli agenti dell'ordine, spesso sottoposti a sacrifici e a rinunzie notevoli. Una parola di elogio deve rivolgere a tutto il personale delle ferrovie, che si presta a servizi gravosi ed a non lievi sacrifici.

Il personale addetto alle poste, ai telegrafi ed ai telefoni ha dato e dà alla guerra vasto contributo di disciplina e di fede. Le liste dei decorati, caduti, dispersi, mutilati e feriti attestano l'alto senso del dovere che anima i postelegrafonici fascisti.

Particolare menzione merita il personale della marina mercantile. Fra i marittimi vi sono morti, feriti, dispersi, decorati. (*L'Assemblea sorge in piedi*). I marinai combattono ogni giorno, con fede e con alto senso del dovere, la loro difficile battaglia. Essi portano alle truppe combattenti oltremare i mezzi per resistere e vincere. Va ricordato che a Tobruck i piccoli motovelieri furono gli ultimi ad abbandonare le posizioni difese dagli italiani e affrontarono l'offesa nemica, sacrificandosi, salvando i naufraghi, lottando contro il nemico. Sono piccoli eroismi, ignorati da tutti, ma che hanno il loro alto valore.

Ai marinai di tutte le navi e di tutti i mari, che oggi partono non sicuri del ritorno, che affrontano con animo sereno e fermo tutti i cimenti, per la grandezza della Patria e per il Duce, vada il pensiero e la riconoscenza di tutti gli italiani. (*Vivissimi generali e prolungati applausi*).

PRESIDENTE pone in discussione i capitoli del bilancio e gli articoli del disegno di legge.

(*Sono approvati*).

Dichiara approvato il disegno di legge. (*Vedi allegato*).

L'adunanza termina alle 17.45.

ALLEGATO

TESTO DEI DISEGNI DI LEGGE APPROVATI

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1941-XIX al 30 giugno 1942-XX. (1280-A)

ART. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese, ordinarie e straordinarie, del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1941-XIX al 30 giugno 1942-XX, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

ART. 2.

È autorizzata la spesa di lire 73,405,000 per provvedere agli oneri generali di carattere straordinario.

ART. 3.

È autorizzata la spesa di lire 85,000,000 per provvedere alle riparazioni e sistemazioni delle opere esistenti, nonché agli oneri relativi a concorsi e sussidi previsti da leggi speciali, ivi compreso il Regio decreto-legge 30 dicembre 1923-II, n. 3132, sulle agevolazioni per la provvista di acqua potabile e per le opere di igiene, convertito nella legge 17 aprile 1925-III, n. 473, e modificato col Regio decreto-legge 16 aprile 1936-XIV, n. 937, convertito nella legge 14 gennaio 1937-XV, n. 144.

È autorizzata la spesa di lire 10,000,000 per le necessità più urgenti in caso di pubbliche calamità. Le eventuali maggiori assegnazioni necessarie a questo titolo saranno autorizzate con decreti Reali, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze. Tali decreti verranno comunicati alle Assemblee legislative unitamente al conto consuntivo.

È autorizzata, altresì, la spesa di lire 2,500,000 per la rinnovazione e riparazione di mezzi effossori.

ART. 4.

È autorizzata la spesa di lire 140,000,000 per provvedere al completamento di opere straordinarie in genere a pagamento non differito.

ART. 5.

Sono stabiliti, per l'esercizio 1941-42, i seguenti limiti d'impegno:

lire 7,025,000 per le annualità occorrenti per le sovvenzioni previste dal testo unico sulle acque e sugli impianti, approvato con Regio decreto 11 dicembre 1933-XII, n. 1775, e — con le norme stabilite nelle relative leggi speciali che restano prorogate a tutti gli effetti fino al 30 giugno 1942-XX — per i contributi a favore di Comuni ed altri Enti interessati per l'edilizia scolastica, gli acquedotti e le opere igieniche e sanitarie;

lire 20,560,000 per le annualità occorrenti per i contributi a favore dell'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato e degli Istituti ed Enti autonomi per costruzione di case popolari.

Il termine di costruzione, di cui all'ultimo comma dell'articolo 5 della legge 16 giugno 1939-XVII, n. 847, è prorogato al 31 dicembre 1942-XXI.

ART. 6.

È approvato il bilancio dell'Azienda autonoma statale della strada, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1941-XIX al 30 giugno 1942-XX, allegato allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

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

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze.

Tali decreti verranno comunicati alle Assemblee legislative unitamente al consuntivo dell'Azienda stessa.

ART. 7.

Il contributo ordinario a favore dell'Azienda autonoma statale della strada, di cui all'articolo 16, lettera *c*, della legge 17 maggio 1928-VI, n. 1094, viene stabilito, per l'esercizio 1941-42, in lire 195,300,000.

ART. 8.

È autorizzato il contributo straordinario di lire 25,000,000 a favore dell'Azienda autonoma statale della strada per provvedere, durante l'esercizio 1941-42, all'esecuzione di urgenti lavori di manutenzione delle strade statali.

ART. 9.

In applicazione dell'articolo 15 della legge 19 gennaio 1939-XVII, n. 129, è approvato il bilancio dell'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato per l'esercizio finanziario 1941, allegato al presente stato di previsione.

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1941-XIX al 30 giugno 1942-XX. (1281-A)

ART. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1941-XIX al 30 giugno 1942-XX, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella *A*).

ART. 2.

L'Amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1941-XIX al 30 giugno 1942-XX, ai termini del Regio decreto-legge 23 aprile 1925-III, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926-IV, n. 597, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 1 - Tabelle *B* e *C*).

ART. 3.

L'Amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1941-XIX al 30 giugno 1942-XX, ai termini del Regio decreto-legge 14 giugno 1925-III, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926-IV, n. 562, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 2 - Tabelle *D* ed *E*).

ART. 4.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1941-XIX al 30 giugno 1942-XX, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 3 - Tabelle *F* e *G*).

ART. 5.

L'ammontare del Fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1941-42, in lire 900,000,000.

