

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero dell'interno,
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929**

(Camera dei deputati, tornata del 17 marzo 1928)

PRESIDENTE. [...] Proseguendo nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole Crollalanza.

CROLLALANZA. Onorevoli colleghi, non si può discutere il bilancio dell'interno senza soffermarsi a guardare, nello stesso tempo, la situazione panoramica interna del Paese, nel regime di ordine nuovo, instaurato dal Duce del Fascismo in Italia.

Dico ordine nuovo, di proposito, poichè penso che non si debba oggi considerare raggiunto soltanto il ristabilimento più perfetto dell'ordine pubblico, che ordine pubblico può essere anche l'espressione solo di un Governo forte; ma la creazione vera e propria di un ordine nuovo, cioè di una nuova civiltà.

L'ordine nuovo, che è stato instaurato, è morale, giuridico, economico, politico, sociale; è dunque ordine di spiriti e di cose, che ha permesso infine di conseguire l'unità morale del Paese.

Io credo che se il Fascismo non avesse altro merito, e ne ha molti, potrebbe già dirsi pago se è riuscito a creare in Italia, dopo parecchi decenni dall'unità territoriale del Paese, la grande unità spirituale, abolendo ogni sbarramento, ogni

trincea di prevenzione e di incompressione, fra i gruppi delle varie regioni della penisola.

Oggi il Paese dà l'impressione, attraverso il popolo, di un grande, magnifico esercito che lavora in silenzio, con piena comprensione della nuova civiltà, che si è instaurata, con assoluta disciplina ai gerarchi del Regime, con assoluta e profonda devozione al Capo della rivoluzione, Duce dell'Italia rinnovellata.

Ritengo quindi che sia opportuno, in questa sede, oltre a guardare alcuni aspetti particolari del bilancio, il quale per altro, attraverso il discorso veramente importante e scoppiettan- te di argute e profonde osservazioni, ed anche di efficaci stroncature, dell'onorevole Geremicca, e l'esauriente lucida relazione dell'onorevole De Martino, ha avuto egregi chiosatori, guardare un pò al di là del bilancio stesso, cioè alla nazione.

Oggi più che mai la concezione, espressa dal Duce del Fascismo a Milano, in un memorabile discorso, «tutto nello Stato, niente contro lo Stato, nulla al di fuori dello Stato» è una realtà storica. Oggi il Paese, in seguito alle radicali profonde riforme costituzionali, che sono state attuate dal Regime, si presenta come il tipo più perfetto ed armonioso di una nuova civiltà nazionale, e dà l'impressione precisa che lo Stato di pace e lo Stato di guerra della nazione costituiscono un tutto organico, senza alcuna soluzione di continuità.

Tutti lavorano nello Stato e per lo Stato, tutti guardano allo Stato, tutti comprendono che lo Stato è il tutelatore della collettività nazionale, il propulsore di tutte le energie, il magnifico vivificatore della nostra economia, il potente realizzatore di radicali riforme, il geloso custode degli interessi morali e materiali del Paese; sempre vigile, con la sua fede e con la sua volontà, a difendere la Patria, ed a potenziarla, nelle competizioni mondiali.

Verrà giorno, onorevoli colleghi, che tutta l'Europa, la quale oggi brontola, ordisce contro l'Italia nuova, e guarda in cagnesco il Fascismo, che è nostra magnifica conquista, e nostra adorata rigogliosa creatura; verrà giorno in cui tutta l'Europa dovrà scegliere nel dilemma inesorabile: o col Fascismo, o col bolscevismo. O col Fascismo, cioè con un nuovo principio di civiltà, o col bolscevismo, cioè col regresso di alcuni secoli nella civiltà conquistata dalle nazioni più progredite.

Tutte le altre formule politiche, dal liberalismo che ha chiuso il suo ciclo storico al socialismo che nei suoi sani postulati è stato realizzato dallo stesso fascismo, dovranno inesorabilmente cedere il passo a questo nuovo verbo che parte da Roma in contrapposto a quello asiatico di Mosca.

Spaziamo un po', dunque, nei vasti orizzonti di questa nostra Italia, che si presenta al mondo tranquilla nella vita esteriore del popolo; serena negli spiriti; ardita nelle riforme sociali; armonica nei rapporti collettivi del lavoro; forte nella difesa della collettività nazionale; superba nell'inquadramento delle nuove generazioni.

Basterebbero l'Opera nazionale Balilla, le Avanguardie, la Milizia per far intravedere ai miopi di casa nostra e per ammonire gli stranieri, che l'Italia di domani sarà più bella, più forte, più potente dell'Italia di oggi.

L'Italia della civiltà fascista è già in atto, nella germinazione magnifica dei nostri ragazzi, che sono amorevolmente raccolti nell'Opera Balilla, assistiti e curati nel fisico e nel morale, avviati sicuramente nei campi di tiro a segno, nelle competizioni sportive, nelle scuole, in tutta la vita nuova del Paese, a diventare i magnifici dirigenti della vita politica di domani, i baldi soldati della Patria, pronti a tutti i comandamenti.

Vediamo, infine, l'Italia, per la volontà realizzatrice del Fascismo, sospinta al risanamento fisico della stirpe, attraverso benefiche disposizioni di legge, intese a proteggere la maternità e l'infanzia, a combattere il flagello della tubercolosi, il cancro ed altre malattie che infettano le civiltà moderne.

Il fascismo ha messo come caposaldo della politica dello Stato la salute morale e fisica della Nazione, e vuole che l'Italia sia sempre più prolifica, per raggiungere i sessanta milioni di abitanti, per l'espansione economica, politica e morale della nostra civiltà nel mondo.

L'Italia è oggi tutta protesa nell'opera intesa a superare il disagio economico, che non è soltanto della nostra Nazione, ma come eredità del dopo-guerra è comune a tutti i popoli, che sono usciti dall'immane conflitto; essa attende, con tutti i suoi nervi e con tutta la sua volontà al benessere di oggi, ma mira alla potenza di domani, convinta come è che la povertà di materie prime come il ferro ed il carbone, è largamente compensata

dalla ricchezza di altre materie prime come le braccia e i prodotti agricoli, lo spirito di sacrificio, la tenacia e l'eroismo; quanto basta, insomma per tendere alla conquista di un primato nelle competizioni della vita dei popoli.

Questa Italia, che è potente per la volontà dei suoi figli e per la preparazione delle armi, può essere orgogliosa del bilancio del Regime, a sei anni dalla rivoluzione, può essere orgogliosa di un bilancio, che è poi il bilancio del popolo tutto.

Di fronte a questo panorama magnifico, che il Duce ha intravisto, prima ancora della marcia su Roma; di fronte a questo bilancio del popolo italiano, e degli italiani che vivono anche nelle colonie disseminate nel mondo, solo oggi ricongiunte spiritualmente alla gran madre Patria; di fronte a questo magnifico bilancio che non ha precedenti nella storia vi è un piccolo triste bilancio dei pochi italiani rinnegati, dei fuorusciti, in combutta con tutti i nemici della nostra nazione. (*Applausi*).

Piccola cosa questo bilancio passivo di fronte al grande bilancio attivo del popolo italiano.

Ieri, onorevoli colleghi, la Camera ha seppellito la vecchia legge elettorale. Noi deputati abbiamo votato la riforma, senza discussione, con piena coscienza di rendere un nuovo servizio alla causa della rivoluzione, che ha bisogno più di soldati che di oratori.

I deputati fascisti oggi non essendo, così come avveniva per il passato, avulsi dalla vita politica del Paese, e quindi partecipando in altra sede alle discussioni, sulle grandi riforme costituzionali, qui dentro non dimenticano di essere dei militi coscienti e disciplinati, che hanno una consegna da rispettare e da far accettare.

La riforma parlamentare, e l'annunziata inserzione del Gran Consiglio negli ordini istituzionali del nostro Paese, sono atti storici destinati a dare nuovi sviluppi alla vita poliedrica del fascismo.

L'onorevole Giolitti nella sua dichiarazione di voto, disse che non poteva in coscienza votare la riforma parlamentare, perchè riteneva che essa costituisse un attentato alla libertà di voto, alla libertà di libera elezione. È veramente strano e doloroso che l'onorevole Giolitti, novello uomo di Collegno, abbia evidentemente dimenticato che gli scrupoli dai quali è

stato mosso per fare le sue dichiarazioni di voto, hanno un'aria di improntitudine, che necessariamente deve far sorridere questa Camera. Gli attentati alla libertà elettorale non possono riguardare il fascismo, ma costituiscono titolo di speciale benemerita politica, proprio dell'onorevole Giolitti, che li consumò, specie nell'Italia meridionale, su vastissima scala. Egli è perciò il meno idoneo a parlare su questo argomento. (*Approvazioni*).

Sia consentito a me, cittadino di Puglia e del Mezzogiorno d'Italia, di quelle regioni che conobbero l'istituzione feroce dei «mazzieri» di protestare, non a nome della Camera, ma di tutte le popolazioni meridionali contro l'ingenuità e la smemoratezza dell'onorevole Giolitti. (*Approvazioni*).

Credo però sia opportuno, onorevoli colleghi, fare una distinzione tra i residui di parlamentarismo, che ieri abbiamo ammazzati in quest'Aula, e la XXVII Legislatura, questa Camera, la quale, indiscutibilmente, ha avuto un contenuto storico e rivoluzionario.

Si deve a questa Camera se il Fascismo ha potuto realizzare sul terreno legale, le grandi riforme costituzionali, concepite dalla mente geniale del Duce. Essa dunque ha avuto carattere di vera e propria costituente.

Questa Camera che ha superato brillantemente il periodo quartarellista, che ha votato senza esitazioni due riforme elettorali (*Commenti*), che è in gran parte composta di soldati, di reduci della grande guerra, di reduci della rivoluzione, di giovani che sapranno essere combattenti anche domani, non si può e non si deve confondere con il parlamentarismo, che abbiamo definitivamente sotterrato.

La XXVII Legislatura potrà, dunque, quando il Duce lo riterrà, chiudere i suoi giorni con la coscienza del dovere compiuto, e noi tutti, qui o in altri posti di combattimento, continueremo anche domani ad essere dei soldati, ligi a tutte le consegne della Rivoluzione.

Onorevoli colleghi, chiuso questo esame panoramico della vita politica del Paese, farò alcune osservazioni su alcuni aspetti del bilancio dell'interno.

Innanzitutto credo d'interpretare il pensiero, non solamente di tutti coloro che indossano la divisa gloriosa della Milizia

nazionale, ma di tutti i deputati, facendo voti che i futuri bilanci dell'interno abbiano maggiori assegnazioni di fondi per la Milizia nazionale, per consentire di provvedere adeguatamente agli indumenti, alle armi, a quanto altro attendono le nostre legioni.

Sarà necessario assegnare anche speciali fondi per l'inizio graduale delle costruzioni delle caserme.

La Milizia non può rimanere accasermata in locali modesti, molte volte indecorosi; la Milizia, specialmente nelle sue grandi unità, in considerazione delle speciali esigenze che assolve, deve poter guardare con tranquillità alla risoluzione di questo importante problema. Come a Roma è stato disposto per la costruzione della caserma per le camicie nere, così è da augurarsi che gradatamente, nei futuri esercizi si dia il modo al Comando generale di provvedere per gli altri capoluoghi di regione.

A proposito della Milizia io mi permetterò di prospettare l'opportunità che le si diano maggiori compiti nel campo dei servizi di pubblica sicurezza. La Milizia arriva molte volte, per la snellezza dei suoi movimenti e della sua struttura, a rendere servizi veramente notevoli al Paese. Non più tardi di ieri l'altro i giornali hanno parlato di importanti operazioni di polizia svolte dalla Milizia ai confini della Patria. Non c'è giorno che essa, nelle varie regioni, non renda segnalati servizi. Forse sarà bene disciplinare maggiormente le attribuzioni tra i servizi ordinari di pubblica sicurezza e quelli speciali d'investigazione politica, che sono affidati alla guardia della Rivoluzione.

