

**Sul disegno di legge:
Conversione in legge del Regio decreto-legge
2 dicembre 1928, n. 3179, contenente norme
per la tutela delle strade e per la circolazione (*)**

(Senato del Regno, tornata dell'11 marzo 1930)

PRESIDENTE. [...] Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Il Codice della strada si può dire che abbia avuto effettivamente, in un anno, un collaudo completo. Prima sulle stesse strade, da parte di coloro che se ne servono, poi sulla pubblica stampa per le polemiche che ha suscitato, infine alla Camera, oggi in questa alta Assemblea del Parlamento.

La discussione che si è svolta è stata quanto mai ampia ed esauriente. Il Governo è assai lieto di tutto ciò, perchè ha visto riaffiorare molti quesiti e preoccupazioni, che gli stessi componenti della Commissione interministeriale si posero, al momento in cui dovettero procedere alla compilazione del Codice.

Vuol dire, dunque, che quelle titubanze, quelle preoccupazioni non erano infondate.

(*) Il disegno di legge (*stampato* n. 240) fu approvato definitivamente dal Senato nella seduta del 12 marzo 1930 e divenne la legge 17 marzo 1930, n. 230.

Prima di esaminare gli aspetti più salienti di questa discussione, io intendo porgere un vivo ringraziamento al relatore, senatore De Vito, il quale per conto dell'Ufficio centrale ha stilato una relazione veramente organica e pregevole, nonchè ai vari oratori, che alla discussione hanno partecipato, offrendo un largo contributo di osservazioni, che a suo tempo saranno tenute presenti dall'apposita Commissione che procederà alla compilazione del testo definitivo del Codice.

Gli onorevoli senatori certamente ricorderanno quelle che erano le condizioni delle strade in Italia fino a due o tre anni fa, cioè anche dopo l'avvento del Fascismo al potere.

Le strade, per vecchia tradizione e consuetudine, erano diventate dei grandi collettori dei servizi pubblici e, qualche volta, di affari esclusivamente privati.

Le strade, prima ancora che l'Azienda avesse provveduto alle pavimentazioni, erano lastricate di individualismo e del sacro egoismo dell'automobilista, del carrettiere, del pedone, del frontista e di quanti altri le consideravano di loro assoluta pertinenza e si mostravano insofferenti delle altrui esigenze.

Il Fascismo ha voluto, in un determinato momento, risolvere radicalmente il problema, e si è preoccupato di dare alla viabilità un nuovo ordinamento giuridico, tecnico ed amministrativo, nonchè delle norme intese a tutelare l'ingente patrimonio stradale ed a disciplinare la circolazione, secondo le esigenze moderne dei traffici.

Per quanto riguarda il nuovo ordinamento giuridico, tecnico ed amministrativo, un primo passo il Regime ha fatto, ed un passo notevole, con la creazione dell'Azienda autonoma della strada, la quale si è preoccupata innanzi tutto di classificare, con nuovi criteri, le strade di interesse nazionale, e quindi ad esse si è dedicata, con ingenti mezzi finanziari e con febbrile attività, iniziando e portando sollecitamente avanti un organico programma di pavimentazioni, in tutto rispondenti alle esigenze dei tempi ed alle aspettative del Paese.

Un secondo passo, in questa materia, è già stato compiuto dal Governo con lo studio, oramai ultimato, della nuova legge sulla viabilità minore.

Questa legge, che non tarderà ad esser approvata e ad entrare in vigore, tiene conto di voti più volte manifestati, ed accentra nell'Ente provincia anche la manutenzione delle strade comunali, escluse quelle di carattere urbano o che abbiano finalità eminentemente agricole.

Il nuovo ordinamento giuridico, tecnico ed amministrativo, avrà così il suo organico assetto.

Gettate così le basi del nuovo ordinamento delle strade, iniziata la loro trasformazione, il Governo non ha tardato ad unificare ed aggiornare le norme che le tutelano e ne disciplinano la circolazione, nonchè l'Istituto che garantisce il loro rispetto.

È stata così creata la Milizia della strada, quella milizia che il senatore Tassoni ha voluto vedere intenta a dare la caccia alle contravvenzioni; e che invece ha già reso notevoli servizi al Paese. Ma di ciò mi occuperò in seguito.

Fissati in sintesi i termini del problema stradale, secondo la impostazione organica che ad esso è stata data dal Fascismo, non sarà male ricordare al Senato che alla compilazione del Codice della strada ha atteso una Commissione, della quale facevano parte, oltre che funzionari dei Ministeri dei lavori pubblici e delle comunicazioni, anche quelli della giustizia. La Commissione non si nascose le difficoltà dell'impresa, tenuto conto del contrasto degli interessi che doveva armonizzare, ma all'arduo lavoro si dedicò egualmente, con passione e buon volere, convinta che l'unificazione e l'aggiornamento della legislazione esistente avrebbe comunque rappresentato un gran passo avanti nella materia. La Commissione naturalmente non ha preteso di aver fatto opera perfetta.

Io stesso, che l'ho presieduta, seguendo attentamente la discussione che si è svolta prima alla Camera e poi al Senato, mi rendo conto che alcune imperfezioni, lacune o discordanze, specie di ordine giuridico, il Codice presenta in modo evidente.

Posso quindi senz'altro dichiarare, a nome del Governo, che quanto è stato rilevato, in questa materia da eminenti giuristi e valorosi parlamentari, sarà attentamente esaminato dalla Commissione. Posso aggiungere che lo stesso Ministro guardasigilli ha assicurato la sua personale collaborazione per riordinare tutta la materia di ordine giuridico.

Occorre, però, tenere presente che il giorno che si dovettero unificare i vecchi regolamenti di polizia stradale e le norme sulla circolazione, che il giorno che si volle fare di questa materia difforme un tutto omogeneo e rispondente alle esigenze dei tempi, ebbero necessariamente a verificarsi delle discordanze e delle lacune; e, infatti, il Codice alcune ne presenta, che noi saremo lieti di colmare.

È stato osservato che il Codice si preoccupa di stabilire per ogni articolo una sanzione. Ricordo che quando si predispose il testo erano in contrasto due tendenze: una dei giuristi i quali si preoccupavano di avere raccolta, in un unico titolo, tutta la materia delle sanzioni; un'altra, che chiamerei dei tecnici, che era ispirata alla preoccupazione di compilare una legge di facile ed immediata consultazione per i vigili dell'Azienda e degli altri Corpi armati, che avrebbero dovuto assicurare la disciplina sulle strade.

Prevalse la seconda tendenza.

Tanto l'uno che l'altro sistema presentano dei vantaggi e degli inconvenienti.

La questione sarà riesaminata dalla apposita Commissione.

Al di sopra, però, di questi o di altri inconvenienti, che non sono di carattere fondamentale, il Codice della strada va esaminato, ora, in blocco, nel suo spirito informatore.

Da questo punto di vista io credo di poter affermare che il Codice, da tutte le polemiche che si sono manifestate, da tutte le discussioni che si sono svolte, nei due rami del Parlamento, esce collaudato in modo vittorioso, perchè segna un grande passo avanti, nella complessa disciplina della circolazione e delle norme che regolano il rispetto di un vasto patrimonio, che è costato miliardi allo Stato, e del quale tutti dobbiamo essere gelosi custodi e valorizzatori. Il Codice della strada è stato anche elogiato all'estero. Riviste tecniche e congressi lo hanno additato come una grande realizzazione.

Ed allora, se consideriamo tutto ciò, e guardiamo alla legge nella sua essenza; se teniamo conto delle sue finalità; se non dimentichiamo le innovazioni ed i progressi che consacra, dobbiamo essere paghi dei risultati raggiunti, tanto più che coi perfezionamenti suggeriti e con la eliminazione degli inconvenienti segnalati potremo avere un Codice in tutto degno del Regime e dell'Italia nuova. *(Approvazioni)*.

Una delle osservazioni più salienti che ha fatto il relatore riguarda la materia delle concessioni. In questo campo effettivamente, volendo prendere alla lettera la legge, degli inconvenienti possono verificarsi. Il senatore De Vito ha prospettato che, nei riguardi di alcuni servizi pubblici attraversanti le strade, non può concepirsi la doppia figura giuridica del concedente, cioè di quello che ha dato la concessione del servizio, sia questo un elettrodotto o una ferrovia o tramvia o un cavo telefonico, e di quello che deve subire la servitù derivante dalla concessione, e che pensi di voler dare a sua volta un'ulteriore concessione perchè l'attraversamento si compia. Effettivamente riconosco che questa materia va riveduta. Ne sono tanto convinto che ricordo al Senato che l'Azienda della strada ha impartito, subito dopo entrato in vigore il Codice, con apposita circolare, delle disposizioni intese a chiarire le finalità della legge.

Quelle disposizioni, però, se vogliono eliminare l'equivoco delle due concessioni, mirano anche a riaffermare la volontà precisa dell'Azienda di voler evitare che i concessionari considerino la strada, come hanno fatto sin'ora, come un'area pubblica, che per essere sottoposta a servitù non meriti alcuna garanzia intesa a preservarla da danni ed a mantenerle la piena efficienza delle sue funzioni.

Io penso quindi che debba essere chiaramente modificata questa parte della legge in modo che non ci siano più dubbi: l'Azienda considera l'attraversamento di alcuni servizi pubblici come servitù, ma la servitù intende regolare, sia nei riguardi della pubblica incolumità, che nella difesa ed efficienza del patrimonio stradale. Non può per altro, come si vorrebbe, considerarsi allo stesso modo il problema degli attraversamenti da quello dell'impianto ed esercizio di un determinato servizio lungo le strade.

Quante volte la concessione riguardi la percorrenza di un determinato servizio lungo la strada, è evidente che la competenza ad accordarla è dell'Azienda.

Questa può anche non concederla se tecnicamente si presenti la possibilità di risolvere il problema, senza sacrificio o diminuita efficienza della strada, con il collocamento dei servizi in sede propria.

Questo il concetto che deve ispirarci nella revisione del Codice per questa importante materia.

Le osservazioni che sono state fatte in questo campo saranno attentamente esaminate; ma è tempo che si smetta dall'affermare, nonostante le norme e le circolari che l'Azienda della strada ha emanato, che questa crei difficoltà per lo sviluppo di determinati servizi pubblici. Chi sostiene ciò è bene che dalla mia bocca, nella solennità del Senato, senta ripetere che lo Stato non può consentire che si continui ad equivocare.

Lo Stato si preoccupa innanzi tutto di evitare che le strade continuino ad essere quello che purtroppo sono state fino ad oggi.

Il relatore onorevole De Vito ha anche prospettato delle preoccupazioni nei riguardi delle distanze da mantenersi sulle strade, circa la identificazione degli abitati. Posso dirgli che nella legge che disciplina la viabilità minore è stato riesamianto il problema delle traverse interne. Con la traversa interna sarà precisato anche quello che dovrà considerarsi il limite dell'abitato.