Nel campo della sicurezza del paese, noi sappiamo con quanto larga generosità il Duce guardi ai confinati politici. La solidità del Regime è tale da consigliargli ogni giorno nuovi atti di clemenza verso gli avversari politici, specie se gregari. Desidererei, però, che l'istituto del confino, sempre più ristretto nel campo politico, avesse maggiore estensione nei riguardi dei frodatori di commercio, degli strozzini e dei propalatori di notizie false o tendenziose.

A proposito di usura devo segnalare che vi sono piccole banche che, ammantate nella voluta immunità dell'esercizio del proprio istituto, compiono atti di strozzinaggio veramente deplorabili. Denunzio alla Camera che un Istituto bancario di

Napoli, su operazione di cessione di quinto dello stipendio a dipendenti di enti locali, ha fatto condizioni di strozzinaggio che superano di gran lunga lo strozzinaggio ordinario che viene esercitato nei nostri paesi. So di operazioni fatte da alcuni impiegati che hanno ricevuto la metà di quanto nominalmente veniva ad essere loro assegnato.

Voci. Il nome.

CROLLALANZA. Mi riservo di farlo al sottosegretario per l'interno alla fine della seduta. So di un impiegato che su 14 mila lire di cessione ne ha rilasciate 7 mila all'istituto bancario! (*Commenti*).

Credo che per costoro non vi debbono essere debolezze.

Il confino avrà sempre capienza per ospitare simili filibustieri, che non si rendono conto nè della situazione generale del Paese, nè delle condizioni in cui si dibattono molte volte gli appartenenti alle classi impiegate.

Dopo la stroncatura dell'Ente provincia, fatta ieri dall'onorevole Geremicca, mi guarderò bene di insistere su questo argomento. Io dissi già all'onorevole Geremicca, prima ancora che si iniziasse la discussione su questo bilancio, che condividevo in gran parte i suoi apprezzamenti sull'istituto della provincia.

Penso effettivamente che, o colla soppressione totale, o colla unificazione di alcuni servizi presso il Consiglio provinciale dell'economia, si potrebbe eliminare quest'organismo, che non ha più ragione d'essere e che per il passato spesso serviva a contentare coloro che rendevano segnalati servizi a determinate consorzierie elettorali.

Oggi la provincia, così come è formata, in considerazione anche di grandi istituzioni create dal Fascismo, come l'Ente nazionale della strada, l'Opera per la maternità e l'infanzia, non ha più ragione evidentemente di essere.

Così, come i comuni si occupano, nel tempo stesso, di beneficenza, di opere pubbliche, di igiene, l'ente provincia, fondendosi con i Consigli provinciali dell'economia, può occuparsi di tutte le varie forme di attività sociali della propria circoscrizione.

Passando dalla provincia al comune non dirò delle cose nuove affermando che esso si presenta, in regione Fascista, in modo molto diverso dal passato.

Ieri i comuni erano spesso le cellule di un nuovo Stato che sorgeva nello Stato, disintegratore della vita nazionale se di origine sturziana, centro assolutamente autonomo e rivoluzionario se di marca socialista o comunque sovversiva.

I comuni, sfrondati da tutte le foglie secche, rappresentate in passato dai Consigli comunali e dalle Giunte, concentrato tutto il potere nelle mani dei podestà, rendono già dei grandi servizi al Paese e sono cellule periferiche dell'autorità sovrana dello Stato.

Mi associo a quanto ha detto l'onorevole Geremicca per un rinvio della costituzione delle Consulte.

Queste possono rendere dei servizi, integrando le deficienze dello stesso podestà, consigliandolo, confortandolo di fiducia e di consenso nelle decisioni per i maggiore interessi cittadini. È quindi fuori posto, almeno sino a quando non si sarà fatto l'esperimento, pensare alla loro soppressione.

Bisogna, però, lasciare del tempo ai podestà, soprattutto delle grandi città, per superare definitivamente la situazione ancora straordinaria di molti comuni, specie per il risanamento dei bilanci, il riordinamento degli uffici, la modifica delle abitudini e dei costumi delle popolazioni. Per tutte queste considerazioni ritengo che, particolarmente nelle grandi città, i podestà debbono essere lasciati soli, con tutta la somma degli onori e degli oneri, con la più completa responsabilità verso il Paese e verso le autorità tutorie. Ciò anche per evitare che siano frustrati i buoni risultati che si potranno avere, in un secondo tempo, dalla istituzione delle consulte.

Sono stati conferiti ad alcune Amministrazioni comunali poteri eccezionali per la revisione del personale e per il riordinamento dei servizi e degli uffici. È opportuno segnalare in proposito alcuni inconvenienti che si sono verificati.

Tali decreti nel loro spirito informatore non avevano carattere restrittivo, e quindi assegnavano ai podestà poteri essenziali anche per il personale delle tramvie e della amministrazione scolastica per i comuni autonomi, per tutto il personale, insomma, comunque dipendente dalle amministrazioni comunali.

È avvenuto però che alcuni podestà nell'espletamento di tali poteri hanno trovato numerose difficoltà da parte della burocrazia di alcuni Ministeri, certamente non di quello dell'interno. Ci è voluta, in sede di conversione del decreto, che prorogava i poteri eccezionali dell'amministrazione del comune di Milano, una raccomandazione dell'onorevole Ferretti, accettata dal Governo, perchè fosse chiarita, una volta per sempre, la portata vera del decreto.

Tutto ciò vale a dimostrare la necessità di completare l'opera di epurazione fra i funzionari di alcuni Ministeri tecnici, che o sono insensibili ad ogni miglioramento o hanno i cervelli fossilizzati.

Mi permetto poi di richiamare l'attenzione dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno, in vista degli studi che si vanno compiendo, da qualche tempo, tra il Ministero dell'interno e quello delle finanze, sull'urgenza di provvedere al fabbisogno del *deficit* finanziario di parecchie amministrazioni comunali, sulla necessità di non trascurare questo aspetto del problema della vita dei comuni.

Noi abbiamo a portata di mano delle statistiche ufficiali, che si fermano al 1925, e ci danno la precisa sensazione delle condizioni finanziarie di tutti gli enti locali. Credo che da quell'epoca ad oggi non siano effettivamente molte le amministrazioni comunali, specie dei piccoli comuni, che abbiano potuto risanare completamente i propri bilanci.

Ritengo che lo Stato non debba intervenire, se non per casi eccezionali, per risanare le finanze degli enti locali, dovendo questi provvedere da se stessi al proprio pareggio.

Sarà forse necessario, però, che lo Stato vada loro incontro con lo sbloccamento della sovrimposta consolidata con la legge De Stefani del 1922.

In Italia vi sono formidabili sperequazioni in questo campo, e si ha questo assurdo: che le amministrazioni comunali che sono state rette da socialisti o da popolari, o comunque da amministratori, che fin al 1922 hanno gravato eccessivamente i tributi fondiari, sperperando, molte volte, il denaro pubblico, con carattere di vera demagogia, si sono vista consolidata, col blocco del 1922, questa posizione, che è diventata poi una posizione di vantaggio; viceversa le amministrazioni comunali

che fino a quell'epoca sono state parsimoniose, o sono state rette da uomini, che hanno avuto paura della impopolarità elettorale, e non hanno gravato, o hanno poco sensibilmente ritoccata la sovrimposta fondiaria, si vedono oggi in condizioni difficili, anche quando ottengono dal Ministero delle finanze l'autorizzazione ad elevare il tributo oltre il secondo limite legale.

Vi sono amministrazioni comunali, che, anche quando ottengono, con una politica di sana economia e di miglioramento delle altre entrate, il risanamento del proprio bilancio, sono assillate dal bisogno di compiere opere straordinarie, e quindi di contrarre dei mutui, non riescono a poter dare le delegazioni sulla sovrimposta, perchè queste risentono del modesto blocco del 1922 che, magari, per una grande città, è al disotto per aliquote a quello di un comunello di campagna.

Credo quindi di interpretare un bisogno generale nel prospettare al Ministero degli interni l'opportunità di rivedere questa posizione, e di riesaminare se non sia il caso di riordinare diversamente tutto il sistema tributario degli enti locali, semplificandolo, rendendolo possibilmente elastico, e graduandolo, secondo l'importanza demografica e le funzioni particolari delle varie città.

Occorrerebbe dividere in altri termini i comuni in varie categorie, tenendo presente il numero degli abitanti ed eventualmente la funzione di carattere nazionale che viene esplicitata da alcune collettività comunali.

Onorevoli colleghi, ieri è stato accennato all'opportunità di rivedere anche un po' tutto il campo della beneficenza.

È stato riformato l'ordinamento delle Congregazioni di carità. In questo campo si può fare ancora di più. Forse è giunto il momento di procedere all'assorbimento, da parte di queste, dei vari enti di beneficenza locali, che non si inquadrano nei grandi istituti a carattere nazionale.

Creiamo insomma nelle Congregazioni di carità le cellule di tutte le attività di beneficenza comunali. Ciò eviterà le inutili spese generali, che gravano sui piccoli enti, e che assorbono, spesse volte, i due terzi o i quattro quinti delle entrate.

Nuove disposizioni di legge occorrono, anche, per regolare diversamente la dibattuta questione del pagamento delle spese ospedaliere. Esistono in questa materia degli inconvenienti

gravissimi, e vi sono dei comuni, che hanno larga emigrazione interna, i quali sono gravati in modo insopportabile da tali spese.

Avviene di frequente che gente, che è andata per ragioni di lavoro in una città, diversa da quella in cui risiede, e che non ha più i mezzi per vivere, bussa alla porta di un ospedale, quasi fosse un ospizio di mendicizia, e trova sempre un medico compiacente, specie in certe grandi città, disposto a ricoverarlo, a riconoscergli una malattia, sicuro di potere, in ogni caso, contare sul pagamento delle relative spese, da parte delle amministrazioni comunali del paese di origine.

In questo campo vi è tutto da rifare.

Onorevoli colleghi, il Fascismo ha avuto particolare cura per alcuni grandi comuni del Mezzogiorno d'Italia. Il Capo del Governo, fedele al discorso della vigilia, di Napoli, allorchè fissò nel famoso triangolo Palermo-Napoli-Bari i caposaldi della rinascita, non solo del Mezzogiorno, ma della espansione italiana, sulle Coste africane e nel Mediterraneo Orientale, ha dato la dimostrazione che le sue maggiori cure, nei limiti delle possibilità, sono state rivolte, nel Mezzogiorno d'Italia, a Napoli, a Palermo ed a Bari.

Il Mezzogiorno sa tutto ciò ed è grato al Duce non solo per quanto di opere e di provvidenze gli è stato dato, ma anche perchè si è sentito alfine compreso e valorizzato.

Mussolini è stato il primo uomo di Stato, che abbia dimostrato di aver compreso il più importante aspetto del problema meridionale, cioè quello morale. Egli guarda alle nostre regioni con paterno affetto e con fede sicura nella loro rinascita. Per Napoli, Palermo e Bari non sono mancate importanti provvidenze. Io però mi permetto, e sia consentito a me, che sono il podestà di Bari, di dire una parola che riguardi la mia città, che è il mio maggiore amore; di poter chiedere, al Capo del Governo che, allorchè le condizioni finanziarie del Paese lo consentiranno, sia data anche a Bari una legge speciale, così come la ottennero Palermo e Napoli.

Bari chiede tale provvedimento eccezionale per l'avvenire suo, ma anche per quello della stessa Nazione; e lo chiede solo oggi che vede risanato il bilancio della civica amministrazione; lo chiede quindi in un momento in cui ha dato prova di saper

affrontare ogni sacrificio, ma quando anche, compiuto il miracolo della sua ascesa prodigiosa, si presenterà nella lizza delle nuove competizioni mediterranee, con volontà rinnovata, con fede certa, con accresciuto ardimento.

Sia la legge speciale, concessa da Benito Mussolini, un premio ed un nuovo riconoscimento.

Onorevoli colleghi, perdonate questa chiusa, che non vuole essere campanilistica; voi, spesse volte vi compiaccete con i baresi per il miracolo prodigioso della loro città.

Date oggi clemenza a me, se in un discorso di politica generale, ho ripetuto, per qualche volta, il nome di Bari, come si ripete e si invoca il nome di un'amante che non ci si stanca mai di amare. (*Applausi - Congratulazioni*).

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero dei lavori pubblici,
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930**

(Camera dei deputati, tornata del 13 giugno 1929)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

CROLLALANZA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevoli camerati. Per ordine del mio ministro, ho l'onore di parlarvi su questo bilancio che, negli scorsi anni è stato a voi illustrato, con competenza ed amore, dal Presidente di questa Assemblea, dal fervente ricostruttore che il Duce, all'atto di succedergli al Dicastero volle additare alla riconoscenza della Nazione, e specie del Mezzogiorno e delle Isole. *(Applausi)*.

Le linee fondamentali di questo bilancio vi sono già note. Esso ha avuto, inoltre, attento esame dalla Giunta ed acuta per quanto sintetica illustrazione dal relatore camerata Canelli, che io ringrazio, anche a nome del ministro, per il modo diligente con il quale ha assolto il suo compito.

(Entra in questo momento nell'aula il Capo del Governo, ministro dei lavori pubblici - Vivissimi applausi).

Tutto ciò, naturalmente, mi dispensa dall'indugiarmi sulla struttura contabile del bilancio e mi consente di ridurre a proporzioni meno lunghe questo mio discorso.

Dovrò necessariamente avvalermi delle cifre, che sono le più eloquenti, ed accennare brevemente al passato.

Il Ministero dei lavori pubblici ha indiscutibilmente, nelle sue origini, periodi di grande attività e di benemeranza, particolarmente notevoli fra il 1862 ed il 1867, quando cioè, dopo l'Unità, si dovette – in tempo relativamente breve – affrontare le numerose e varie esigenze della giovane Nazione, e costruire le principali arterie di comunicazione fra le varie regioni, sino a quel tempo divise.

Risalgono a quell'epoca le leggi fondamentali dei lavori pubblici e da quell'epoca trae origine quella gloriosa tradizione che ha fatto del Genio civile, un corpo di tecnici che onora il nostro Paese.

Se la tradizione dei funzionari si è mantenuta però, attraverso le alterne vicende della politica, sempre efficiente, non si può dire lo stesso del Ministero, guardato nella sua sintesi di attività.

Negli ultimi decenni i governi parlamentari liberali e democratici, nell'altalena del potere, pur erogando somme notevoli per le opere pubbliche, vivendo alla giornata, senza una qualsiasi disciplina di lavoro, incapaci e impossibilitati ad inquadrare in vasti panorami ed in organici programmi, le necessità del Paese, si servirono del Ministero dei lavori pubblici, solo come strumento elettorale, sviluppando al massimo grado il mal costume politico, e trasformando una Amministrazione, che avrebbe dovuto essere la base della rinascita economica ed igienica della Nazione, in una fonte perenne di compromesso fra potere esecutivo, potere legislativo e popolo.

Difficilmente un'opera pubblica, nel vecchio Regime, nacque, si eseguì ed ebbe compimento, come espressione degli interessi generali del Paese, ma fu il più delle volte – specie negli ultimi tempi, ed in modo più accentuato nel Mezzogiorno – la risultante di un mercato conchiuso, alla vigilia delle elezioni o in vista di una crisi ministeriale, fra gruppi parlamentari e potere centrale, oppure rappresentò l'epilogo di una agitazione di piazza, alla quale lo Stato dovette cedere, volente o nolente, per assicurare l'ordine pubblico, con tradizionale sacrificio della propria autorità.

Si deve in gran parte a questi sistemi, che non possono essere chiamati errori, perchè scientemente perseguiti, se per il passato lo sforzo finanziario dello Stato non ebbe adeguati risultati, specie nel Mezzogiorno e se quindi l'eredità che il Fascismo assunse, con l'avvento al potere, si presentò anche nel campo delle opere pubbliche quanto mai grave e dolorosa, specie se si considera che assai critica, si può dire anzi tragica, risultava per altro verso la situazione finanziaria del Paese.

L'eredità, però, che sembrava ed era in effetti fallimentare, per le sagge direttive del Regime, aventi come capisaldi la riorganizzazione dei servizi, la produttività delle spese, la graduazione delle necessità in organici programmi, la valorizzazione economica e la rinascita igienica delle regioni meridionali, superate le prime incertezze e la spiegabile fretta delle prime riforme, finì con il dischiudere una situazione di assestamento e di disciplina di lavoro, che ha permesso in questi ultimi anni, auspice Sua Eccellenza Giuriati di avviare il Ministero sulla via maestra di una vera e propria politica dei lavori pubblici.

Questi risultati si son potuti raggiungere, innanzi tutto perchè il Fascismo, non essendo un Regime parlamentaristico elettorale, ha dato la possibilità al Ministero di sottrarsi ad ogni interferenza di uomini, gruppi e situazioni locali, poi perchè ha gradatamente adeguato la propria organizzazione a quelle esigenze che venivano suggerite dalla chiara visione degli interessi generali del Paese.

Non va dimenticato che il Regime non ha esitato un solo istante ad abbandonare le opere inutili; così come non ha perduto tempo a portare a compimento o ad avviare a soluzione quelle meritevoli di ultimazione, ma che segnavano il passo od avanzavano con pregiudizievole lentezza, per mancanza di mezzi, e ad inquadrare tutte le altre necessità in organici piani regolatori, sottoposti al Consiglio Superiore, restituito infine alla sua alta funzione di massimo organo tecnico consultivo della Nazione.

Fra i più importanti istituti vanno ricordati l'Alto Commissariato di Napoli, l'Ispettorato della Maremma Toscana, i Provveditorati alle opere per il Mezzogiorno e le Isole, sorti sulla esperienza felice del glorioso Magistrato alle acque, l'archivio storico fotografico, il Comitato permanente per

l'emigrazione interna, l'Ispettorato alle opere pubbliche, ed infine, lo scorso anno, l'Azienda autonoma della strada e la Milizia stradale.

Sono queste, integrate da una vasta coordinazione e dall'aggiornamento della legislazione, che in alcuni casi era rimasta ferma alla legge fondamentale del 1865, le tappe attraverso le quali il Ministero dei lavori pubblici ha potuto superare lo stato di crisi profonda nel quale si dibatteva sino alla Marcia su Roma.

Se le varie tappe, però, sono state superate con felici risultati, ciò si deve anche alla passione, allo zelo, allo spirito di laboriosità del personale tutto, sia consultivo che tecnico, dal più elevato funzionario al più modesto assistente, da quello del centro a quello della periferia: la grande famiglia che compone l'amministrazione dei lavori pubblici può dire con orgoglio, nonostante le difficoltà di vario genere nel quale si svolge il suo lavoro, di essere stata, e di essere sempre, degna delle sue migliori tradizioni.

Di ciò io sento il bisogno di dare pieno riconoscimento in questa Assemblea.

Poichè le cifre hanno, pertanto, una eloquenza maggiore delle parole, do senz'altro posto ad esse.

Secondo una pregevole pubblicazione statistica dell'onorevole Alberto De' Stefani sono state spese per opere pubbliche largamente intese, nel periodo dal 1862 all'esercizio 1923-24 lire 26.429.639.131,72 di cui 13.265.204.025,78 a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici e 13.164.435.105,94 a carico di altre amministrazioni.

Se dai 13 miliardi e 265 milioni, spesi dal Ministero dei lavori pubblici, e che le statistiche di De' Stefani conteggiano sino al 1923-24 si detrae la cifra di 2 miliardi e 216 milioni, spesa dallo stesso Ministero dalla marcia su Roma al 30 giugno 1924, per pagamenti diretti o in annualità, si ha che la somma effettivamente spesa dal Dicastero dei lavori pubblici dal 1862 al 1922, cioè in un sessantennio, si può calcolare grosso modo, in poco più di 11 miliardi.

La cifra è indiscutibilmente notevole, anche se i risultati, per i criteri d'impiego adottati dal vecchio Regime, furono in molti casi modesti.

Ebbene a questa cifra di un sessantennio il Regime ne contrappone un'altra per un periodo di poco più di un sessennio e che rappresenta uno sforzo finanziario di gran lunga maggiore.

Dagli accertamenti fatti dall'ufficio statistico del Ministero, ed aggiornati di recente, risulta, infatti, che dalla marcia su Roma, al 30 aprile ultimo scorso, lo Stato ha sopportato un onere, per pagamenti diretti o in annualità, di lire 10.215.306.000, a cui vanno aggiunte somministrazioni all'Azienda della strada di 320 milioni.

Per quanto questa cifra risenta della svalutazione della moneta, pure il confronto della spesa fra un sessantennio ed un sessennio è tale da dimostrare luminosamente lo sforzo veramente gigantesco fatto dal Regime nel campo delle opere pubbliche.

Facendo un ragguaglio in milioni di lire oro, fra i pagamenti dell'esercizio di massima spesa nell'ante-guerra e quello dalla marcia su Roma in poi, si ha: esercizio 1913-14 milioni 236; esercizio 1922-23 milioni 351; esercizio 1926-27 milioni 454; esercizio 1927-28 milioni 519; 1° settembre 1928-29 milioni 256.

La spesa di 10 miliardi e 215 milioni del sessennio fu così distribuita nelle grandi zone territoriali:

Italia settentrionale lire 3.024.343.000 (proporzione 29,6 per cento);

Italia centrale lire 2.092.697.000 (proporzione 20,5 per cento);

Italia meridionale o insulare lire 5.098.266.000 (proporzione 49,9 per cento).

Come si vede circa la metà dei pagamenti ha avuto destinazione nel Mezzogiorno e nelle Isole.

Prima della marcia su Roma, invece, il massimo della percentuale per le regioni meridionali fu del 33,50 per cento con i risultati che tutti conoscono.

I pagamenti diretti o in annualità dal 1° novembre 1922 al 30 aprile ultimo scorso, divisi per categorie di opere, possono così riassumersi:

Opere stradali	L.	1.060.322.000
----------------------	----	---------------

Opere idrauliche ed impianti idroelettrici	»	1.222.139.000
Opere di bonifica	»	589.834.000
Opere marittime	»	799.181.000
Opere edilizie	»	400.800.000
Case economiche e popolari (a partire dall'esercizio 1926-27 essendo prima la spesa di competenza di altro Ministero)	»	342.088.000
Alluvioni, piene e frane	»	310.187.000
Dipendenti da terremoti	»	717.839.000
Dipendenti dalla guerra	»	37.780.000
Nelle terre liberate	»	380.085.000
Ferrovie, tranvie, servizi automobilistici (sino all'esercizio 1926-27 essendo poi passata alla competenza di altro Ministero)	»	627.437.000
Costruzioni strade ferrate	»	1.839.472.000
Spese generali e diverse	»	383.045.000
Spese di parte ordinaria	»	1.505.097.000
Somministrazioni alla Azienda della strada	»	320.000.000
Totale ...	L.	10.635.306.000

I pagamenti disposti dagli Uffici amministrativi decentrati dalla data della loro istituzione al 30 aprile 1929 sono stati i seguenti:

Provveditorato alle Opere pubbliche di Aquila	L.	123.331.238,63
Provveditorato alle Opere pubbliche di Caserta	»	128.676.629,24
Provveditorato alle Opere pubbliche di Bari	»	144.097.274,68
Provveditorato alle Opere pubbliche di Potenza	»	158.201.552,70
Provveditorato alle Opere pubbliche di Catanzaro	»	336.849.235,99

Provveditorato alle Opere pubbliche di Palermo	»	442.859.619,16
Provveditorato alle Opere pubbliche di Cagliari	»	214.722.879,49
Alto Commissariato di Napoli	»	139.797.729,34
<hr/>		
Totale dei Provveditorati	L.	1.688.536.215,63
Ispettorato per la Maremma Toscana ...	»	31.667.770,49
Magistrato delle Acque di Venezia (a cominciare dall'aprile 1925)	»	391.659.810
<hr/>		
Totale Uffici decentrati	L.	2.111.863.796,12
<hr/> <hr/>		

La cifra dei pagamenti è naturalmente di gran lunga superata da quella degli impegni, che vale a dare un'idea più precisa dell'attività delle opere pubbliche in Italia in poco più di un sessennio.

Dal 1° novembre 1922 al 30 aprile 1929 risultano accesi impegni, per opere in esecuzione diretta e per sussidi ad Enti locali, 12 miliardi e 247 milioni; per annualità entro il 1935-1936 un miliardo e 389 milioni; per annualità dopo il 1935-36, e che quindi si riferiscono a grandi opere in concessione, specie di bonifica, 5 miliardi e 354 milioni. Totale impegni 18 miliardi e 990 milioni.