È stata anche prospettata la convenienza che l'Azienda della strada cerchi di creare delle piste speciali per biciclette. Ciò sarebbe l'ideale. In qualche caso si è provveduto in questo senso, sia dalle Amministrazioni provinciali che dall'Azienda stradale. Possiamo essere tutti d'accordo nel desiderare che le strade siano costruite o sistemate in modo da avere una sezione per il traffico automobilistico, una per il traffico a trazione animale, un'altra per i pedoni ed un'altra ancora per le biciclette.

Bisognerebbe avere però molti quattrini, ciò che oggi non abbiamo.

È stata anche prospettata da alcuni organi interessati, e se ne è fatto eco anche l'onorevole De Vito, la convenienza di non creare limitazioni nei riguardi dei manubri per biciclette. Effettivamente il Codice della strada si è preoccupato di evitare che i manubri da corsa, imprimendo una maggiore velocità alle macchine, fossero motivo di frequenti investimenti.

Essendosi, però, potuto far distinzione fra manubrio da corsa, propriamente detto, e manubrio da pista, il Governo non ha difficoltà a rivedere questa parte del Codice, nel senso che

possano essere riammessi liberamente alla circolazione le macchine aventi manubri da corsa, vietando però sulle strade pubbliche l'uso di biciclette che abbiano manubri da pista.

Il senatore De Vito ha anche accennato, e con lui qualche altro oratore, a quella parte del Codice che mira a disciplinare il traffico dei pedoni. In proposito devo dichiarare che questa materia è stata a suo tempo lungamente esaminata.

Si tratta di uno o due articoli, ma questi sono stati fra quelli che hanno dato il maggior da fare alla Commissione.

Con il crescente sviluppo del traffico automobilistico, bisognava pur dare una disciplina al pedone, perchè in verità non tutti gli investimenti dei pedoni, da parte degli automobilisti, debbono attribuirsi a colpa di quest'ultimi; anzi si può dire che in molti casi gli investimenti derivano dalla noncuranza dei pedoni e dal modo anarchico con cui questi circolano sulle strade... quando è risaputo che le strade vanno diventando sempre più pericolose di quei passaggi a livello, di cui il Senato si è tanto occupato, e per cui il collega Ciano ha ieri interloquuto in modo così brillante ed esauriente.

Per questa parte del Codice sono autorizzato a dichiarare che non si torna indietro. La norma di marcia del pedone a sinistra è quella che si presenta come la più pratica, in quanto tiene conto dell'ostacolo che viene di fronte e che perciò può essere agevolmente visto ed evitato.

Il pedone deve abituarsi a camminare a sinistra, anche quando ciò non gli è imposto, perchè questo modo si crea, con l'adottata mano a destra dei veicoli, una disciplina che naturalmente lo preserverà, per ogni via di città o di campagna, da qualsiasi investimento.

Il senatore De Vito propone, quando il marciapiede abbia una determinata larghezza, la doppia circolazione dei pedoni, e quindi, in questo caso, il «pedone a destra».

Mi sembra che ciò non servirebbe ad altro che a confondere le idee, proprio quando è più che mai necessario che siano semplici e chiare nella mente di tutti coloro che circolano per le strade. Non si può dire: pedoni a sinistra in questo caso, pedoni a destra in quest'altro!

D'altra parte, se si dovesse adottare ciò che desidera l'onorevole De Vito, le amministrazioni comunali si vedrebbero

costrette ad aumentare i vigili in tutte le strade, perchè i vigili, che badano alla circolazione dei veicoli, non potrebbero anche regolare la circolazione dei pedoni sui marciapiedi, nel doppio senso.

Comunque, ripeto, in questa materia sono autorizzato a dire che non si torna indietro.

È stato anche richiesto che si adotti per le automobili il collaudo per serie anzichè per macchina. D'accordo con il collega Ciano posso senz'altro dichiarare che questo voto trova favorevole il Governo e che se ne terrà conto nella revisione del Codice.

Circa la convenienza di fissare la guida a destra ovvero a sinistra nelle macchine, posso dichiarare, di concerto con il collega Ciano, che il Governo ritiene che la cosa migliore sia di lasciare libere le case di costruire macchine con guida a destra ed a sinistra, perchè entrambi i sistemi hanno i loro vantaggi ed i loro inconvenienti; la guida a destra è la migliore fuori degli abitati perchè controlla meglio il ciglio delle strade; la guida a sinistra è invece più conveniente nelle città specie se con strade strette, dando la possibilità di mantenere la dovuta distanza dalle colonne di macchine che si incontrano.

Comunque non è il caso di disciplinare questa materia, tanto più che in Italia si costruiscono ottime macchine con guida a destra ed ottime macchine con guida a sinistra. Per quanto riguarda i pneumatici e le gomme piene è stata prospettata la convenienza, stante l'obbligo per il 1° maggio di sostituire le gomme piene con altrettanti pneumatici, di concedere una congrua proroga. Posso annunziare che per iniziativa del collega delle comunicazioni è in corso un provvedimento di legge secondo il quale rimane ferma agli effetti della sostituzione la data del 1° maggio soltanto per le nuove macchine, che entrano in circolazione.

Per quelle invece che sono già fornite di gomme piene e che a vuoto non sviluppano una velocità maggiore ai 30 chilometri, è consentita una proroga fino al 31 dicembre del 1931; ciò in considerazione delle ingenti scorte di gomme piene che sono ancora nelle fabbriche.

Un'altra questione, che ha appassionato molto il Reale Automobile Club d'Italia, e della quale si sono fatti eco alla

Camera e al Senato varii oratori, è quella della doppia immatricolazione delle macchine. La Commissione a suo tempo tentò di evitarla, rendendosi conto che la doppia immatricolazione portava degli inconvenienti; ragioni però di ordine politico consigliarono a non modificare la procedura in vigore.

Penso, per altro, che qualche cosa per snellire la procedura e per evitare gli inconvenienti lamentati si possa fare. Si potrebbe lasciare la immatricolazione al Reale Automobil Club, ma questa dovrebbe avvenire solo dopo il *nulla osta* dell'autorità politica.

È stato richiesto un maggior rigore nel rilascio e nel rinnovo delle patenti. Il ministro delle comunicazioni ha dichiarato l'altro giorno al Senato che è convinto di questa necessità. Senza voler ora precisare in che modo si potrà effettuare questo maggior rigore, basterà confermare che il Governo, in rapporto allo sviluppo dell'automobilismo, non mancherà di adottare i dovuti provvedimenti per assicurare che le macchine siano condotte da coloro che sanno guidarle, e che sono sempre padroni di se stessi.

È stato anche chiesto che si standardizzi il tipo delle vetture da piazza. Vi sono degli inconvenienti e dei vantaggi.

Indiscutibilmente il tipo unico delle vetture da piazza è consigliabile agli effetti della fabbricazione, ma impedirebbe il commercio delle macchine usate che pure rappresenta un mercato notevole. Si vedrà di trovare qualche cosa che cerchi di raggiungere questa finalità, senza precludere la possibilità di mettere in circolazione anche macchine usate che si avvicinino al tipo della macchina da piazza.

Un'altra questione sollevata è quella della velocità; se cioè non convenga ritornare ai vecchi regolamenti che facevano obbligo negli abitati di andare a 10, 15 e 20 chilometri all'ora, e non segnavano limitazioni sulle strade di campagna.

Il motivo per cui s'innovò questa materia fu uno solo: cioè la difficoltà a disciplinare con norme assolute e la necessità di eliminare degli ostacoli allo sviluppo dell'automobilismo derivanti dalle ordinanze delle autorità locali.

Non so, per altro, se sia logico imporre una velocità a 15 chilometri all'ora anche negli spaziosi viali delle grandi città e

viceversa lasciare una velocità sconfinata fuori dell'abitato, su strade dove magari si svolgono attività e forme di traffico più intense e pericolose di quelli urbani, oppure se non convenga effettivamente lasciare, come oggi il Codice contempla, al senso di responsabilità del conducente, di regolare la velocità della macchina in rapporto agli ostacoli ed alle caratteristiche della strada che deve percorrere.

Questa formula presenta anche degli inconvenienti, ma credo che sia la cosa migliore lasciarla così; perchè altrimenti gli inconvenienti aumentano anzichè diminuire.

Al senatore Nuvoloni che ha prospettato i gravi disagi derivanti al traffico dai passaggi al livello, ricorderò che da parte dell'Azienda della strada, fino ad oggi, sono in corso lavori per l'abolizione di 59 passaggi a livello, con la costruzione o di cavalcavia o di sotto passaggi o di varianti. Però l'Azienda, che in un primo tempo, si è preoccupata di voler affrontare contemporaneamente tutti i lavori necessari, sui vari tronchi stradali, sia di pavimentazione, che di rettifiche, di varianti, eccetera, preoccupata successivamente di voler combattere, innanzi tutto, la polvere ed il fango, ha creduto opportuno, nella ulteriore sua attività, in rapporto anche alle possibilità finanziarie, ridurre il numero delle varianti ed anche delle abolizioni dei passaggi a livello allo strettamente necessario, per attendervi in un secondo tempo; per dare invece preminente sviluppo alle sistemazioni stradali permanenti o semipermanenti.

Da parte dei senatori Giampietro e Longhi sono stati prospettati, in modo notevole, quelli che sono gli inconvenienti di ordine giuridico a cui ho già accennato. Io non ho che a ripetere ciò che ho detto poc'anzi; tutta questa materia sarà rivista attentamente e sarà tenuto il massimo conto delle osservazioni dei senatori Longhi e Giampietro.

Il senatore Longhi ha inoltre prospettato la convenienza della assicurazione obbligatoria. Questa materia è stata largamente trattata, poi da altri oratori. Il senatore Pavia si è dimostrato di avviso contrario a quello del senatore Longhi; lo stesso presidente del Reale Automobile Club d'Italia senatore Crespi, ha prospettato i suoi dubbi; e, infine, lo stesso relatore è stato molto perplesso nell'esprimere il suo pensiero preciso in questa materia.

È evidente che l'assicurazione rappresenta uno dei mezzi migliori per risolvere il problema del risarcimento dei danni verso terzi, ma presuppone per non diventare gravosa uno sviluppo maggiore dell'automobilismo.

Adesso sembra non opportuno creare un carico o un tributo qualunque che venga a gravare sul costo delle macchine. Certo il problema sarà attentamente esaminato, in rapporto a quello che vi è già nella legislazione straniera ed alla larga messe di studi che è stata fatta in proposito, anche in Italia. Assicuro il senatore Longhi che il Governo, in linea di massima, è favorevole alla assicurazione. Si riserva solo di studiare il modo per non renderla gravosa e di scegliere il momento più idoneo per applicarla.

Il senatore Valenzani si è preoccupato della circolazione delle macchine agricole. Il senatore Valenzani sa che in questo campo, pur essendo stata prevista una determinata disciplina da parte dell'Azienda, non si è mancato di superare gli inconvenienti che potevano derivare dall'applicazione rigida della legge, consentendo che le macchine, con determinati requisiti, possano attraversare le strade statali pavimentate. Ma voler ritornare all'assoluta libertà nella circolazione delle trattrici, o, in genere, delle macchine agricole, mi sembra assai pericoloso, in un momento in cui lo Stato ha impegnato centinaia di milioni per la pavimentazione stradale, e quando non può dire di aver fatta completa esperienza anche in questa materia.

Io sono per il mantenimento della disciplina imposta, sia pure ridotta allo stretto indispensabile.

Il senatore Tassoni si è preoccupato del numero delle contravvenzioni elevate sulle strade nel 1929. Il numero è di 480.000. Egli ha parlato di caccia alle contravvenzioni, caccia giustificata da una preoccupazione di lucro da parte dell'agente. Io ricorderò al Senato che questo Codice ha eliminato proprio lo sconcio della caccia alle contravvenzioni e l'ha eliminato in un modo molto semplice: abolendo il contributo che spettava all'agente per ogni contravvenzione contestata.

In rapporto al numero elevato delle contravvenzioni farò presente al senatore Tassoni che delle 480.000 contravvenzioni elevate, soltanto 174.000 sono state contestate dalla Milizia della strada, e di queste soltanto 30.893 riguardano gli automobilisti.

Non c'è, dunque, la caccia all'automobilista, e lo dimostrano queste cifre. È pertanto evidente, per quanto riguarda la Milizia stradale, e potrei aggiungere per tutti i militi, preposti ai servizi di vigilanza sulla circolazione, che la caccia all'automobilista non c'è. Il resto delle contravvenzioni riguarda i veicoli.

Aggiungerò che le contravvenzioni contestate in febbraio agli automobilisti sono discese a 1858: un cifra insignificante! Invece è quasi rimasto invariato il numero delle contravvenzioni elevate a carico dei veicoli a trazione animale. Ciò dimostra che gli automobilisti hanno sentito più di tutti la necessità della disciplina sulle strade, e che la Milizia stradale trova i maggiori ostacoli proprio nei conducenti i veicoli a trazione animale.

Comunque, è bene non dimenticare che in questo campo si sono fatti dei grandi passi avanti, e perciò o non ho da ammonire, come mi si è chiesto, ma da elogiare, come capo dell'Amministrazione, l'opera della Milizia della strada.

Questa, con poche unità (non arriviamo a 400 uomini tra ufficiali e militi, mentre all'estero si parla di migliaia di persone) con forze così modeste, rende veramente dei grandi servizi al Paese. E se il numero delle contravvenzioni, per quanto riguarda la trazione animale, rimane ancora invariato, nei rispetti dell'anno scorso, dobbiamo ricordare che cosa era la circolazione sulle strade qualche anno fa. Potremmo correre col pensiero in luoghi molto vicini a noi: ai Castelli Romani. Oggi, sulla Tuscolana o sull'Appia Nuova, non si cammina in modo perfetto, ma è evidente che gli inconvenienti che prima si lamentavano sono ridotti assai. Anche i carrettieri che prima si consideravano i padroni della strada, finiscono, sia pure a denti stretti, coll'adattarsi a questa dura ma necessaria disciplina.

Nel rivolgere un elogio alla Milizia della strada, intendo elogiare anche l'opera dell'Azienda, attraverso i suoi funzionari tecnici ed amministrativi. Si deve all'Azienda della strada ed alla Milizia stradale se oggi le strade sono qualcosa di diverso da ciò che erano ieri; anche se non abbiamo raggiunto ancora quella perfezione che è nei voti, alla quale tendiamo, ma che non si conquista, con le facili critiche, ma con la tenacia, l'esperienza e con ingenti capitali.

Il senatore Crespi ha ricordato in questa sede le benemerienze del Reale Automobile Club d'Italia, e ci ha portato qui delle

statistiche interessanti nei riguardi dello sviluppo dell'automobilismo in Italia. Io non ho che da associarmi di vero cuore al compiacimento rivolto a quell'Ente.

I servizi che il Reale Automobil Club d'Italia rende sono conosciuti. Il senatore Crespi, passando poi dall'automobilismo ad una materia non strettamente affine all'attività del R.A.C.I. e cioè agli elettrodotti, si è voluto far portavoce delle preoccupazioni, di ordine giuridico, sollevate da altri oratori, nei riguardi degli attraversamenti stradali.

Credo che nell'interesse dei soci dell'Automobile Club, così degnamente presieduto dal senatore Crespi, per l'incolumità di quanti si servono della strada, nonchè per la sua efficienza tecnica, sarà bene che le strade abbiano il minor numero di servitù. Comunque, una regolazione di tali servitù non può tradursi che in un beneficio per le strade e gli automobilisti.

Il senatore Crespi non può quindi non approvare i concetti che io ho esposto, più innanzi, in materia di attraversamenti.

Il senatore Crespi ha avanzato anche delle preoccupazioni circa l'alberatura delle strade: noi abbiamo detto: «alberate», abbiamo fatto raccomandazioni alla provincie e ai comuni, ma non abbiamo detto: «alberate sempre in tutti i casi». D'altronde, che la mancanza di alberatura costituisca un inconveniente, il senatore Crespi, che è autorevole membro del Consiglio di amministrazione dell'Azienda della strada, sa bene, e sa altresì che l'Azienda ha disciplinato questa materia, nel senso di raggiungere la finalità di alberare le strade, ma anche di evitare che l'alberatura vada a detrimento della larghezza della strada, giacchè essa viene eseguita generalmente lungo il ciglio dei fossi. Non vorrei che le preoccupazioni manifestate affievolissero lo slancio veramente notevole, che da parte di amministrazioni comunali, e provinciali si è risvegliato in questi ultimi tempi: quando noi pensiamo al Mezzogiorno, dove il sole in alcuni mesi dell'anno rende impraticabili le strade, perchè c'è da morire arrostiti, scorgiamo subito il beneficio che può derivare dalla alberatura delle strade, fatta in larga misura, quante volte venga effettuata in modo intelligente.

L'onorevole senatore Crespi, nel momento stesso in cui affacciava i suoi dubbi sull'ulteriore utilità dello sviluppo delle autostrade, raccomandava che tutte le possibilità finanziarie siano concentrate nel migliorare le sedi stradali.

Il senatore Crespi sa che questa è la nostra norma; sa anche che la nostra preoccupazione quotidiana, al di sopra delle critiche degli incompetenti o dei superficiali, è quella di fare in modo che le strade possano rispondere, sotto tutti i punti di vista, alle esigenze del traffico e delle aspettative del Paese, ed anzitutto possano corrispondere a quella visione del problema, che ha avuto il Capo del Governo, nel momento in cui ha istituito l'Azienda della strada.

Il senatore Diena si è occupato dell'articolo 122.

Questo articolo è passato al vaglio di valorosi funzionari del Ministero di grazia e giustizia ed è stato esaminato personalmente dal ministro guardasigilli. Non è certo la formula perfetta; però se essa non dice completamente quello che noi si proponeva che dicesse, per scindere quanto più è possibile la responsabilità del conducente da quella del proprietario, non si mancherà di ricercare una dizione migliore, con la collaborazione del ministro guardasigilli.

Onorevoli senatori, dopo avere esaminato punto per punto quelle che sono state le osservazioni più importanti fatte al Codice della strada, nei due rami del Parlamento, io non posso che ricordare al Senato che, in fondo, il Governo non aveva, nel momento in cui compilava il testo, che una sola preoccupazione: dare al Paese una legge lungamente attesa tale da fronteggiare le esigenze del traffico.

Non abbiamo pensato, nè ci siamo illusi di fare opera perfetta: credo però che dopo un anno dalla sua entrata in vigore e dopo l'ampio dibattito che si è svolto, non sia ormai più difficile migliorare notevolmente la legge stessa, sì da renderla veramente organica, innovatrice e rispondente alle esigenze del Paese.

Credo anche che tutti saremo concordi nel ritenere che una preoccupazione deve prevalere su tutte le altre: instaurare sempre più nella Nazione il nesso del rispetto del patrimonio stradale e la più assoluta disciplina della circolazione.

L'Italia, con l'impostazione organica che è stata data dal Regime al problema stradale, può e deve riconquistare quello che fu un suo primato.

Se l'Italia, dopo anni di abbandono, è arrivata tardi alla sistemazione ed alla disciplina della viabilità, se alcune Nazioni

ci hanno preceduto, noi però abbiamo la coscienza di trovarci oramai sulla strada buona, su quella strada che ci consentirà fra non molto di poter non sfigurare nel confronto con altre Nazioni.

Ci sono alcune nostre sistemazioni stradali e l'onorevole Nuvoloni ha voluto ricordare quelle della Riviera Ligure, che non hanno proprio nulla da invidiare a quelle delle strade francesi. Posso affermare per altro che quel tratto di sistemazione stradale, se rappresenta il tratto oggetto di maggiori cure, perchè serve una zona turistica ed economica di grande importanza e perchè costituisce un'arteria di comune, se quella sistemazione rappresenta il fior fiore delle sistemazioni stradali, non costituisce però l'unico titolo di benemerita del Regime in materia stradale, perchè noi, raffinando la nostra esperienza, potenziando sempre più e meglio la nostra attrezzatura, abbiamo la coscienza che, fra alcuni anni, potremo avere una rete stradale perfettamente in ordine, degna non soltanto del nostro passato, ma ancor più degna del nostro avvenire. (*Vivi applausi; molte congratulazioni*).

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero dei lavori pubblici,
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931**

(Camera dei deputati, tornata del 6 maggio 1930)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici.* *(Vivi applausi).* Onorevoli camerati! Prima di iniziare questo mio discorso, sento il bisogno di inviare il mio pensiero commosso alla memoria di Michele Bianchi *(Il Capo del Governo, il Presidente, i ministri, e i deputati sorgono in piedi)*, del valoroso Quadrumviro e del grande figlio del Mezzogiorno, che la morte prematura tolse, nel fiore degli anni, al Regime, per cui tanto si prodigò ed alla direzione del Ministero dei lavori pubblici, al quale, con tanto fervore, già aveva cominciato a dare la sua opera saggia ed illuminata.

Onorevoli camerati! Lo scorso anno, allorchè ebbi l'onore, per ordine del Capo del Governo, ministro dei lavori pubblici, di parlarvi sullo stato di previsione del Ministero, per l'esercizio 1929-30, io credetti opportuno non indugiarmi eccessivamente sulla struttura puramente contabile del bilancio e preferii invece illustrarvi, a grandi linee, l'attività del Regime nel campo delle opere pubbliche.