Nell'esercizio in corso gli impegni al 31 maggio, a quest'ora naturalmente già superati, sono stati di 761 milioni per opere in esecuzione diretta e per sussidi, di cui 433 milioni entro il limite di impegno (che per l'esercizio in corso fu fissato in mezzo miliardo) e 328 fuori limite; per annualità entro il 1935-36 milioni 658; per annualità dopo il 1935-36 un miliardo e 424 milioni; totale impegni dell'esercizio in corso 2 miliardi e 843 milioni.

Vale ora la pena di dare uno sguardo alle forme di attività svolte dal Ministero.

Nel campo delle costruzioni ferroviarie è da ricordare che riguarda il periodo fascista l'ultimazione ed apertura all'esercizio della Roma-Napoli, della Cuneo-Ventimiglia, della Lucca-Pontedera, nonché la ripresa con larghezza di mezzi, della direttissima Bologna-Firenze, nella quale trovano lavoro oltre

seimila operai, e che nell'esercizio 1929-30 potrà vedere ultimata la perforazione della grande galleria.

Trovansi in corso di costruzione la nuova grande stazione di Cuneo, ed è di questi giorni l'appalto per 13 milioni dell'ultima parte del grande ponte-viadotto sul fiume Stura. Si lavora ancora sulla Ostiglia-Treviso, sulla Vittorio Veneto-Ponte nelle Alpi, sulla Piacenza-Cremona, sulla Fossano-Mondovi-Ceva, sulla Lucca-Aulla, su altri tronchi minori, nonchè sulla rete complementare e secondaria sicula.

La stessa Direzione generale delle costruzioni ferroviarie ha in corso i lavori per gli acquedotti promiscui della Sicilia.

L'ulteriore sviluppo delle costruzioni ferroviarie, che nella graduatoria delle opere devono logicamente cedere il passo ad altre esigenze più inderogabili, dipenderà dalle ulteriori possibilità della finanza.

I lavori in corso sono tanti e tali che occorreranno parecchie centinaia di milioni per portarli a termine.

Non minore attività il Regime ha svolto e va svolgendo nel campo delle opere marittime, che rappresentano i polmoni della nostra espansione economica nel mondo.

Nella tecnica delle opere portuali l'Italia ha raggiunto oramai un vero primato, che ci è riconosciuto in tutti i consessi internazionali.

Senza trascurare le necessità dei porti minori, che rispondano ad esigenze di sicurezza della navigazione o di pesca, i maggiori sforzi del Ministero sono stati rivolti alla completa messa in efficienza dei porti di Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Catania, Bari, Ancona, Venezia, Trieste e Fiume.

Sono ora in corso altri provvedimenti ed è prossimo l'inizio degli studi per l'aggiornamento dei piani regolatori e di tutta la legislazione sui porti.

Con le ferrovie ed i porti grande impulso è stato dato alla costruzione di nuove strade e da un anno alla sistemazione generale della rete stradale nazionale, passata in manutenzione all'Azienda.

Il Fascismo, salito al potere, fedele al programma tracciato, non ha dimenticato che varie regioni, specie del Mezzogiorno e delle Isole, erano in condizioni di viabilità veramente deplorabili. In vastissime zone le strade mancavano completamente.

Lo Stato, sia intervenendo direttamente, sia contribuendo nella spesa per le costruzioni disposte dagli Enti locali, ha avviato anche questo problema, quanto mai grave, e pressante, verso la sua rapida soluzione.

Una recentissima statistica fa salire a 2.287,344 chilometri le strade costruite dallo Stato; a 2.726,746 quelle costruite dagli Enti locali con concorso statale. In totale, dalla Marcia su Roma a tutt'oggi, sono stati costruiti oltre cinquemila chilometri di strade, di cui 894 in Calabria, 555 in Sicilia, 472 in Sardegna, 515 in Abruzzo e Molise, 337 in Emilia.

Sui cinquemila chilometri circa tremila riguardano il Mezzogiorno e le Isole.

A queste cifre sono inoltre da aggiungere quelle che riguardano le autostrade, costruite per chilometri 83,400 per la Milano-Laghi; chilometri 48,618 per la Milano-Bergamo; chilometri 21,523 per la Napoli-Pompei ed in costruzione per chilometri 83 per la Firenze-Mare.

Sono in istato di avanzata istruttoria la Padova-Mestre, la Bergamo-Brescia e la Torino-Milano, tre aspetti di quella che sarà la grande arteria pedemontana Torino-Trieste.

A porre l'Italia, però, all'altezza dei tempi nel campo della viabilità, occorre, non solo la costruzione di alcune migliaia di chilometri di strade, ma anche una organica disciplina ed un aggiornamento di tecnica nella manutenzione delle strade esistenti.

Un passo decisivo, in questo campo, è stato fatto lo scorso anno con la istituzione della Azienda autonoma della strada, avviata al suo organico funzionamento dalla tempra tenace del ministro Giuriati. (*Approvazioni*).

Per non dilungarmi ricorderò solo che l'Azienda fu creata con la legge 17 maggio 1928, entrò in funzionamento il 1° luglio dello scorso anno, ha per compito di assumere la gestione di circa 21 mila chilometri di strade, col programma di gradualmente sistamarle e ben mantenerle.

Le attività finanziarie dell'Azienda sono assicurate da tre ordini di entrate:

1°) Da una assegnazione annua costante dello Stato di 180 milioni.

2°) Dalle tasse di circolazione sugli autoveicoli e dal contributo di miglioramento stradale, per un gettito che per l'esercizio che sta per finire è risultato di 150 milioni, e che certo dovrà incrementarsi.

3°) Da proventi vari per contributi di maggiore utenza, concessioni, contravvenzioni, pubblicità, ecc., per un importo presumibile di 10 milioni.

Con tali entrate l'Azienda deve provvedere ai suoi compiti tecnici, nonché a tutte le spese pel suo funzionamento, ed a quelle per il funzionamento della Milizia, che già da un semestre è costituita ed è in piena efficienza.

Come è noto i compiti tecnici dell'Azienda sono:

a) *Manutenzione ordinaria.* Per tale servizio è prevista una spesa annua di 222 milioni, comprese naturalmente le paghe ai cantonieri.

b) *Manutenzione straordinaria.* Si prevede una spesa di circa 40 milioni all'anno.

c) *Sistemazioni organiche generali.*

In una visione finanziaria di un quindicennio si calcola di potere eseguire tali sistemazioni generali, per un complesso di 6000 chilometri ripartiti in quattro programmi, il primo dei quali ha già avuto inizio nell'autunno scorso, il secondo, che è stato già approvato dal Duce, sarà avviato nei primi mesi del prossimo esercizio, e gli altri due lo saranno nei successivi esercizi.

Tenuto conto del tempo tecnico necessario, può ritenersi che nell'anno 1934 la sistemazione dei 6000 chilometri sarà un fatto compiuto.

La complessiva spesa si prevede in lire un miliardo e 400 milioni.

Il relativo piano pei necessari finanziamenti e per l'ammortamento in quindici annualità è già studiato e rientra nelle normali previsioni delle possibilità finanziarie dell'Azienda.

Per le sistemazioni generali in corso gli impegni assunti a tutto maggio risultano complessivamente di milioni 316,628, di cui oltre 97 per l'Italia settentrionale; oltre 146 per la centrale e circa 73 per il Mezzogiorno e le Isole.

Per il Mezzogiorno, inoltre, è stato adottato un provvedimento che riguarda la catramatura generale di oltre 1000 chilometri di strade nazionali in Sicilia.

Nel mese di maggio risultano impiegati per conto dell'Azienda, in tutta Italia, 38,000 operai.

Per le sistemazioni generali del prossimo esercizio il programma approvato prevede una spesa di 390 milioni, dei quali 138 nell'Italia settentrionale; 65 nella centrale e 187 nel Mezzogiorno e nelle Isole.

In seguito, però, ad ultime deliberazioni del Consiglio di Amministrazione è da prevedersi che questo programma, per tener conto di alcune opere integrative, salirà a circa 450 milioni.

Sono, inoltre, previste spese di 190 milioni per le manutenzioni ordinarie e 40 per quelle straordinarie.

Il programma di sistemazione generale per l'anno nuovo prevede, come è noto, il completamento della grande arteria stradale tirrena da Ventimiglia a Reggio Calabria; alcuni tronchi di strade confinarie, toscane, sarde e pugliesi, oltre, s'intende, quelle che devono ancora avere inizio e che si riferiscono al programma in corso.

Per il prossimo inverno si prevede che la media giornaliera, pei giorni lavorativi, degli operai che risulteranno impiegati in lavori dell'Azienda sarà di 20.460 operai per l'Italia settentrionale; 13.200 per quella centrale e 29.900 per la meridionale e le Isole, in totale 57.500 operai.

Ricorderò che in questi ultimi tempi, di concerto con i Ministeri interessati, è stato predisposto il Codice della strada, che è già in vigore, e che la Camera sarà chiamata a convertire in legge.

Il Governo pertanto non si è preoccupato di risolvere soltanto il problema della manutenzione della viabilità per la rete statale, e con ciò rispondo all'onorevole Marghinotti e all'ordine del giorno presentato dell'onorevole Caccese, ma ha da tempo avviati, ed in questi ultimi tempi portati a termine, gli studi per la riforma manutentoria della viabilità minore.

Anche in questo campo si è giunti a delle conclusioni quanto mai organiche.

La Commissione interministeriale non ha mancato di tener presenti i voti espressi più volte, in questo e nell'altro ramo del Parlamento, ed infine le opinioni espresse in materia dai Presidi delle province e dai Prefetti.

La legge non potrà essere varata sino a quando la Commissione della riforma dei tributi locali, con la quale quella della viabilità, si è mantenuta a contatto, non avrà chiuso i suoi lavori.

Queste notizie saranno certamente accolte con soddisfazione dal camerata Canelli che giustamente, nella sua relazione, ha messo in rilievo la opportunità di definire con organiche norme legislative di carattere tecnico ed amministrativo, tutta la complessa materia della viabilità minore.

A lui ed ai camerati che si sono occupati della materia posso dire fin d'ora che il criterio di affidare la manutenzione delle strade ora comunali alle province forma la base della riforma predisposta.

Ci avviamo, dunque verso l'integrale soluzione del problema stradale.

Con eguale criterio il Fascismo ha anche affrontato, infine, il problema della bonifica, che forma la chiave di volta della rinascita agricola del Paese.

La legge 24 dicembre 1928, n. 1134, completata dalle norme integrative approvate ieri dal Consiglio dei ministri, costituisce la base più concreta di quella politica ruralizzatrice che il Governo Fascista tenacemente persegue e che rappresenta il suo maggiore atto di fede nell'avvenire economico, sociale e politico del nostro paese.

Superata oramai la fase, troppo tempo durata, di considerare la bonifica come un problema di carattere igienico, circoscritto al disseccamento ed al risanamento delle zone pianeggianti, ed accettata invece la concezione della legge Serpieri «di ottenere il massimo rendimento dalla terra con la migliore sistemazione delle acque, sistemazione che deve cominciare dalla cima del monte e finire alla foce di fiume» coordinata, sviluppata ed integrata la complessa legislazione vigente in materia di irrigazione, di costruzione di strade, di borgate, e case coloniche, nonchè resa possibile da parte degli interessati la costruzione degli acquedotti rurali, il concetto di bonifica ha preso nel nostro Paese tale organicità di visione e simultaneità di azione, che non può non rappresentare un fattore potente di successo, anche in vista dell'azione necessariamente lenta e graduale, ma di sicuro rendimento, che va sviluppando nel campo della colonizzazione il Comitato perma-

nente per l'emigrazione interna, istituito presso il Ministero dei lavori pubblici.

Non è a credere, per altro, che il Fascismo abbia atteso la legge sulla bonifica integrale per restituire all'agricoltura e per risanare dalla malaria vastissime zone di terreno.