In quel discorso, non per fare un processo al passato, ma per mettere in evidenza uno degli aspetti più salienti dell'opera di ricostruzione, iniziata dal Regime nel Paese, e comunque per amore alla verità, io dimostrai come, dopo molti decenni dall'unità d'Italia, solo con l'avvento del Fascismo al potere, si era iniziata una vera politica dei lavori pubblici, sia dal punto di vista della organicità delle concezioni tecniche, che da quello, non meno importante, della perequazione delle spese, fra le varie Regioni del Regno.

Feci presente che tale politica aveva la sua espressione più tangibile nel confronto delle cifre, fra il sessantennio che aveva preceduto la marcia su Roma ed il primo sessennio dell'ordine nuovo, prospettando come di fronte ai pagamenti diretti o in annualità per opere pubbliche, più o meno utili e produttive, disposti dal vecchio regime, attraverso il Ministero dei lavori pubblici ed ammontanti ad 11 miliardi, il Governo fascista, in solo sei anni, poteva contrapporre pagamenti per oltre 10 miliardi e mezzo, nonchè impegni per opere in esecuzione diretta o in annualità e per contributi ad enti locali di 18 miliardi e 990 milioni.

Aggiunsi che si doveva a questa nuova politica di larga visione degli interessi nazionali, inquadrata su fattori economici, sociali e politici, sorretta da larghi mezzi finanziari ed agevolata dal 1925 in poi, dalla istituzione degli uffici decentrati, se le regioni già neglette e tradite del Mezzogiorno, le isole e in Maremma toscana, potevano, alfine, considerarsi avviate verso la loro rinascita civile e congiunte non soltanto territorialmente al resto della Nazione.

Indicai, anche in quell'occasione, che la ripartizione delle spese fra le tre grandi regioni d'Italia incideva per circa il 50 per cento a favore del Mezzogiorno e delle Isole.

Infine, dopo aver tratteggiato a grandi linee le varie forme di attività del Ministero, al centro ed alla periferia, dalla cerchia alpina alle isole, in sei anni di intenso e febbrile lavoro, ed i risultati benefici che tale politica aveva apportati nella vita economica e sociale del paese, in risposta ad un quesito posto dalla Giunta del bilancio, la quale non nascondeva la sua preoccupazione per la insufficienza dei mezzi finanziari, posti a disposizione del mio Ministero, io dichiaravo:

«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 ripresa, degna del nostro passato e più ancora del nostro avvenire».

Infine, così concludevo il mio discorso:

«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 in 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».

Questi richiami alla mia esposizione dello scorso anno ho creduto di fare, sia per non dilungarmi eccessivamente nell'illustrazione della politica dei lavori pubblici, particolarmente riordinata ed assestata dal Ministro Giuriati, sia per non ripetere dati e notizie che furono da me largamente prospettati, e che comunque sono sempre rintracciabili sui bollettini statistici; sia perchè il confronto delle cifre e dei metodi di lavoro, fra un sessantennio di Governo liberale e democratico ed un sessennio di Governo Fascista, e le pietre miliari piantate sulla strada della nostra attività non fossero perdute di vista; sia, infine, perchè quei richiami e la conclusione del precedente mio discorso servissero di premessa e d'inquadramento a quanto sto per esporvi sull'opera svolta dal mio Ministero nell'esercizio in corso, e più ancora fossero presenti durante l'esame del bilancio per il prossimo esercizio.

Poichè il Regime, sia nel campo delle opere pubbliche, che in ogni altra forma di attività, ha già scritto nel libro della storia d'Italia pagine incancellabili, che da sè sole basterebbero ad individuare una nuova grande civiltà: poiché, dunque, non ha proprio la preoccupazione di sentirsi accusare di incomprendimenti e di inerzia di fronte alle imprescindibili necessità del Paese, che sono ancora molte; poiché esse sono sempre dinanzi ai nostri occhi, e principalmente nel cuore grande e generoso del nostro Capo, io posso, senza circonlocuzioni inutili, dichiarare che la eventualità da me prospettata l'anno scorso alla Camera, ed esplicitamente annunciata dal Duce al Senato, di un rallentamento alla febbrile opera del mio Ministero, ha avuto già la sua incidenza in questo esercizio e lo avrà necessariamente anche in quello prossimo, eccezion fatta per l'Azienda della Strada che, come è noto, ha un suo ordinamento autonomo.

È bene subito, però, chiarire che il rallentamento ha per ora, e per quanto riguarda il Ministero dei lavori pubblici, e non quindi l'Azienda della Strada, accentuazione maggiore nella parte finanziaria e, per essere più precisi, nella limitazione delle autorizzazioni di legge, e quindi di impegni di nuove spese di parte straordinaria, e negli stanziamenti del bilancio di previsione del prossimo esercizio; perché l'attività tecnica amministrativa del Ministero non ha avuto ancora la stessa ed immediata incidenza di rallentamento, tenuto conto della larga messe di impegni, accesi negli esercizi precedenti. Anzi l'attività vera e propria del Ministero - tradotta in opere ed in lavoro negli uffici - sommata a quella dell'Azienda della Strada, e quindi espressa in lavori pubblici, presenta al 28 febbraio del corrente anno, escluse le opere di bonifica passate al Ministero dell'agricoltura una consistenza generale di 2.551 appalti in gestione diretta, per un valore complessivo di miliardi 2 e 455 milioni, dei quali 826 milioni riguardanti particolarmente l'Azienda della Strada; mentre tale consistenza generale fu, nei corrispondenti otto mesi dell'esercizio 1928-29, di miliardi 2 e 118 milioni.

La stessa consistenza generale dei lavori in corso, esclusi sempre quelli di bonifica, alla fine di febbraio presenta, per opere a cura diretta del Ministero e dell'Azienda stradale e per opere concesse e sussidiate, complessivamente un importo di miliardi tre ed oltre 820 milioni.

Come si vede, il ritmo di attività che si sprigiona dal Ministero dei lavori pubblici nel Paese, se integrato da quello derivante dai grandi lavori in corso dell'Azienda Autonoma della Strada, è ancora tale da riequilibrare le incidenze che nel campo tecnico, fin da questo esercizio, si sarebbero riscontrate per la diminuzione di impegni di fronte all'esercizio precedente, specie per le opere in gestione diretta del Ministero.

Infatti, mentre nell'esercizio 1928-29, il Tesoro mise a disposizione del mio Ministero, per opere in gestione diretta, un limite d'impegno di mezzo miliardo e concesse assegnazioni speciali, sempre per opere in gestione diretta, per lire 346.600.000 consentendo, quindi, una disponibilità generale d'impegni di circa lire 846.600.000, nell'esercizio in corso non si è ottenuto, tranne che per annualità, alcun limite d'impegno, ma solo assegnazioni speciali per la complessiva somma di lire 405.359.000, ivi comprese lire 105.000.000 per la manutenzione di opere non ancora consegnate agli Enti locali e per il personale delle costruzioni ferroviarie.

Fra l'uno e l'altro esercizio vi è dunque una differenza di possibilità d'impegni, per opere in gestione diretta, di mezzo miliardo circa.

È però da aggiungere che, nel corso dell'esercizio, si sono potute realizzare economie in conto degli impegni precedenti, per spese a pagamento non differito, esclusi quelli di bonifica, passati al Ministero dell'agricoltura, di lire 105.518.815,29.

È questo l'aspetto base della limitazione, imposta dalle superiori esigenze dello Stato, all'attività del mio Ministero.

Ciò, in lingua povera, vuol dire che dall'esercizio in corso sono diminuite sensibilmente, da parte dell'Amministrazione dei lavori pubblici, le possibilità sia di iniziare nuove opere in gestione diretta, sia, in alcuni casi, di continuare quelle che trovansi in esecuzione.

Naturalmente, per le considerazioni già fatte, le ripercussioni di tali limitazioni nell'attività tecnica incideranno più negli esercizi futuri che in questo stesso esercizio.

Un altro aspetto delle limitazioni che si profilano al mio Ministero, per ragioni di ordine superiore e per la necessità di salvaguardare il bilancio generale dello Stato, è dato dal preventivo sottoposto alla vostra approvazione.

Esso riguarda gli stanziamenti di bilancio, che, per la parte straordinaria, se si escludono le spese generali, che ricadono sulle opere ed i servizi, significano limite di pagamenti per gli impegni accesi negli esercizi precedenti o che andranno ad assumersi nello stesso esercizio.

Lo stato di previsione per l'esercizio 1930-1931, infatti, presenta uno stanziamento complessivo di lire 1.000.150.520, con una differenza in più, rispetto al bilancio in corso, di lire 17.368.500 per la parte ordinaria, derivante dagli aumenti di stipendio al personale, e con una differenza in meno, nelle spese effettive straordinarie, di lire 492.207.980, di cui lire 22.996.980 riguardanti oneri per il personale e spese generali per il funzionamento degli uffici di lire 469.211.000 riguardanti minori assegnazioni per pagamenti di opere.

Complessivamente, dunque, il bilancio del nuovo esercizio contiene, di fronte all'attuale, minori stanziamenti di lire 474.849.480.

Tenuto conto, però, del passaggio dei servizi della bonifica integrale al Ministero dell'Agricoltura e di quelli degli impianti termoelettrici dall'ex-Ministero dell'Economia a quello dei Lavori Pubblici, si ha effettivamente una differenza in meno, fra lo stato di previsione discusso lo scorso anno e quello oggi in esame, di lire 316.143.580.

Perchè la comparazione possa essere più precisa, bisogna tener presente che al 30 giugno dello scorso anno si poteva contare su una disponibilità di residui di lire 604.893.789,31, mentre, alla fine di giugno dell'anno in corso, si prevede un blocco di residui che, da recenti accertamenti, nella migliore delle ipotesi, si aggirerà su lire 250.000.000, di cui lire 120.000.000 bloccati da leggi speciali.

Si ha così dunque, fra i due bilanci, fra conto competenze e conto residui, in potenza, una differenza in meno per pagamenti di oltre 800 milioni.

Per quanto riguarda i limiti di impegno la legge del bilancio in discussione mentre, come è noto, non contiene alcun limite per spese a pagamento non differito, all'articolo 2 sottopone alla vostra approvazione un limite di impegno, per annualità relative ad opere straordinarie da eseguirsi in concessione, nonchè per contributi e sovvenzioni previsti da leggi speciali, di lire

25.000.000, che è inferiore di 10 milioni a quello del bilancio in corso.

È da chiarire però che sui 35 milioni dello stato di previsione 1929-30, sette milioni e mezzo sono stati trasferiti al bilancio dell'Agricoltura in seguito al passaggio dei servizi della bonifica integrale a quel dicastero.

La differenza, quindi, delle annualità fra i due stati di previsione è di due milioni e mezzo, che, elevati a capitale, rappresentano la somma di circa 30.000.000.

I camerati Vassallo e Calza Bini, che si sono assunti il compito ingrato di riferire sul bilancio alla Camera, e che tale compito hanno assolto con passione e zelo ammirevoli, del che io sono loro assai grato, esaminando lo stato di previsione hanno alimentato la sua poca chiarezza, per la insufficienza dei capitoli e per la eccessiva sommarietà di essi; ciò che — essi dicono — nuoce ad una minuta analisi da parte della Giunta ed impedisce di conoscere il piano tecnico finanziario del programma che il Ministero intende svolgere nell'esercizio.

Credo qui vi sia un equivoco che è bene subito chiarire.

Il preventivo annuale di spesa, per quanto riguarda le opere straordinarie, non può dare un'idea del piano tecnico che il Ministro intende svolgere, in quanto gli stanziamenti sono proposti in relazione a quello che dovrebbe essere il fabbisogno dei pagamenti.

Il programma è soprattutto di azione e l'azione va messa in rapporto, non tanto a quello che si può spendere, quanto a quello che si può impegnare.

Appunto per questo i pagamenti sono stati raggruppati in capitoli corrispondenti ai vari gruppi di opere che si eseguono nelle tre zone dell'Italia, distintamente per quelle in gestione dell'Amministrazione centrale e degli uffici Tecnici amministrativi decentrati. Una maggiore specializzazione delle voci del bilancio non raggiungerebbe perciò lo scopo che la Giunta si proporrebbe di ottenere e toglierebbe ogni elasticità al bilancio.

I relatori, poi, ricalcando quanto ebbe a manifestare lo scorso anno il loro predecessore onorevole Canelli, non hanno esitato a manifestare il dubbio che le previsioni di bilancio siano capaci di fronteggiare gli impegni assunti e che, in generale, la

situazione finanziaria del Ministero, così come si profila per il nuovo esercizio, sia tale da assicurare, di fronte al fervore di opere che ha caratterizzato il primo settennio di vita fascista, la esecuzione di quelle che non ammettono differimento e che rispondono ad imprescindibili esigenze del Paese.

Essi perciò si augurano che il bilancio in esame sia ricomposto ed integrato con ulteriori variazioni e che sia assegnato al Ministero un limite di impegno, tale da assicurargli un ulteriore ritmo di attività «che se veramente», essi aggiungono, «la condizione generale delle finanze dovesse imporre limitazioni degli stanziamenti, quali appaiono oggi nello stato di previsione, allora sarà necessario che, riesaminata la situazione, si provveda con fermezza ad un mutamento di rotta, evitando, salvo imperiose necessità, ogni inizio di opere nuove e rigorosamente scegliendo quelle che devono essere ultimate».

L'augurio dei relatori non può non essere naturalmente che il mio augurio, cioè l'augurio di un miglioramento del bilancio generale dello Stato, tale da poter consentire al mio collega delle finanze, non soltanto gli aumenti agli stanziamenti della legge di bilancio del Ministero dei lavori pubblici, nella parte straordinaria, cioè la più armonica rispondenza fra pagamenti ed impegni accesi per l'esecuzione delle opere, ma anche la possibilità di assegnazioni speciali per nuovi impegni, corrispondenti alle più inderogabili necessità del Paese.

Detto ciò, debbo per altro subito dichiarare agli onorevoli Relatori che, per la eventualità che la Finanza, non ostante tutte la buona volontà del collega Mosconi, debba persistere - ciò che voglio sperare non abbia a verificarsi - nelle limitazioni di stanziamenti e di impegni già imposti, io non ho alcuna rotta da mutare.

Non di mutamento di rotta deve parlarsi, poichè essa è da alcuni anni, per fortuna del Paese e per merito del Regime, quella che il Duce ha segnato e che un buon nocchiero deve seguire, per sviluppare una organica politica dei lavori pubblici, ma solo di rallentamento di marcia.

Ebbene, il rallentamento della marcia, per comprensione delle superiori esigenze della finanza, è già in atto da un anno, come io stesso ebbi a prevedere nel giugno scorso alla Camera, e come il Capo del Governo ebbe ad annunziare al Senato.

Il rallentamento della marcia potrà essere maggiore o minore, sarà certo più sensibile nelle ripercussioni nel campo tecnico per l'avvenire, ma esso già esiste.

Proprio perchè le possibilità d'impegni sono diminuite si è avuto cura, sino ad oggi, e lo si avrà anche per il domani, di concentrare tutte le disponibilità sui più importanti ed urgenti lavori in corso, e solo in casi di esigenze speciali o inderogabili o per momentaneo acutizzarsi della disoccupazione, se ne sono iniziate delle nuove.

Il Ministero, però, ritiene di essere sulla buona rotta, su quella rotta che, superando ogni piccolo porticciolo o arcipelago di isolotti, espressioni di piccoli interessi locali, punta con tutta la sua fede verso il grande porto del progresso e della prosperità economica del Paese.

È solo dolente che la navigazione, anzichè a vele spiegate, cominci a procedere a forza di remi, fra varie difficoltà e quindi con lentezza.

Le difficoltà presenti e quelle che potranno ulteriormente sopravvenire dovrebbero, per altro, far diminuire, se non arrestare, le molte richieste che continuano ad essere fatte al mio Ministero con alquanta disinvoltura, ed in qualche caso con molta incomprendimento, non soltanto per la prosecuzione delle opere in corso, ma anche per l'inizio di nuove ed in certi casi per progetti anche di imponente mole tecnica e finanziaria.

Qualche volta la disinvoltura è tale che non si esita a richiedere una nuova ferrovia, anche se di indiscutibile utilità, per parecchie centinaia di milioni, allo stesso modo come si chiederebbe un contributo per la costruzione di una strada o di un acquedotto!

Sarà bene che nelle provincie non si dimentichi che il Governo conosce le necessità del Paese, che le ha già inquadrate in programmi organici di lavoro e scaglionate in rapporto al loro grado di urgenza.

Sarà bene anche che non si dimentichi tutto quello che si è già fatto, e la mole stessa dei lavori che sono in corso.

Basteranno alcune cifre per ridarci la sensazione della grande attività svolta dal Regime nel campo delle opere pubbliche gestite, concesse o sussidiate dalla mia Amministrazione.

Ho ricordato al principio del mio discorso, che lo Stato fascista, dal 28 ottobre 1922 al 30 aprile 1929, cioè in poco più di un sessennio, poteva contrapporre agli undici miliardi spesi in sessanta anni dal vecchio regime, una cifra per pagamenti di oltre 10 miliardi e mezzo, nonché impegni, compresi quelli per annualità, scadenti oltre l'esercizio 1935-36, per circa 19 miliardi.

Ebbene, mentre gli impegni, compresi quelli per la bonifica integrale e per l'Ispettorato ferrovie e tramvie, sino a quando tali servizi sono rimasti affidati alle cure del mio Ministero, e quelli per annualità, ricadenti dopo l'esercizio 1935-36, sono saliti a tutt'oggi a miliardi 20 e 607 milioni, i pagamenti effettuati dai lavori pubblici e dall'Azienda Autonoma Statale della Strada, dal 28 ottobre 1922, Marcia su Roma, al 30 marzo corrente anno, assommano già alla notevole cifra di lire 12.362.000.000, di cui lire 1.569.070.600 nei soli nove mesi dell'esercizio in corso.

Tali pagamenti sono così divisi per categorie di opere:

Pagamenti per opere pubbliche del Ministero dei lavori pubblici e della Azienda Autonoma Statale della Strada dal 1° novembre 1922 al 30 marzo 1930.

Di parte straordinaria

Per opere:

stradali	L.	1.986.000.000
idrauliche	»	1.499.000.000
di bonifica	»	700.000.000
marittime	»	935.000.000
edilizie	»	547.000.000
case economiche e popolari	»	384.000.000
alluvioni, piene e frane	»	358.000.000
dipendenti da terremoti	»	823.000.000
dipendenti dalla guerra	»	81.000.000
nelle terre liberate	»	367.000.000
ferrovie, tramvie e servizi automobilistici ..	»	627.000.000
costruzioni strade ferrate	»	2.023.000.000
spese generali e diverse	»	388.000.000

TOTALE ...	L.	10.718.000.000
<i>Di parte ordinaria ...</i>	»	1.644.000.000

In complesso ...	L.	12.362.000.000
------------------	----	----------------

Tali pagamenti, distribuiti per le tre grandi zone territoriali, danno le seguenti cifre:

per l'Italia settentrionale (percentuale 30%)	L.	3.726.000.000
per l'Italia centrale (percentuale 21%)	»	2.591.000.000
per l'Italia meridionale (percentuale 49%) .	»	6.045.000.000

TOTALE NEL REGNO . . .	L.	12.362.000.000
------------------------	----	----------------

Come si vede, nonostante le difficoltà sopravvenute in questi ultimi tempi, ben il 49 per cento delle spese risultano effettuate nel Mezzogiorno e nelle Isole.

È da ricordare anche che, dalla istituzione dei Provveditorati, quegli uffici hanno effettuato sino al 30 marzo 1930, pagamenti per due miliardi e 36 milioni.

Aggiungendo a questa cifra i pagamenti disposti, nello stesso periodo, dal Magistrato alle Acque e dall'Ispettorato della Maremma Toscana, si raggiunge, per tutti gli uffici decentrati, la notevole somma di lire 2 miliardi e 595.000.000.

Queste cifre sono talmente eloquenti, che ogni illustrazione riuscirebbe superflua.

Ritornando allo stato di previsione ed alle osservazioni cui esso ha dato luogo da parte della Giunta del bilancio, vale la pena di soffermarsi brevemente ad esaminare alcuni aspetti dell'organizzazione del Ministero.

Gli onorevoli Relatori, dopo aver ricordato le varie fasi di trasformazione che hanno portato all'attuale ordinamento; dopo aver fatto presente che attività tecniche affini sono oggi comuni a vari Ministeri; dopo aver prospettato gli inconvenienti che derivano da questa situazione e dal fatto che vari Ministeri si occupino dell'esecuzione di opere pubbliche; dopo aver, infine, rilevato che inconvenienti si verificherebbero nel funzionamento di alcuni organi ed uffici e nell'impiego del personale tecnico, suggeriscono:

1°) che tutta l'attività che i vari Ministeri esercitano nel campo delle opere pubbliche si accentri ed abbia la sua sede nel Ministero dei lavori pubblici, che deve essere considerato come il grande ufficio tecnico dello Stato. Tale necessità è stata prospettata anche, nel suo discorso, dall'onorevole Del Bufalo;

2°) che il Ministero dei lavori pubblici abbia ulteriori riforme, miranti a migliorare la sua attività e ad evitare alcune lentezze di procedura;

3°) che il Consiglio Superiore sia «liberato dalla pletorica massa di membri che nulla hanno a che fare con i pubblici lavori e che hanno trasformato il massimo organo tecnico dello Stato in una specie di congresso vecchio stile» e che gli sia ridato prestigio ed autorità, con prevalenza di alti funzionari tecnici amministrativi e di preclari esperti liberi professionisti;

4°) che il Genio Civile sia utilizzato meglio; che gli ingegneri capi siano elevati a grado superiore per non subordinare la loro posizione nelle provincie a quella di altri funzionari statali; che siano eliminate alcune sperequazioni tra la massa degli ingegneri e quella dei geometri; che siano riaperti i concorsi; che, infine, gli uffici del Genio civile diventino nelle provincie dei piccoli provveditorati alle opere, che abbiano intera la responsabilità dell'iniziativa, sotto il controllo delle Direzioni generali e con il conforto delle decisioni del Consiglio superiore.