In questi ultimi anni il regime, che è nato rurale, ed ha tenuto sempre alle sue origini, anche quando, nel periodo di maggiore travaglio della Nazione, veniva classificato come asservito agli interessi degli agrari, ha profuso somme ingenti per le bonifiche, trovando un interprete fedele ed alacre nell'onorevole Giuriati, il quale non a torto, si qualificava in un discorso parlamentare come il maggiore bonificatore dell'Italia.

Si deve infatti alla sua opera costante se anche il Mezzogiorno ha finito con lo svegliarsi e col mettersi, in alcune regioni, in una vera gara di propositi e di azione, che fa bene sperare per la rinascita agricola di vastissime zone della penisola. (*Approvazioni*).

L'onorevole Canelli ha allegato alla sua relazione, per questa materia, una vastissima documentazione, che mi dispensa dal diffondermi sull'argomento.

Ricorderò soltanto che dalla unificazione del Regno a tutt'oggi risultano assunte opere di bonifica, in esecuzione diretta, o in concessione, per un totale di lire 3.165.835.000 di cui circa la metà, lire 1.530.301.000 per impegni assunti dal Regime fascista ed interessanti 854.000 ettari.

Gli importi capitali per esecuzione diretta e per concessione possono così dividersi per regioni: terre redente milioni 31,460; Veneto milioni 235,509; Lombardia milioni 127,512; Emilia milioni 375,169; Toscana milioni 88,785; Umbria milioni 4,700; Lazio milioni 83,784; Abruzzi e Molise milioni 10,400; Campania milioni 84,199; Puglia milioni 89,274; Basilicata milioni 4,500; Calabria milioni 208,396; Sicilia milioni 28,640; Sardegna milioni 158,023.

Attualmente poi sono in istudio presso gli uffici dipendenti, od in istruttoria ed approvazione presso gli uffici competenti, progetti per nuovi lotti di bonifiche in corso o per l'inizio di nuove bonifiche per parecchie centinaia di milioni e riguardanti sia l'Italia centrale e settentrionale che quella meridionale e le isole.

Si può dire che ormai la febbre bonificatrice, che prima era nobile tradizione solo di alcune regioni del nord, ha pervaso tutta la nazione, dall'un capo all'altro della penisola.

Molto a ciò ha contribuito l'azione del partito, dei Prefetti, dei Consigli provinciali dell'economia, delle organizzazioni sindacali e degli enti tecnici, tutti compenetrati dalla campagna indetta dal Duce, che è stata considerata come un sacro comandamento.

In tanto fervore di iniziative è da attendersi certamente che alla periferia le autorità politiche, compenstrate della necessità di adeguare anche queste opere alle possibilità finanziarie previste dalla legge sulla bonifica integrale ed al concorso che può essere dato dalla benemerita associazione dei Consorzi di bonifica, in piena armonia con gli uffici del Genio civile, continuino a disciplinare le iniziative medesime, per liberarle dalle eventuali improvvisazioni di progettisti di occasione o di mestieranti di bonifica e per graduarle in ragione della loro urgenza. (*Applausi*).

Questa azione non è meno importante ed utile di quella sempre più insistentemente invocata, e che trova concorde anche la Giunta del bilancio, della unificazione della competenza fra i Ministeri che oggi si occupano della materia, unificazione che certamente verrà al quadrante del Regime non appena sarà giunta l'ora già segnata dal Duce.

Ma non nel campo solo della bonifica, ma anche in tutta la materia delle acque, il Regime, compatibilmente con le molte necessità del Paese, ha svolto un'intensa attività.

Innanzitutto sarà bene che io informi la Camera, e ciò per appagare le legittime impazienze, che oramai può considerarsi giunto al termine il lavoro di coordinamento e di aggiornamento della complessa legislazione delle acque, per cui era stata data apposita delega al Governo con la legge 18 dicembre 1927, n. 295.

Il testo unico sulle acque è stato già sottoposto al Primo Ministro, che si è riservato di far conoscere le sue determinazioni su alcuni aspetti dell'importante materia.

Si può prevedere che non tarderà ad entrare in vigore.

Vengono così soddisfatti i voti più volte emessi dai due rami del Parlamento e viene infine data una organica disciplina alla legislazione sulle acque.

Per le sistemazioni idrauliche e per contributi negli impianti idroelettrici sono stati effettuati pagamenti diretti o in annualità per 1 miliardo e 222 milioni.

Nelle opere di difesa idraulica, naturalmente, si è dovuto dare la precedenza alla difesa arginale dei maggiori corsi d'acqua, per una spesa complessiva, nella sola Italia settentrionale e centrale, di circa 400 milioni; così anche per le sistemazioni montane le maggiori cure sono state rivolte a fronteggiare il degradamento dei bacini influenti nel regime dei maggiori fiumi, per una spesa di oltre 35 milioni, escluse le somme erogate in questo campo dai Provveditorati.

Particolarmente importanti in materia sono i lavori, felicemente avviati a soluzione, per le sistemazioni montane dei calanchi di Brisighella.

Il Ministero, preoccupato della gravità del problema, ha da tempo tracciati programmi da svolgersi gradatamente, man mano che le possibilità della finanza lo consentiranno.

Di questo programma fanno parte la sistemazione dell'alveo di magra, il miglioramento degli invasi golenali ed il riassetto montano per tutto il corso del Po; nonché le sistemazioni dei corsi dell'Arno e del Tevere.

Per la navigazione interna sono stati già spesi 132 milioni per il proseguimento della linea Milano-Venezia, ad integrazione della rete Padana-Ferrarese e per il canale dei navicelli della Pisa-Livorno.

Lo sviluppo delle utilizzazioni idrauliche, durante il Regime fascista, è stato notevolissimo; alla fine del 1922 si calcolavano impianti ad uso industriale per una potenza di cavalli 1.450 mila ed a scopo irriguo per poco più di 30.000 ettari.

Oggi la potenza media teorica delle grandi e piccole utilizzazioni idroelettriche in funzione si valuta a circa tre milioni di cavalli idraulici, mentre la potenza elettrica installata per utilizzare anche le massime portate idriche, si calcola ad oltre tre milioni di chilowatt, cui corrispondono per i motori idraulici più di cinque milioni di cavalli installati.

Si calcola che fra breve la potenza idroelettrica supererà i quattro milioni di chilowatt.

Tali impianti, che oggi possono produrre una quantità di energia elettrica pari a dieci miliardi di chilowatt annui, con

l'ultimazione di quelli in corso, raggiungeranno la potenzialità produttiva di 14 miliardi di chilowatt annui.

Le sovvenzioni per impianti idroelettrici, linee elettriche e serbatoi, hanno raggiunto complessivamente l'ammontare di oltre 42 milioni.

In proposito l'onorevole Marghinotti ha richiamato l'attenzione del Governo sui problemi idroelettrici della Sardegna, facendo presente l'opportunità che il Governo sia guardingo nelle ulteriori concessioni, per evitare monopoli, e si preoccupi di disciplinare eventualmente il prezzo dell'energia alla fonte di produzione ed a quella di consumo.

Mi consentirà l'onorevole Marghinotti che mi astenga dal rispondergli, per ora, su questo argomento. Ho annunciato poco fa che il Testo Unico delle acque, che riguarda anche questa materia, è stato ultimato nel suo studio, e che determinazioni al riguardo saranno adottate al momento opportuno.

Comunque posso assicurare l'onorevole camerata Marghinotti che il problema, che egli ha prospettato alla Camera, è stato prospettato anche in altre sedi, e che non da oggi preoccupa il Ministero.

Anche le irrigazioni, con le migliaia di derivazioni concesse, con la sistemazione di parecchi serbatoi, o con la prossima regolazione dei grandi laghi dell'Italia settentrionale, stanno per entrare nel campo delle promettenti realizzazioni.

Un ingente sforzo finanziario e tecnico è stato fatto dal Regime nelle opere di ricostruzione degli abitati distrutti dai terremoti o nelle riparazioni derivanti da altre calamità pubbliche.

A disciplinare ancor meglio per l'avvenire, l'intervento dello Stato in caso di calamità pubbliche, è stato predisposto ed attrezzato un servizio di pronto soccorso, che tiene conto di tutta la purtroppo vasta esperienza fatta in questo campo; ricorderò in proposito l'intervento tempestivo ed organico svolto dal Ministero nell'eruzione dell'Etna dello scorso anno ed in quella recente del Vesuvio, per cui sono già in corso gli adeguati provvedimenti da parte dello Stato.

Non sarà male ricordare che all'epoca della marcia su Roma la ricostruzione di Reggio e di Messina era ancora allo stato iniziale.

Nella sola città di Messina dei 21.000 vani di baracche, costruite dopo il terremoto, nel 1922 ne esistevano ancora 17.000, mentre oggi tale numero è ridotto a qualche migliaio.

Nel sessennio sono state autorizzate le seguenti spese: per il terremoto calabro-siculo del 1908 milioni 843,935; per il terremoto della Marsica del 1915 milioni 72,654; per i terremoti vari dell'Italia centrale, a cui sono da aggiungere le recenti provvidenze per il terremoto ultimo dell'Emilia, milioni 81,381; per il terremoto del 1928 nel Friuli milioni 10,836, più impegni recenti per altri tre milioni.

Anche in questa materia è continuamente invocata la unificazione delle competenze (*Approvazioni*), ora divisa fra i vari Ministeri: il problema non è ignorato dal Governo ed è naturalmente sottoposto alle decisioni del Primo Ministro.

È stato intanto, nel mese scorso portato a termine il testo unico sulla complessa e farraginosa legislazione sui terremoti. (*Approvazioni*).

Per la edilizia popolare ed economica dal 1922 ad oggi sono state fatte, in base alla legge 30 novembre 1919, n. 2318, concessioni di contributi per 27 milioni e mezzo, pari ad un miliardo di mutui contratti. Notevoli contribuzioni sono state poi fatte con altre leggi speciali per case economiche e popolari e per le borgate rurali nel Mezzogiorno.

In questa materia, mentre si rende necessario mettere un punto fermo alle ulteriori iniziative di Cooperativa sussidiate dallo Stato - e in ciò l'onorevole Calza Bini ha la risposta che si attendeva - non può non continuarsi a guardare con simpatia l'azione dell'Istituto delle case per gli impiegati, che ha saputo in breve tempo imporsi all'attenzione del paese ed alla benevolenza del Governo.

L'onorevole Calza Bini ha richiamato però anche l'attenzione del Governo sul problema delle case gestite da Enti pubblici, ed a carattere popolare.

Il camerata Calza Bini, che ha fatto un discorso molto saggio, espressione della sua particolare competenza in materia, ha toccato argomenti quanto mai interessanti, sui quali mi riprometto di richiamare l'attenzione degli organi competenti della finanza per eventuali ulteriori provvedimenti.

Per l'edilizia scolastica, dall'istituzione dei Provveditorati, furono assunti dagli Enti locali mutui, col concorso dello Stato, per oltre 53 milioni e dallo Stato per opere in esecuzione diretta per altri 17 milioni.

Da quell'epoca furono costruiti 58 edifici per un complessivo di 744 aule.

Sono in costruzione altri 126 edifici per 1.600 aule.

Sempre dall'esercizio 1925-26 furono autorizzati mutui per opere igieniche con il concorso dello Stato per oltre 57 milioni, ed assunti impegni per esecuzione diretta per 36 milioni.

Furono inoltre autorizzati, con contributi, acquedotti per 58 milioni indipendentemente da quelli per l'Acquedotto Pugliese.

Dalla marcia su Roma alla istituzione dei Provveditorati, quando cioè la competenza di questa materia non era dei lavori pubblici, furono dotati di acquedotto, nelle varie regioni - esclusa la Puglia che ha una legge speciale - 87 comuni con una popolazione di circa 560.000 abitanti.

Dalla istituzione dei Provveditorati al 25 maggio corrente, fu portata l'acqua in 263 comuni per complessivi 1 milione e mezzo di abitanti.

Sono ora in corso i lavori per dotare di acquedotto 598 comuni per due milioni e 570 mila abitanti.

Anche l'acquedotto Pugliese, la grandiosa opera che onora la tecnica del nostro Paese, e che potrebbe essere appellato veramente romano, perchè degno delle opere ciclopiche di Roma imperiale, ha avuto cure premurose e mezzi adeguati dal Governo Fascista.