Risponderò brevemente alle varie osservazioni.

Circa la convenienza di concentrare nel mio Ministero tutte le attività attinenti alla costruzione delle opere pubbliche, delle quali si occupano anche altri Ministeri, solo il Capo del Governo, in una visione di ordine superiore, è giudice, e perciò io nulla posso dire in argomento.

Sulla opportunità di effettuare nuove riforme all'ordinamento tecnico-amministrativo del Ministero, esprimo i miei dubbi: non perchè sia convinto che l'organizzazione abbia raggiunto il suo stato di perfezione, ma perchè ritengo che dopo le varie riforme già apportate, il Ministero abbia bisogno di un congruo periodo di assestamento, che d'altra parte assai bene coincide con la necessità di eliminare motivi di nuove spese. Comunque, il giorno che si volessero creare nuovi istituti periferici, in base a finalità di decentramento, questi non potrebbero avere che circoscrizioni idrauliche e quindi non provinciali o regionali.

Per quanto riguarda, invece, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, debbo dichiarare che la sua riforma può già considerarsi pronta e non lontana dalla sua entrata in vigore. (*Approvazioni*).

La riforma, però, non è stata consigliata dalla necessità di eliminare, come si esprimono i Relatori, «un congresso di vecchio stile» per sostituirlo con un utile organo tecnico, ma dal bisogno invece di elevare sempre più il prestigio e l'autorità di un Consesso...

CALZA BINI, *relatore*. È questo che vogliamo!

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*... che è già alto nella estimazione pubblica e che è veramente benemerito della Nazione, per la saggezza delle sue decisioni, per l'assoluta indipendenza del suo funzionamento, per le alte finalità a cui ispira sempre la sua azione.

CALZA BINI, *relatore*. Siamo perfettamente d'accordo e pienamente soddisfatti.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Ma allora non si tratta di un congresso di vecchio stile!

La riforma alleggerirà la sua attrezzatura, ridurrà il numero dei componenti, eleverà i limiti di competenza per gli affari che dovranno essere trattati dal massimo organo consultivo e consentirà così, di conseguenza, agli uffici periferici maggiore possibilità di iniziativa.

Con l'occasione, devo ricordare che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nel 1929, fra le assemblee generali e le adunanze delle sezioni, oltre all'esame su schemi di leggi, regolamenti e questioni di ordine generale, trattò circa 4.000 affari, riguardanti l'ammontare di lire 5.969.741.089.

Non minore attività svolse nello scorso anno il Comitato di Presidenza superiore, al quale sono affidati studi, ricerche, normalizzazioni tecniche, nonchè il servizio idrografico e l'alta vigilanza sulle dighe di ritenuta.

Sono questi servizi poco appariscenti, ma quanto mai preziosi e degni di elogio.

Per quanto riguarda il Genio Civile, questo Corpo tecnico che onora veramente il nostro Paese, e la cui attività, laboriosità e competenza, al servizio non soltanto del mio Ministero, ma di parecchi altri, non sarà mai lodata sufficientemente, devo

dichiarare che una provvidenza innanzi tutto deve essere invocata: quella del rinsaguamento del suo organico, mediante nuovi concorsi. Oltre quello in corso, io spero fra non molto di poterne bandire un altro, che consenta di riequilibrare le basi della sua piramide gerarchica, e quindi di specializzarne sempre più le funzioni, di perpetuarne nel domani la benemerita tradizione, nonchè di alleggerirne il lavoro.

Un ulteriore decentramento di funzioni alla periferia, con criteri, lo ripeto assai diversi da quelli che invocano i Relatori, e l'onorevole Del Bufalo, solo allora potrebbe avere possibilità di attuazione.

Circa le lamentate riduzioni di organico dell'aprile 1925, la elevazione di grado degli ingegneri capi, nonchè la sperequazione di gradi fra alcuni ingegneri e geometri, credo opportuno chiarire che nel 1925 l'organico non fu ridotto, ma modificato nei gradi, in armonia ai voti espressi dagli stessi funzionari; che nelle provincie generalmente gli ingegneri capi non si trovano, come grado, in condizione di inferiorità di fronte ai dirigenti di altri servizi statali; che essi hanno possibilità di carriera maggiori - per numero di posti - dei funzionari amministrativi del mio Ministero; infine, che se casi di sperequazione esistono fra ingegneri e geometri, essi si riscontrano non soltanto per i funzionari degli altri ruoli del Ministero dei lavori pubblici, ma di tutti gli altri Ministeri, nell'esercito, nella marina, nella magistratura, essendo espressione - nello stesso tempo - di inizio di carriera per gli uni, di fine per gli altri.

CALZA BINI, *relatore*. Ma le gerarchie devono essere sempre rispettate!

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Anche i marescialli dell'esercito hanno un apice di carriera.

CALZA BINI, *relatore*. Ma sono marescialli e non sono ufficiali. Questa è la differenza.

DEL BUFALO. Sono troppi i geometri che sono al disopra degli ingegneri!

CALZA BINI, *relatore*. Ho dato il numero nella relazione.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Prego il relatore di considerare che i geometri danno al Ministero un contributo prezioso di attività, e ci sono geometri, in prevalenza all'apice della carriera, che sono oggi in condizione di reggere le sezioni e qualche volta hanno retto anche degli uffici del Genio civile.

CALZA BINI, *relatore*. Siamo d'accordo e ne riconosciamo il valore; e non vogliamo diminuire l'importanza e la dignità della loro funzione.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Comunque, cari camerati, questa situazione è comune a tutti i Ministeri ed a tutti gli ordinamenti dello Stato.

Credo con ciò di aver risposto alle varie osservazioni che sono state fatte, in questa materia, dagli onorevoli relatori e dall'onorevole Del Bufalo.

Poichè, per altro, siamo in materia di ordinamento di uffici e di personale, ricorderò, che nell'esercizio in corso, per armonizzare le spese del Ministero alle possibilità del Tesoro, si son dovute apportare economie di ogni genere in ogni ramo di attività dell'Amministrazione e si è dovuto, nonostante il lavoro non sia per nulla diminuito negli uffici, ridurre notevolmente il personale: gli impiegati straordinari, che alla data del decreto catenaccio 20 agosto 1926 raggiungevano il numero di 2.029, sono oggi scesi a 1.270; i giornalieri, che, alla stessa data erano 4.229, sono oggi diventati 2.106, oltre 551 passati alla dipendenza del Sottosegretariato per la bonifica integrale.

Queste economie, che sono state in parte risentite sul bilancio di quest'anno, raggiungeranno nel prossimo esercizio la cifra di tredici milioni.

Tutto ciò è tanto più sensibile, in quanto la consistenza generale delle opere in corso, per le ragioni già esposte, è ancora rilevantissima.

Per coordinare meglio l'attività fra il centro e la periferia, per vigilare sugli uffici esecutivi, per sorreggerli maggiormente, ho deciso di utilizzare meglio l'Ispettorato alle Opere Pubbliche,

che ha sede al Ministero, con il porre, senza aumento di organici, alle mie dirette dipendenze per missioni, saltuarie e frequenti, un gruppo di ispettori tecnici e di funzionari amministrativi.

Chiudendo questa parte del mio discorso, sento il bisogno, onorevoli camerati, di rivolgere il mio elogio al personale tutto, da quello tecnico a quello amministrativo, dal centrale al periferico.

Io posso sentirmi veramente orgoglioso di dirigere una amministrazione che non conosce riposo, nella sua febbre di attività, che rappresenta un grande esercito disseminato in tutta Italia, che tiene alto il nome dello Stato fascista. (*Vivi applausi*).

Accennerò ora alle attività più salienti dei vari servizi del Ministero.

Il passaggio della bonifica integrale al Ministero dell'agricoltura, se ha privato la Direzione generale delle Acque di una delle sue forme più salienti di attività, non ha diminuito il grave compito e la grande responsabilità che incombono sul mio Ministero nel campo della disciplina e delle utilizzazioni idrauliche.

La politica del Regime in materia idraulica si è avviata, da alcuni anni, decisamente verso la organica visione delle sistemazioni dei corsi d'acqua, dal monte al piano, nonchè verso il razionale sfruttamento delle risorse idriche, superando – dopo gli errori e le incertezze del passato – la frammentarietà delle soluzioni, espressione di particolaristici interessi locali, che tanto sperpero di danaro e di energie hanno causato e vari problemi hanno compromesso.

Il tempo in cui si alzavano all'infinito gli argini o si costruivano e si ridemolivano per dare qualche cosa in pasto alla demagogia imperante, è per sempre tramontato, così come in questo ed in tutti gli altri campi di attività del Ministero sono completamente modificati i criteri delle opere concesse per la disoccupazione.

Per la disciplina dei nostri corsi d'acqua – che è quanto dire per la difesa delle città e delle campagne e per la valorizzazione della ricchezza agricola ed industriale del Paese – parecchio già si è fatto, ma molto rimane ancora da fare, perchè assai lungo fu il periodo dell'abbandono e della più cieca incomprendenza.

L'Amministrazione centrale, confortata dal paziente ed appassionato lavoro di indagini del servizio idrografico, dagli studi organici ed in qualche caso di completa innovazione tecnica del Magistrato alle Acque e dell'Ispettorato del Po, sorretta da una abbondante progettazione degli uffici del Genio civile, ed illuminata dall'alto parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha già risolto o avviato verso la soluzione la sistemazione dei problemi più vasti ed urgenti.

Dal 28 ottobre 1922 al 31 marzo di quest'anno, ben lire 2.203.000.000 sono state impegnate per opere idrauliche, senza tener conto di quelle di bonifica.

Nell'autunno scorso, in occasione dei provvedimenti per la disoccupazione, una parte notevole dei fondi assegnati fu destinata alla esecuzione di stralci di organici progetti di difesa idraulica; ma purtroppo nell'esercizio in corso si sono dovuti accendere impegni per circa 76.000.000 per riparare in gran parte i danni prodotti dalle alluvioni, cioè dalla indisciplina idraulica dei fiumi e dei torrenti dell'Appennino e delle Isole.