L'opera dall'inizio della sua progettazione (1898) a tutt'oggi è costata allo Stato oltre 540 milioni. Si prevede per portarla a termine un ulteriore fabbisogno di 345 milioni.

Dei 540 milioni erogati circa 248 milioni si riferiscono al periodo precedente all'avvento del Fascismo al potere ed oltre 292 milioni a quello susseguente fino a questo esercizio.

Prima della marcia su Roma i comuni serviti di acqua erano 55, quelli che l'hanno avuta susseguentemente sono 65.

Sono ora allo studio presso le Finanze le modalità di intervento per gli ulteriori finanziamenti.

Nei riguardi della ricostruzione nelle terre liberate la recente soppressione del Commissariato ed il trasferimento a

Roma, alle dirette dipendenze del Ministero, dell'Ufficio Stralcio sta a dimostrare l'impulso decisivo che il Fascismo ha dato a quest'opera, che era giustamente considerata un debito d'onore per la Nazione.

Si può affermare con orgoglio che questo debito, per larghezza dei mezzi finanziari impiegati dallo Stato e per il fervore che ha animato i funzionari nel difficile compito, è stato quasi completamente assolto con evidente soddisfazione di quelle nobili popolazioni.

In tempo relativamente breve, e secondo i mezzi che potranno essere messi a disposizione del Tesoro, questa nobile fatica avrà il suo termine.

Il camerata Canelli, in una nota posta in calce alla sua relazione, ha voluto dare risalto all'opera degli uffici decentrati con le seguenti parole:

«L'attività svolta dai Provveditorati, dall'Alto commissario per Napoli e dall'Ispettorato per la Maremma Toscana, prova la utilità della riforma decentratrice fervidamente propugnata dal ministro Giurati e la convenienza di mantenerla, giacchè la maggiore ma non eccessiva spesa è pienamente ricompensata da tutti i vantaggi che, dal funzionamento di questi uffici, purchè retti da uomini degni e capaci (come sono quelli che vi sono preposti, aggiungo io), indubbiamente si realizzano nel campo tecnico amministrativo e finanziario».

Questo riconoscimento pieno ed esplicito, per l'autorità dell'organo dal quale proviene, se rappresenta il miglior compenso per la fatica spesso ingrata che i funzionari vanno svolgendo nel Mezzogiorno e nelle isole, mi dispensa dal dilungarmi su questa speciale forma di attività del Ministero dei lavori pubblici.

Ricorderò solo che prima della istituzione dei Provveditorati l'attività dello Stato nel campo delle opere pubbliche era quanto mai nel Mezzogiorno e nelle isole frammentaria, intempestiva, sperequatrice, o risultava addirittura deleteria; che la creazione di quegli uffici decentrati fu voluta dal ministro Giurati per inquadrare in organici panorami i bisogni di quelle popolazioni, per accelerare l'opera di ricostruzione di una vasta e nobile zona della Penisola, per aiutare i comuni e le province nelle loro iniziative, spesso integratrici della iniziativa statale.

La prima fatica dei Provveditorati fu quella di compilare i piani regolatori delle necessità regionali, con la conoscenza precisa di tutte le località delle vaste giurisdizioni ad essi affidate, con la rettifica di parecchi progetti che risentivano degli errori del passato, con la graduazione e la selezione delle varie richieste, per adeguarle alle reali esigenze ed alle effettive possibilità finanziarie.

I risultati raggiunti sino ad oggi da quegli uffici, nonché dall'Alto commissariato di Napoli e dall'Ispettorato della Maremma Toscana, sono generalmente riconosciuti dalle popolazioni, e comunque da coloro che sanno elevarsi dal ristretto orizzonte campanilistico per spaziare nel grande quadro delle realizzazioni conseguite.

Naturalmente potranno forse non essere apprezzati da coloro che sono ancora in attesa della risoluzione di un legittimo problema locale che, nella graduatoria delle opere, ha dovuto cedere il passo a necessità maggiori ed inderogabili.

Non va dimenticato che coincide con la istituzione dell'Alto commissariato la rinascita di Napoli, e con quella dell'Ispettorato della Maremma la graduale risoluzione del problema agricolo di quella vasta regione; che si riferisce alla gestione dei Provveditorati, per citare gli aspetti più salienti, la valorizzazione della Sardegna, negletta quanto mai dai passati Governi.

E io sono lieto che un degno rappresentante della Sardegna, l'onorevole camerata Marghinotti, abbia in questa assemblea riconosciuto l'opera del Governo con parole molto simpatiche e piene di fede nell'avvenire.

Nè va dimenticata la intensa attività di costruzione di strade nella Calabria, nella Basilicata e nella Sicilia; l'avviamento a soluzione integrale del problema degli acquedotti in Basilicata ed in Puglia, che, infine, solo dopo la istituzione dei Provveditorati si è iniziata nel Mezzogiorno e nelle Isole una feconda azione bonificatrice della terra e degli abitanti.

Certo molto rimane ancora da fare, per la rinascita economica sociale ed igienica del Mezzogiorno, se si tien conto che i piani regolatori compilati a suo tempo dai Provveditorati prevedevano una spesa di 23 miliardi e se si considera che esclusi quelli per i quali vi sono i lavori in corso, ben 965 comuni con una popolazione di due milioni e mezzo di abitanti,

devono ancora ottenere provvidenze per gli acquedotti; che molto maggiore è il numero di quegli altri che devono costruire la fognatura; che circa 2000 per un totale di 18.000 aule e per una popolazione di circa 9 milioni di abitanti, sono i comuni per i quali si deve ancora provvedere alla costruzione degli edifici scolastici ed infine molti sono ancora gli abitati sprovvisti di cimiteri e di altre opere igieniche.

Queste cifre, peraltro anche se di recente aggiornate, non sono state mai perdute di vista dal Governo Fascista, e se rappresentano le tappe ancora da raggiungere non vanno disgiunte, nella valutazione, da quelle veramente confortanti che rappresentano le tappe raggiunte ed ormai sorpassate.

L'eredità lasciataci dal vecchio regime in questo campo fu quanto mai spaventosa e c'è voluto solo la fede e l'amore del Duce e del Regime per mettersi coraggiosamente in marcia sulla strada, lastricata per il passato solo di promesse, che conduce nell'Italia meridionale e nelle isole.

Il quadro di ciò che si è fatto io spero di avere prospettato con sufficiente chiarezza.

Ritengo anche di aver risposto ai vari oratori che si sono preoccupati del problema della viabilità, del problema dell'azienda della strada, e all'onorevole Calza Bini che si è preoccupato del problema delle case popolari.

All'onorevole Roncoroni che ha proposto nuovi ordinamenti per il Ministero dei lavori pubblici, io ricorderò che il Ministero ha già avuto varie riforme e diversi riordinamenti.

Poichè egli parla di nuove aziende, io gli farò presente che un esperimento, che certo darà felici risultati, è già in corso con l'Azienda autonoma della strada.

Non è il caso, allo stato attuale, di fare nuovi esperimenti, in altri campi.

Non è da escludere, per altro, che ulteriori modifiche o perfezionamenti possano effettuarsi nell'avvenire per migliorare il funzionamento di alcuni servizi.

È da augurarsi anche che si possa giungere alla specializzazione del personale, così come egli desidera, ma occorrerà prima che il personale sia integrato con i concorsi.

Comunque riconosco che alcuni suggerimenti dati dal camerata Roncoroni potranno essere tenuti presenti al momento opportuno.

Onorevoli camerati, alla fine di questa rassegna voi potreste forse domandarmi quale programma il Ministero ha per il prossimo esercizio e quali possibilità gli si offrono per accensione di nuovi impegni.

Circa la prima domanda posso senz'altro rispondere che il Ministero non ha nulla da modificare alle linee fondamentali della politica che ha sinora seguito, e che ha trovato un interprete nel ministro Giuriati, e che perciò non ha che da scegliere, fra le molte esigenze dei programmi allestiti, quelle che hanno maggiore carattere di inderogabilità.

Circa la seconda domanda mi riporto a quanto ho comunicato alla onorevole Giunta del bilancio, in risposta ad un quesito che era stato presentato dalla stessa al mio ministro ed a quello delle finanze.

In tale risposta, che il camerata Canelli ha inserito nella sua relazione, la Finanza ha fatto presente che nel prossimo esercizio finanziario per le spese in annualità sono previsti per opere straordinarie da eseguirsi in concessione, nonchè per contributi e sovvenzioni derivanti da leggi speciali, 35 milioni e per le opere contemplate dalla legge Mussolini sulla bonifica integrale altri 30 milioni, in complesso limiti per un valore capitale che si aggira sui 750 milioni.

Per quanto riguarda, invece, le spese a pagamento non differito, il predetto Ministero, ricordati gli stanziamenti iscritti in bilancio per spese e lavori di carattere ordinario per l'importo di milioni 320.967.650 nei riguardi delle spese e delle opere di carattere straordinario, in gestione diretta dello Stato e degli Enti locali, ha prospettato la eventualità che per opere nuove i limiti di impegno possano essere di volta in volta stabiliti con i provvedimenti legislativi di autorizzazione delle opere stesse, ai sensi del 2° comma dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 6 ottobre 1927, n. 1827.

Quanto alle spese generali straordinarie ed a quelle per il completamento dei lavori in corso, la Finanza, in considerazione del relevantissimo onere già costituitosi a carico del bilancio, per l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie, ha deciso di soprassedere alla determinazione di un apposito limite d'impegno, nella fiducia, che io vorrei condividere, che si possa far fronte ai detti oneri realizzando adeguate disponibilità, mediante accurata revisione degli impegni già assunti.

Si è riservata, inoltre, ad esercizio avanzato di esaminare la possibilità di assegnare qualche fondo alle spese stesse, semprechè le risultanze della gestione generale del bilancio lo permettano.

La Giunta, dal canto suo, pur raccomandando la maggiore oculatezza nell'impiego dei fondi, non ha mancato di rilevare la limitazione dei mezzi.

Io non aggiungerò nulla a quanto ha formato oggetto di risposta al quesito formulato dalla Giunta del bilancio e che risponde alla giusta tutela del pareggio del bilancio generale dello Stato, dirò soltanto che se si dovesse eventualmente per esigenze superiori della finanza dello Stato rallentare il passo per un po' di tempo nel campo delle opere pubbliche in gestione diretta, ciò non potrebbe che costituire una sosta, dopo tanto fecondo cammino, sosta per altro che certamente avrebbe la sua rapida e feconda ripresa, degna del nostro passato e più ancora del nostro avvenire.

Bisogna considerare, onorevoli camerati, che se nel Mezzogiorno e nelle Isole gli ulteriori sforzi finanziari, che lo Stato deve affrontare, riguardano necessità di vita civile e di rinascita economica, nelle altre regioni d'Italia specie in quelle strette nella cerchia alpina, o bagnate dai grandi fiumi, le ulteriori provvidenze finanziarie che il Governo dovrà adottare riguardano in gran parte disciplina dei monti e delle acque, che è quanto dire mezzi idonei ad evitare che la floridezza agricola raggiunta da alcune plaghe sia continuamente alla mercè delle piene, con grave pregiudizio della nostra economia.

Queste necessità, ugualmente inderogabili, non potranno, al momento opportuno, non imporsi con la loro logica e la loro urgenza.

Esse, voi lo sapete, formano l'assillo quotidiano delle preoccupazioni del Duce, e sono nel suo cuore e nella sua mente.

La politica dei lavori pubblici, instaurata e realizzata dal Fascismo è destinata a lasciare – in ogni plaga d'Italia – per tutti i secoli – il segno della nostra volontà e della nostra fede. *(Vivissimi generali applausi – Moltissime congratulazioni).*

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero dei lavori pubblici,
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930**

(Senato del Regno, tornata del 19 giugno 1929)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

CROLLALANZA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevoli senatori. Per uniformarmi a quanto ha fatto presente l'onorevole Rolandi Ricci nella sua dotta relazione, mi guarderò bene dal ripetere al Senato, sia pure a grandi linee, l'esposizione fatta, per ordine del mio Ministro, nell'altro ramo del Parlamento, sulla politica dei lavori pubblici, prima e dopo l'avvento del Fascismo al potere.

Nè mi diffonderò nell'illustrare la struttura contabile del bilancio.