Se somme ingenti sono state dunque destinate alla sistemazione dei corsi d'acqua, somme ancora maggiori bisognerà spendere.

I fiumi più importanti hanno avuto particolari cure da parte del Governo. Parecchi lavori sono stati eseguiti per il Po, ma rimane ancora da provvedere alla definitiva sistemazione dell'asta intermedia dalla foce d'Adda alla foce del Mincio, sia per la difesa che per la navigazione, per un importo di 275 milioni, di cui solo 13 si sono potuti impegnare.

La soluzione di questo problema rappresenta il presupposto dell'apertura del canale navigabile verso i laghi Maggiore e di Como, ed integrerà il programma della grande via navigabile Milano-Mare, che ha già notevoli lavori in corso nella zona Ferrarese e Veneta, alimentati in questi giorni da altri 12 milioni di opere. Anche il problema inteso ad eliminare la salsificazione del delta del Po, del quale si è occupato l'onorevole Protti, è oggetto di studio da parte degli organi competenti.

Per l'Arno, risolte alfine le controversie di ordine tecnico, in seguito a recente parere dell'Assemblea generale del Consiglio superiore, il Governo ha già disposto la compilazione dei progetti esecutivi per sottrarre Pisa e le campagne dall'incubo delle inondazioni.

In questi giorni è stato anche ultimato ed è in corso di esame, il progetto per il completamento del canale Pisa-Livorno, per cui il Governo ha già adottato provvedimenti finanziari di notevole importanza.

Per il Tevere si vanno completando le opere di difesa della via del mare e gli studi per la definitiva sua sistemazione.

Per l'Adige, le cui piene sono l'incubo delle fertili pianure venete, il Magistrato alle Acque ha ultimamente completato un suo organico e geniale progetto, inteso a ridurre la portata con la diversione delle acque dell'Avisio, per il laghi di Levico e di Caldonazzo, in Brenta.

Questo progetto, che ha già riportato l'approvazione del Consiglio superiore, risolve nello stesso tempo il problema delle piene, dello sfruttamento dell'energia elettrica e della irrigazione, e migliora il regime dei canali navigabili.

Il Governo ha già disposto le ulteriori procedure, che consentano la pratica soluzione di questo problema, che giustamente è considerato un brillante successo tecnico del Magistrato alle Acque.

Anche nel Mezzogiorno e nelle Isole i Provveditorati hanno rivolto le maggiori cure alle sistemazioni idrauliche, iniziando sia per le opere di bonifica, sia con la regimazione dei torrenti, a monte ed a valle, quella disciplina e quello sfruttamento delle acque, che è il presupposto della rinascita economica di quelle nobili regioni.

L'utilizzazione delle risorse idriche, che vanno sempre più individuate, censite e studiate dal servizio idrografico, a cui si deve la recente iniziativa dei piani regolatori della Puglia e della Sicilia, è realizzata con l'irrigazione dei campi, gli impianti idroelettrici e la captazione di sorgenti per acquedotti urbani e rurali.

Tutte queste iniziative vanno coordinate e risolte dal punto di vista più razionale: nessun filo d'acqua può e deve essere più perduto nel nostro Paese, che l'acqua sa superbamente trasformare in materie prime ed in fertilizzanti ed impiegare nella rigenerazione civile degli abitati.

L'industria idroelettrica italiana, che ha raggiunto nel mondo un vero primato, continua il suo rapido sviluppo.

Mentre nel giugno dello scorso anno, all'epoca nella quale ebbi l'onore di parlarvi sul bilancio in corso, la potenza media teorica delle grandi e piccole utilizzazioni idroelettriche funzionanti era di circa 3 milioni di HP., al 1° gennaio 1930 tale potenza era salita a cavalli dinamici nominali 3.640.000, con un incremento quindi, in sei mesi, di cavalli 640.000, corrispondente a Kw. 384.000.

La potenza installata nelle centrali idroelettriche, per metterle in grado di sfruttare anche le acque di supero oltre quelle medie, è, alla stessa data, 1° gennaio 1930, di Kw. 3.400.000, pari a circa cavalli dinamici nominali HP. 5.700.000, che, sommata alle potenze installate nelle centrali termiche, forma un totale di Kw. 4.200.000, pari a circa 7 milioni di cavalli.

Gli impianti in funzione al 1° gennaio 1930 hanno prodotto, nell'anno 1929, chilowattore 10.600.000.000, che saliranno a oltre 13 miliardi quando entreranno in funzione gli impianti attualmente in costruzione, la cui potenza si valuta complessivamente in cavalli 742.000.

La distribuzione dell'energia elettrica nel Paese, è proseguita con grande sviluppo ed intensità. Dal 1925 ad oggi è stata autorizzata la costruzione di circa 1.360 elettrodotti, della complessiva lunghezza approssimativa di 29.000 chilometri.

Le utilizzazioni a scopo irriguo sono salite ad ettari 90.000, con derivazione complessiva di circa 50 metri cubi al secondo.

Tutta questa materia delle acque finirà, fra non molto, con l'avere la sua definitiva disciplina giuridica con l'approvazione del testo unico che apposita Commissione sta rivelando ancora una volta, dopo aver ascoltato le maggiori organizzazioni sindacali e le associazioni particolarmente interessate.

Anche il problema delle acque sotterranee, del quale giustamente si occupa, con la nota sua competenza, l'onorevole Puppini, è oggetto di attento studio da parte del Governo.

Nel campo degli acquedotti e delle altre opere igieniche non si è mancato di dare notevole impulso, compatibilmente con le condizioni finanziarie; notevoli mezzi sono stati assegnati nell'esercizio in corso all'acquedotto pugliese, che, per essere ultimato, ha bisogno ancora di vari anni di attività tecnica e di

oltre 200 milioni; agli acquedotti della Basilicata, nonchè il 50 per cento di contributo per il grande acquedotto abruzzese del Ruzzo. Per l'esercizio degli acquedotti della Basilicata, il Ministero si sta occupando di ciò che chiede l'onorevole Sansanelli.

Nei Castelli Romani le opere già in corso saranno attivamente proseguite; per gli acquedotti carsici, dei quali si è occupato l'onorevole Caccese, è stato elaborato un ponderoso progetto. Mi auguro che le condizioni finanziarie del Paese consentano presto la loro costruzione.

Sono poi in corso gli acquedotti siciliani di Favara di Burgio, Montescuro est e Montescuro ovest, di uso promiscuo con le ferrovie, ed altri di minore importanza. Per l'acquedotto del Sarcidano, in Sardegna, di cui ha sollecitata l'esecuzione l'onorevole Puizolu, faccio presente che sono già in corso le pratiche per l'esecuzione del primo lotto, comprendente la captazione delle sorgenti.

Il Ministero, nell'esercizio in corso, ha raddoppiato il fondo dei contributi per gli acquedotti e le opere igieniche costruiti dagli Enti locali.

Si son potute così, nel Mezzogiorno e nelle Isole, assecondare molte iniziative, intese a fornire di acque e di fognature gli abitati. Merita, fra le altre, di essere ricordata la costruzione dell'Acquedotto consorziale promiscuo delle Tre Sorgenti - in provincia di Agrigento - per un importo previsto di lire 39.701.000.

Anche il fondo per concessione di contributi, nel pagamento degli interessi, sui mutui contratti dai comuni per l'edilizia scolastica, è stato raddoppiato.

I bisogni però, in questo campo, nel Mezzogiorno e nelle Isole, sono ancora tanti, che c'è da augurarsi che la finanza dello Stato consenta, fra non molto, un più vasto sviluppo costruttivo, dato che quelle popolazioni sono quanto mai desiderose di uscire dallo stato di inferiorità nel quale si trovano per l'alta percentuale di analfabetismo. (*Applausi*).

I problemi attinenti alla riparazione dei danni derivanti da disastri tellurici e di altra natura, continuano ad avere, da parte del Governo, le maggiori cure e preoccupazioni.

Molto si è fatto, nell'opera di ricostruzione, nelle varie zone terremotate, specie in Calabria e nella Sicilia, dove i Governi passati avevano quasi abbandonato quelle popolazioni, così duramente colpite, al loro triste destino.

Anche qui, per altro, parecchia strada il Governo sa di dover percorrere per giungere alla meta e per soddisfare le legittime attese di quelle regioni.

Le ricostruzioni per i terremoti della Carnia e del Bolognese sono invece felicemente avviate verso il loro completamento.

Circa la gestione patrimoniale delle case costruite dallo Stato nei paesi terremotati, sono stati rilevati dai Relatori alcuni inconvenienti, cui una gestione così vasta e pesante darebbe luogo, e che invece potrebbero essere eliminati con la creazione di speciali organismi autonomi, capaci di alimentare da se stessi le ulteriori costruzioni.

Il Ministero non ha mancato di agevolare, con la vendita degli alloggi a scomputo e con il riscatto, la smobilitazione dell'ingente patrimonio.

Riconosco però che occorrono provvedimenti più radicali. Posso anzi dichiarare che ho da tempo disposto apposito studio, ultimato il quale non si mancherà di prendere gli opportuni accordi con il Ministero delle finanze.

La revisione degli atti tecnici di pratiche di contributo terremoto, la quale è stata imposta dalla necessità di ovviare agli inconvenienti derivanti dal frazionamento delle competenze fra diverse amministrazioni, procede regolarmente; e va scomparendo anche la preoccupazione che in un primo tempo aveva sollevato fra i disastriati i quali oggi comprendono che lo Stato tende a dare il giusto ed il dovuto.

Finora sono state esaminate 3.247 pratiche, per un importo globale di lire 151.729.886,96, con una diminuzione sul valore precedentemente determinato di lire 40.297.613,26, pari al 26,50 per cento, con un cambiamento di classifica di 324 fabbricati da «distrutto» in «danneggiato» e con l'annullamento per 123 fabbricati riscontrati inesistenti e non danneggiati dal terremoto.

Per il consolidamento degli abitati minacciati da frane, sono stati adottati, in questi ultimi tempi vari provvedimenti, ma purtroppo - in questo campo - le necessità sono ancora

tante ed i mezzi così modesti che parecchi interventi, giustamente reclamati, hanno dovuto essere procrastinati a tempo migliore.

Per le riparazioni dei danni di guerra, mentre si è provveduto alle liquidazioni più urgenti, non si è mancato di dare grande impulso all'istruttoria delle pratiche. Assicuro pertanto l'onorevole Protti che il Governo, compatibilmente con le sue possibilità, darà ulteriore corso alle liquidazioni ed alle altre speciali incombenze derivanti dai danni di guerra.