Il Senato ha seguito sempre, con particolare interesse, l'opera del Ministero dei lavori pubblici, e ne conosce la genesi, attraverso cui è passata, per giungere a quella che oggi si può considerare una vera politica dei lavori pubblici, libera alfine di ogni interferenza localistica e parlamentaristica, ed ispirata solo agli interessi supremi della Nazione. Mi limiterò quindi a rispondere all'onorevole relatore e all'onorevole Renda, che ha partecipato a questa discussione.

Innanzitutto debbo ringraziare il senatore Rolandi Ricci per la sua lucida relazione, che ha tratteggiato la politica dei lavori pubblici con molta efficacia, ponendo in rilievo alcuni aspetti, su cui desidero intrattenermi.

Lo stato di previsione del Ministero segna un aumento di spesa di 459 milioni sull'esercizio precedente, con un ammontare di spese di 1.475.000.000. Tale aumento, per la parte straordinaria di 396 milioni, è la logica ripercussione nei pagamenti degli impegni accesi negli esercizi precedenti. Per quanto riguarda nuovi impegni la situazione che si prospetta per il nuovo esercizio può così riassumersi.

Per opere straordinarie da eseguirsi in concessione, nonché per contributi e sovvenzioni, previsti da leggi speciali, 35 milioni; per le opere in concessione previste dalla legge sulla bonifica integrale, milioni 30.

Per quanto riguarda invece i pagamenti non differiti, e quindi per le spese e per le opere pubbliche di carattere straordinario, in gestione diretta dello Stato o degli enti locali, la Finanza si riserva di stabilire, di volta in volta, i limiti di spesa, in relazione ai provvedimenti di legge, che possano eventualmente essere decisi; mentre per le spese generali straordinarie e per quelle destinate a completare i lavori in corso, ha deciso di soprassedere a qualunque assegnazione di fondi, in considerazione dell'onere rilevante già costituito a carico del bilancio.

Si è riservata, per altro, la Finanza di esaminare ad esercizio avanzato la possibilità di assegnare per queste opere alcuni fondi.

Allo stato attuale, dunque, si hanno a disposizione per il prossimo esercizio 65 milioni per opere in concessione, che rappresentano una cifra capitale di 750 milioni. Questa disponibilità è tale da assicurare la continuità del ritmo impresso ai lavori in concessione.

Per quanto riguarda invece i pagamenti non differiti non vi è per ora, almeno, alcun impegno, ma l'assicurazione, da parte della Finanza, che al momento opportuno sarà esaminata l'eventualità di assegnare i fondi strettamente necessari.

Ho già detto, alla Camera, che ciò potrà rallentare il ritmo dei lavori, ma è da augurarsi che questa eventualità possa considerarsi una breve parentesi, perchè molte sono ancora le

necessità da fronteggiare, negli anni successivi, sia per disciplinare il regime delle acque ed il grave disordine dei monti, sulle Alpi e sugli Appennini, sia per provvedere alle opere più elementari di vita civile nel Mezzogiorno d'Italia.

L'onorevole relatore ha fatto presente l'opportunità che sia fissata una graduatoria delle opere da eseguirsi. Io credo opportuno di far presente all'onorevole relatore che il Ministro dei lavori pubblici è già su questa strada. Il ministro Giuriati aveva, con l'istituzione dei Provveditorati alle opere pubbliche, fissata quella che può considerarsi la graduatoria delle necessità nazionali, dando la precedenza alle opere più elementari di vita civile, a quelle intese ad aumentare la ricchezza nazionale, od a prevenire e riparare le calamità di ogni genere.

Comunque, il Ministero dei lavori pubblici, sarà sempre grato al Senato quante volte vorrà esprimere il proprio pensiero su questa materia.

L'onorevole relatore ha anche prospettato l'opportunità che siano modificati l'ordinamento dei servizi ed i sistemi di finanziamento del Ministero. Per quanto riguarda i servizi, il senatore Rolandi Ricci sa certamente che il Ministero è passato, in questi ultimi anni, attraverso varie riforme ed ha trovato, infine, un assestamento con l'ultimo ordinamento dato dal ministro Giuriati.

In tale assestamento io ritengo si debba rimanere almeno per un po' di tempo, prima di accingersi a ritocchi od a perfezionamenti, che potranno essere suggeriti solo da un sufficiente periodo di esperienza.

Per quanto riguarda nuovi sistemi di finanziamento, è evidente che se le Finanze non potranno in avvenire fronteggiare, in modo adeguato, le numerose esigenze di carattere nazionale ed assicurare il ritmo normale di attività al Ministero, bisognerà pure escogitare i sistemi più idonei per superare le difficoltà di ordine finanziario.

Il senatore Rolandi Ricci ha voluto quest'anno rinnovare il suo elogio al personale, che si prodiga con spirito di abnegazione in ogni circostanza, e che nulla trascura per fronteggiare le numerose incombenze che gli sono affidate. Io sono assai grato dell'elogio e ad esso mi associo, come ho già fatto nell'altro ramo del Parlamento.

Il relatore ha poi messo in risalto l'opera del ministro Giuriati, con parole che credo opportuno di ripetere al Senato: «Volentieri - egli ha scritto - la nostra Commissione coglie questa occasione per esprimere con viva soddisfazione la sua approvazione al fervore di lavoro, di cui ha dato prova l'Amministrazione del Ministero dei lavori pubblici, principalmente sotto la direzione del Ministro Giuriati; e cordialmente rivolge, con grato animo, una parola di lode al ministro, il quale fu collaboratore savio e volenteroso, ed esecutore alacre e tenace del programma ringagliardito di pubblici lavori che il Governo Fascista si è tracciato e va attuando».

L'alta parola di elogio che l'onorevole Commissione di finanze, e per essa il suo relatore, ha voluto esprimere, in questa circostanza, premia la nobile fatica dell'onorevole Giuriati, e costituisce, nello stesso tempo, un riconoscimento della bontà di quella politica che l'onorevole Giuriati ha dato al Ministero.

Il relatore, in questa discussione, ritorna sul problema stradale, ricordando che era stata delegata al Governo la facoltà di risolvere non solamente il problema della viabilità statale, per cui fu costituita apposita Azienda, ma anche quello della viabilità secondaria, con particolare riguardo alle strade rurali.

Il Senato sa perfettamente che l'Azienda della strada è già in pieno funzionamento. A distanza di pochi mesi dalla sua istituzione essa ha già modificato radicalmente i sistemi di manutenzione, ha avviato un blocco notevole di sistemazioni generali, ed è in procinto, con il nuovo esercizio, di iniziare una nuova fase di grande attività.

Per la viabilità minore faccio presente che il Ministero non ha perduto tempo.

Subito dopo istituita l'Azienda stradale, il ministro Giuriati dava disposizioni, in conformità della delega contenuta nella legge istituzionale dell'Azienda, di riunire un Comitato interministeriale, per predisporre lo schema di una legge che servisse a classificare le strade secondarie ed a fissare i criteri di manutenzione, sia dal lato tecnico che da quello amministrativo.

Annuncio al Senato, che questi studi possono considerarsi ultimati. Lo schema di decreto, che è stato predisposto, e per la compilazione del quale la Commissione non ha mancato di mantenere gli opportuni contatti con la Commissione di studio

per la riforma dei tributi locali - essendo il problema non soltanto tecnico ma anche finanziario, cioè connesso con le possibilità finanziarie degli enti locali - contiene un ordinamento, secondo il quale la rete stradale minore verrebbe suddivisa e classificata in questo modo; oltre le strade statali, vi sarebbero quelle provinciali, quelle urbane, quelle rurali. Nella categoria delle strade provinciali, sarebbero comprese non soltanto le strade ex nazionali, non inquadrata nella rete della viabilità statale, e quelle affidate oggi alle Amministrazioni provinciali, ma anche le strade in manutenzione ai comuni.

Il Governo è giunto a queste conclusioni, dopo aver interrogato i presidi ed i prefetti delle varie provincie, e dopo essersi formato la convinzione che i comuni non hanno la capacità tecnica, e spesse volte neppure la possibilità finanziaria, per assolvere convenientemente, secondo le esigenze moderne, il compito della manutenzione stradale, sacrificata assai spesso, con storni di bilancio, per altre esigenze locali.

Il Governo, perciò, tenuto conto di questi inconvenienti, delle opinioni espresse da quasi tutte le Amministrazioni provinciali, confortato dal parere favorevole dei prefetti, non ha esitato a giungere alla conclusione che la manutenzione delle strade comunali debba essere affidata alle provincie.

Strade urbane sarebbero classificate quelle comprese nel perimetro delle città.

Le rurali abbraccerebbero tutte le strade vicinali e quelle ora comunali, ma di secondaria importanza, e perciò non da includersi nelle provinciali. Tutte queste strade verrebbero consorziate sotto il controllo dell'autorità comunale. Le strade, invece, classificate provinciali sottostarebbero al controllo dell'Azienda autonoma della strada, la quale si sostituirebbe quante volte le amministrazioni provinciali non curassero convenientemente la manutenzione delle strade.

Lo schema di decreto dovrà prevedere l'obbligo per le amministrazioni provinciali di non distogliere alcuna somma da quelle stanziata in bilancio per le manutenzioni.

Per i nuovi compiti da assegnarsi all'ente Provincia si prevede un fabbisogno di 300 milioni, di fronte ai 130 milioni che costano oggi le strade comunali: bisognerà quindi dare alle provincie altri mezzi finanziari se si desidera che anche la

viabilità minore sia all'altezza dei tempi, ed in armonia a quell'organico ordinamento, che deve avere tutta la rete stradale della Nazione.

C'è da augurarsi che la Commissione di riforma dei tributi locali possa ultimare al più presto i propri studi per assicurare la sollecita entrata in vigore del nuovo ordinamento stradale: in questo senso pervengono continuamente premure degli enti interessati, i quali si trovano in quel periodo di interregno, che non è il migliore per la manutenzione delle strade.

Il relatore, infine, ha prospettato la opportunità che il Governo trovi modo di ultimare il finanziamento per l'Acquedotto pugliese. Ricorderò che il Governo non ha mai dimenticato l'Acquedotto pugliese, perchè ha speso dal 1922 ad oggi 292 milioni, dei 500 erogati dallo Stato dal 1898 in poi. Occorrono ora altri 340 milioni per completare la grande opera. C'è da augurarsi che la Finanza vi provveda quanto prima.

L'onorevole Renda ha portato in Senato l'eco della riconoscenza della Calabria per l'opera spiegata dal Governo Fascista a favore di quella regione.

Io sono grato per questo nuovo riconoscimento, che viene dalla Calabria attraverso la parola dell'onorevole Renda. Il Governo, sia per la Calabria, sia per tutte le altre regioni del Mezzogiorno e per le Isole, in armonia alle possibilità finanziarie, non mancherà di continuare la sua opera di ricostruzione.

L'onorevole Renda ha trattato anche il problema delle più rapide comunicazioni fra la Calabria, la Sicilia e il resto della Nazione; per quanto riguarda il doppio binario la sua raccomandazione è da passare al ministro Ciano. Per la costruzione di nuove ferrovie, ripeto qui quello che ebbi a dire nell'altro ramo del Parlamento, e cioè che le iniziative di nuove ferrovie bisognerà che segnino il passo, di fronte alle molte altre necessità più urgenti. D'altra parte oggi i servizi automobilistici colmano molte lacune e sostituiscono egregiamente i piccoli tronchi ferroviari che si vorrebbero ancora costruire.

Per le nuove grandi arterie di comunicazione, che si dovranno un giorno costruire, una apposita Commissione inizierà presto i suoi studi, per preparare organici programmi, tali da rispondere alle effettive supreme esigenze del Paese.

Naturalmente sarà fatta astrazione di tutti quei progetti, anche se per il passato favorevolmente istruiti, che non rientreranno in queste direttive, e che comunque risulteranno superati dalla mutate esigenze dei traffici.

Il senatore Rolandi Ricci, chiudendo la sua lodata relazione, ha scritto: «L'Amministrazione dei lavori pubblici avrà non poche difficoltà da vincere, ed auguriamoci che nè alcun terremoto, nè l'Etna, nè il Vesuvio, nè i fiumi alpini o i torrenti appenninici, diano alcun maggior lavoro ai funzionari del Ministero, i quali fecero sempre nelle più difficili occasioni, con zelo ed abnegazione, il loro dovere. Ma contro ogni avversità di eventi o asperità di compiti naturali nutriamo la più tranquilla fiducia nella volenterosa fermezza e nel patriottismo del popolo italiano».

Onorevoli senatori, non poche difficoltà dovrà effettivamente vincere l'Amministrazione dei lavori pubblici, nelle attuali restrizioni finanziarie, imposte giustamente per la tutela del bilancio dello Stato. Bisogna augurarsi quindi che la natura non aumenti le difficoltà esistenti e ci sia benigna dopo tante avversità che ha creduto di elargirci, con danno di quella prosperità che il popolo italiano va faticosamente, ma con senso di vero apostolato, conquistando al Paese. Di fronte a queste difficoltà, non mancherà lo spirito di comprensione e di fiducia da parte delle nostre patriottiche popolazioni, le quali sanno di poter contare su di un Governo, che preferisce alle promesse la eloquenza delle realizzazioni. Le preoccupazioni del momento non possono, per altro, far perdere di vista lo sforzo gigantesco sopportato dallo Stato per le opere pubbliche ed il ritmo che ha saputo suscitare in questo campo, nè possono farci perdere la fiducia e la certezza del prossimo avvenire.

Il Ministero dei lavori pubblici, inquadrata oramai la sua politica nelle organiche direttive del Regime, sorretto dall'approvazione del Parlamento e dal popolo, con la speranza che le finanze possano apprestargli quanto prima nuovi mezzi, continuerà a marciare per la sua strada, con amore e con fede, per raggiungere le nuove tappe della rinascita nazionale.

Nell'ulteriore sua attività non mancherà anche di continuare ad avere la maggiore cura di spendere bene il denaro che i contribuenti gli affidano; e che perciò è sacrosanto, cercando di

renderlo produttivo e di dare la precedenza a tutte quelle opere che rispondono, fra le molte necessità, alle più elementari esigenze della vita civile ed al sicuro accrescimento della nostra ricchezza.

Non mancherà, infine, in ogni momento, di tenere nel massimo conto tutti quei voti e suggerimenti che l'alta saggezza del Senato vorrà prospettargli. (*Applausi vivissimi e congratulazioni*).

In risposta ad un'interrogazione sulla sistemazione del bacino montano dell'Arno

(Camera dei deputati, tornata del 6 dicembre 1929)

PRESIDENTE. La seconda interrogazione dell'onorevole Coselschi è la seguente: «ai ministri dei lavori pubblici, dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se per quanto concerne la sistemazione del bacino montano dell'Arno – il Governo non creda di dover considerare «bacino montano» tutta la zona a monte della stretta di Subbiano, declassificando il tratto dell'asta principale del corso d'acqua, dal ponte di Pratovecchio in Casentino, fino alla confluenza del torrente Zenna; tratto che fu già classificato – ma non giustamente – in terza categoria».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

CROLLALANZA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Le opere per la sistemazione dell'Arno, ricadenti in provincia di Arezzo, tra il ponte di Pratovecchio e lo sbocco in destra del torrente Zenna, sono classificate tra quelle idrauliche di terza categoria con decreto Reale 21 ottobre 1926, n. 4476.

Il consiglio superiore dei lavori pubblici in un suo parere 13 ottobre 1927 relativo alla determinazione del bacino montano dell'Arno in Casentino, confermava la convenienza di detta classifica, anzi riteneva che la classifica di terza categoria potesse estendersi a monte del ponte di Pratovecchio sino a quello di Stia.

L'ufficio del Genio civile di Arezzo che sta studiando il progetto di sistemazione dell'Arno in quella provincia, ha annunciato una prevedibile spesa di lire 36 milioni ed in tale somma è compresa quella occorrente per il tratto dal ponte di Pratovecchio alla confluenza del Zenna classificato in terza categoria, spesa quest'ultima che ascenderebbe a 2 milioni di lire.

Intanto sono pervenute al Ministero le premure degli agricoltori dell'Alto Casentino ad iniziativa della Federazione dei Sindacati Fascisti agricoltori della provincia di Arezzo perchè anche le opere come sopra classificate in 3^a categoria fossero dichiarate di sistemazione del bacino montano.

Ad analogo scopo mira l'interrogazione dell'onorevole Co-selschi.

A siffatte premure debbo rispondere che la classifica tra i bacini montani o tra le opere idrauliche di varie categorie non può essere fatta se non in base ad una disamina tecnica sul genere dei lavori occorrenti in rapporto al fine da raggiungere, poichè ad ognuna delle categorie corrispondono nella legge precisi criteri di classifica, con relative diverse distribuzioni della spesa.

Non voglio negare che assolutamente quel tratto non possa rientrare tra la sistemazione montana dell'Arno, ma - allo stato attuale - esso risulta che presenta i caratteri delle opere di 3^a categoria. L'ulteriore esame del complesso delle opere occorrenti nei tratti a monte potrà dirci se la classifica in 3^a categoria debba mantenersi o se la determinazione del bacino montano possa estendersi fino alla confluenza dello Zenna.

Quel che posso assicurare è che il grandioso progetto si sta alacramente studiando, che il progetto di 2 milioni per le opere di 3^a categoria si sta affrettando, e poichè si riconosce l'urgenza di eseguire al più presto i lavori assolutamente indilazionabili per salvare dalle piene le zone più minacciate, il Genio civile sta allestendo alcune perizie di stralcio che prevederanno una spesa di circa 400.000 lire.

Ho dato già istruzioni perchè tali perizie di stralcio mi siano prontamente inviate ed esaminerò con tutta benevolenza se e come possano rientrare tra le attuali disponibilità di bilancio.

Certo per facilitare il finanziamento del progetto di sistemazione dell'Arno sarà opportuno che si affretti la costituzione del Consorzio tra gli enti interessati che potrebbero assumere in concessione le opere.

Queste iniziative consorziali sono da auspicare, e debbo rilevare che, a quanto mi risulta, sino a poco fa (la notizia rimonta a tre mesi) il Consorzio di 3^a categoria non erasi ancora costituito, il che ha costretto lo Stato a dover compilare il progetto, e se non costituito ancora, costringerebbe lo Stato a iniziarne la esecuzione, sempre ben inteso, nei limiti delle disponibilità di bilancio.

In risposta ad un'interrogazione sulla costruzione del ponte sull'Imera

(Camera dei deputati, tornata del 19 dicembre 1929)

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole camerata Di Belsito, al ministro dei lavori pubblici, «per conoscere se in seguito a domanda già inoltrata al Ministero dei lavori pubblici pel tramite del Provveditorato delle opere pubbliche per la Sicilia, verrà concesso il contributo statale per provvedere alla costruzione del ponte sull'Imera - indispensabile per allacciare i due tratti della strada Alimena-Resuttano - strada costruita dal 1883 e rimasta inutilizzata fino ad oggi per la mancanza di detto ponte e ciò con grave danno di parecchi comuni delle provincie di Palermo e Caltanissetta».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

CROLLALANZA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* La costruzione del ponte sull'Imera, a completamento della strada tra Resuttano ed Alimena, di cui si occupa il camerata Di Belsito, unitamente ad altri colleghi siciliani, se non sbaglio della provincia di Caltanissetta, risponde effettivamente ad una urgente necessità, accertata anche dal Ministro dei lavori pubblici e per cui ha più volte fatto premura lo stesso provveditore alle Opere pubbliche della Sicilia.

Si tratta di una strada effettivamente iniziata e portata a termine da alcuni decenni che manca però del ponte che valga a metterla in efficienza ed a far cessare una inutile manutenzione

nonchè a consentire che la strada stessa sia assegnata all'uso per cui fu costruita. Però, egregio camerata, non basta che il Ministero abbia accertato questa necessità. Necessità simili ce ne sono purtroppo parecchie ed urgenti anche nella stessa Sicilia, particolarmente nel campo delle costruzioni stradali.

Il Ministero, allo stato attuale, non può dare nessun preciso affidamento per la corresponsione del concorso del 50 per cento che è stato chiesto dalla provincia. Può soltanto assicurare che la domanda trasmessa dalla provincia di Caltanissetta è ammissibile, che come tale sarà varata e che non appena sarà possibile sarà data la concessione in armonia alle possibilità finanziarie del Ministero dei lavori pubblici.

**In risposta ad un'interrogazione
sulla costruzione di un nuovo
valico appenninico per il completamento
della direttissima Genova-Milano**

(Camera dei deputati, tornata del 20 dicembre 1929)

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Marchi, Bombrini, Barni, Medici del Vascello, Brunelli, Pala, Ardissonne, Lantini, Biancardi, De La Penne, Landi, Alessandrini, Maggi Carlo Maria, Bibolini, Zanicchi, Leale, Storace, al ministro dei lavori pubblici, «per conoscere se, in considerazione del sempre maggior sviluppo del traffico del porto di Genova e dei lavori in corso i quali assicureranno allo scalo entro un breve periodo di anni una nuova e rilevante potenzialità, sia stata ripresa in esame la urgente necessità della costruzione del terzo valico appenninico (noto sotto il nome di direttissima Genova-Milano) il quale, essendo chiamato ad accelerare le comunicazioni fra Genova e il suo retroterra, costituisce parte integrante ed essenziale delle provvidenze già attuate dal Governo nazionale per consolidare nel tempo il primato mediterraneo del porto di Genova».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

CROLLALANZA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'interrogazione presentata dal camerata Marchi, unita-

mente a un gruppo dei deputati della Liguria e della Lombardia, per il completamento della direttissima Milano-Genova investe indiscutibilmente un problema nazionale di primissimo ordine, del quale il Governo è perfettamente compenetrato, perchè esso mira appunto a potenziare maggiormente l'attrezzatura e l'*hinterland* del porto di Genova. Il quale, se ha già un primato indiscutibile nel Mediterraneo è destinato a potenziare ancor più il nostro commercio di esportazione e di importazione.

Il camerata Marchi sa però che, dopo l'entrata in esercizio del tronco da Torino ad Arquata, il Governo ha già allestito il secondo lotto (chiamiamolo così) del progetto, che riguarda il completamento della linea da Arquata a Genova, e precisamente il terzo valico dell'Appennino. Tale progetto importa su un percorso di 25 chilometri una spesa di 600 milioni, di cui circa 400 semplicemente per il nuovo traforo dell'Appennino.

Bisogna che io faccia presente al camerata Marchi e agli altri colleghi che attualmente tutti gli sforzi finanziari del Governo sono concentrati, nel campo delle costruzioni ferroviarie, al completamento della direttissima Bologna-Firenze, nonchè alla ultimazione di altre ferrovie che sono in costruzione da parte del Ministero dei lavori pubblici.

È evidente che in questo periodo non possono essere distratte le scarse possibilità finanziarie dagli scopi per i quali sono destinate, ed è anche evidente che quel progetto che è stato già allestito dal Ministero dei lavori pubblici dovrà essere aggiornato, in rapporto ai nuovi lavori del porto di Genova, particolarmente fra Sampierdarena e il bacino Vittorio Emanuele III.

Il Governo però non mancherà di riprendere in esame il progetto, di sottoporlo alla Commissione ministeriale che è stata ultimamente istituita per formulare il nuovo piano regolatore delle ferrovie. Tale Commissione ha il compito sia di fare giustizia dei molti progetti approvati nei decenni passati ed anche in questi ultimi anni, progetti che sono indiscutibilmente superati con lo sviluppo automobilistico, da altri mezzi di locomozione, sia di integrare nello stesso tempo la rete delle ferrovie, in rapporto specialmente alle grandi linee di comunicazione, alle esigenze particolari di alcuni grandi porti, ed alla necessità di dover collegare alcune regioni che sono ancora disunite fra di loro.

In quella sede prossimamente sarà sottoposto ad esame anche il progetto del completamento della Milano-Genova perchè si inquadri in quello che sarà il nuovo piano regolatore. Al momento opportuno quindi il Governo non mancherà di studiare quello che potrà esser fatto per trasportare dal campo dei propositi in quello delle realizzazioni questo che indiscutibilmente è uno dei più importanti problemi ferroviari.