L'amministrazione dei lavori pubblici ha, sino ad oggi, erogato la notevole somma di un miliardo.

Per valutare in pieno l'opera spiegata dallo Stato per la rinascita di quelle regioni, va ricordato che, se si tiene conto delle spese sostenute dal Genio militare e dai Commissariati generali civili della Venezia tridentina e Giulia, e dagli uffici riparazioni danni di guerra delle prefetture di Trento e Trieste, si ha una spesa globale di circa due miliardi.

Nel campo dell'edilizia statale, si è potuto portare a termine la costruzione dei Ministeri della Marina, dell'Educazione Nazionale, e di vari edifici postelegrafonici, oggi passati per la costruzione alla Direzione Generale delle Ferrovie; si sono ultimati i quattro corpi di fabbrica del nuovo Palazzo di Giustizia di Trieste, si è iniziata la costruzione del Palazzo di Statistica e sono in corso lavori per fabbricati del Ministero della guerra e dell'Interno, in varie località.

Circa l'edilizia economica e popolare, della quale si è occupato, con particolare competenza, il relatore onorevole Calza Bini, posso confermare ciò che già dissi lo scorso anno: e cioè che lo Stato, con i recenti provvedimenti intesi a consentire il completamento dei fabbricati in corso, ha abbassato definitivamente la saracinesca per la concessione di contributi e mutui di favore per le Cooperative.

Con un ulteriore finanziamento da parte della Cassa depositi e prestiti, scaglionato in cinque esercizi, questa partita di intervento finanziario dello Stato, che ha dato giustamente luogo a rilievi degni di considerazione, può considerarsi chiusa.

Si sta ora lavorando attivamente per mettere in assestamento giuridico-amministrativo le varie Cooperative.

Sino ad oggi il Ministero ha dato il nulla osta per la stipulazione dei mutui individuali a 43 Cooperative, per un complesso di 1.023 soci.

È in corso di preparazione il regolamento di condominio, che dovrà disciplinare i rapporti fra i proprietari dei vari alloggi, ed è in avanzato stato di compilazione il testo unico delle leggi sull'edilizia economica e popolare.

Per le costruzioni dell'I.N.C.I.S. e degli Istituti delle case popolari, a cui il Ministero guarda sempre con particolare simpatia, essendo quegli enti destinati a sviluppare sempre più la loro benefica azione, devo dichiarare che presso il mio Ministero non si manca di studiare la possibilità di nuovi provvedimenti, intesi a facilitarne l'ulteriore compito.

Il voto fatto dal relatore Calza Bini per facilitare il riscatto degli alloggi cooperativi e rendere così possibile alla Cassa Depositi e Prestiti ulteriori finanziamenti a favore di enti autonomi di case popolari e dell'Istituto Nazionale Case Impiegati dello Stato, merita il più attento esame e la maggiore considerazione.

Le opere portuali, che con le strade e le ferrovie rappresentano il sistema nervoso della vita economica del Paese, e che perciò hanno sempre avuto le particolari cure del Governo Fascista, hanno anche nell'esercizio in corso, mantenuto il ritmo della loro attività.

Dalla Marcia su Roma sino ad oggi sono state autorizzate esecuzioni di opere, il cui importo supera il miliardo.

Oltre i lavori in corso per i grandi porti, nel corrente esercizio, con il sistema delle concessioni a pagamento differito, sono state disposte sistemazioni per porti medi e piccoli, per la spesa complessiva di lire 105.000.000.

Recentemente ho poi disposto l'aggiornamento di tutta la legislazione portuale, che era rimasta ferma alla legge fondamentale del 1865.

La riforma, semplice e quanto mai organica, terrà conto, agli effetti delle classifiche e dei contributi di legge, della funzione che i vari porti esercitano nell'economia nazionale, nonchè delle esigenze della pesca e del movimento turistico.

Nel campo delle costruzioni ferroviarie, ove il Ministero dei lavori pubblici ha avuto in questi ultimi tempi forme di brillanti

attività che onorano il nostro Paese, e che hanno le espressioni più tangibili nella direttissima Roma-Napoli, nella Bologna-Firenze e nella Cuneo-Ventimiglia, e dove, in poco più di sette anni, sono state spese somme che si aggirano sulla cifra globale di oltre due miliardi, le maggiori disponibilità finanziarie sono state impiegate allo sviluppo della Bologna-Firenze.

È di pochi mesi fa la ultimazione della Grande Galleria Appenninica, opera superba ed ardita quanto mai, che ci assicura un vero primato tecnico.

Fervono ora i lavori per le opere complementari della sede stradale e si stanno apprestando i mezzi per l'armamento della linea.

La necessità di portare a termine questa grande costruzione e la speranza di vederla inaugurata nel decimo annuale della Marcia su Roma, se la finanza dello Stato potrà seguirci nella ulteriore somministrazione dei mezzi, consigliano, anche nel nuovo esercizio, di concentrare gran parte delle disponibilità finanziarie, destinate ai lavori ferroviari, a questo scopo.

Altri lavori in corso dovranno perciò, necessariamente, segnare il passo.

Anche le opere per la costruzione della ferrovia per la Città del Vaticano sono state intensificate con grande impulso.

Sono ora in corso di studio vari progetti ed il grande piano regolatore delle ferrovie, che in avvenire dovranno essere costruite per completare ed integrare il nostro sistema ferroviario.

Naturalmente, in tale piano non si potrà e non si dovrà tener conto che dei grandi interessi nazionali.

Il tempo delle ferrovie a servizio di piccole necessità locali, deve considerarsi oramai tramontato, perchè lo sviluppo dell'automobilismo offre la possibilità di soluzioni più felici ed economiche.

I problemi della viabilità, intesi in tutta la loro vasta portata, e concepiti in una organica visione delle imprescindibili esigenze del Paese, hanno sempre avuto, da parte del Regime Fascista, speciali cure e largo impiego di mezzi.

Dal 28 ottobre 1922 al 30 marzo del corrente anno, sono stati fatti, in questo campo di attività, pagamenti per l'importo di lire 1.986.000.000.

Sotto il Governo Fascista si è dato particolare impulso alle costruzioni stradali nel Mezzogiorno e nelle Isole, nonché nell'Istria, che si trovava in condizioni di vera inferiorità, e nella Maremma Toscana.

Si è avuto cura anche di impostare ed avviare a soluzione il completamento delle litoranee Ionica ed Adriatica, nonché di alcune trasversali appenniniche, tra cui merita di essere ricordata l'arteria Stia-Santa Sofia, destinata a creare un nuovo collegamento tra la Romagna e la Toscana.

Un altro problema ha trovato la sua impostazione e, con le recenti provvidenze adottate dal Consiglio dei Ministri, la sua possibilità di risoluzione: l'allargamento del ponte ferroviario che collega Venezia alla terraferma.

Non appena le condizioni finanziarie lo consentiranno, occorrerà portare a compimento le opere stradali previste con leggi speciali, come quella del 23 luglio 1881, numero 333, per le strade provinciali di serie, 15 luglio 1906, n. 383, per l'allacciamento di comuni isolati e 8 luglio 1903, n. 312, per le strade comunali di accesso agli scali ferroviari e marittimi.

Le costruzioni delle autostrade, per cui non sono mancati rilievi dei Relatori e dell'onorevole Caccese, ha avuto, nell'esercizio in corso, ulteriore sviluppo con l'inizio dei lavori sui tronchi della pedemontana Torino-Milano e Venezia-Padova.

In proposito, debbo far presente che la diversità dei sistemi di concessione, cui accennano i relatori, è data dalle speciali finalità, cui le costruzioni di autostrade si ispirano, e dalla differenza dei traffici che dovranno fronteggiare.

Tali costruzioni, che hanno avuto peraltro in prevalenza la loro impostazione prima ancora che si fondasse l'Azienda della Strada, non devono essere considerate opere di lusso, nè devono essere esaminate alla stregua delle esigenze ordinarie della viabilità e del numero delle macchine che circolano oggi in Italia, ma inquadrare in visioni di ordine superiore, e nella struttura economica e geografica delle regioni che attraversano.

Comunque, è bene notare che lo Stato contribuisce soltanto per un terzo della spesa e in alcuni casi, come nella Milano-Laghi, solo nella ipotesi di esercizio deficitario. Conviene anche ricordare che dopo 50 anni le autostrade passano in proprietà dello Stato.

Posso comunque dichiarare che il Governo, col completamento della Pedemontana Torino-Trieste e con la ultimazione della Firenze-Mare, considera per ora sufficiente l'impostazione costruttiva delle autostrade, così come è deciso a respingere eventuali richieste di ulteriori agevolazioni e contributi, da parte dei concessionari, per i lavori in corso. (*Approvazioni*).

Per la viabilità minore, della quale si è occupato anche l'onorevole Caccese e che costituisce il problema al quale guarda con speciale interesse l'opinione pubblica, sono lieto di poter annunziare alla Camera che siamo a buon punto.

In base alla delega concessa al Governo dalla legge istitutiva dell'Azienda della Strada, si è concretato il nuovo ordinamento giuridico ed economico della viabilità minore. La nuova legge, che colma una grande lacuna, che classifica e dà assetto ad una rete stradale di circa 130 mila chilometri e che concentra gran parte della manutenzione delle strade comunali nell'Ente Pronvincia, ha riportato nell'ultimo Consiglio dei Ministri la sua approvazione di massima. Essa è stata preordinata, in armonia al testo unico che riordina e riforma la finanza locale, e con molta probabilità entrerà in vigore con il primo gennaio prossimo.

Un aspetto del problema della viabilità, che ha avuto dal Regime soluzione organica e che ha già espressioni tangibili di fecondi risultati, è quello della manutenzione e sistemazione della rete stradale dello Stato.

L'Azienda Autonoma Statale della Strada, voluta dal Duce, e particolarmente da lui seguita nel suo cammino con costante interesse, entrata in funzione al 1° luglio 1928, destinata a mantenere e sistemare definitivamente, con pavimentazioni semi-permanenti e permanenti una rete stradale di 20.678 chilometri, già appartenenti alla prima classe ed affidati per il passato in gestione alle provincie ed agli uffici del Genio Civile, dopo aver creato in poco tempo la sua attrezzatura e presa in consegna le strade, superato il primo periodo di inevitabili incertezze, coinciso con la fase di specializzazione dei tecnici e delle imprese, è già da tempo entrata decisamente nel suo pieno funzionamento e sprigiona già, attorno a sè, una feconda attività, che non tarderà a mostrarsi in tutta la sua interezza.

Il suo bilancio, che non risente delle particolari contingenze finanziarie di quello dei lavori pubblici, prevede, per il nuovo esercizio, entrate che ascendono complessivamente a lire 505.500.000, di cui 10 milioni in conto residui.

Esse riguardano per lire 178.000.000 le tasse degli autoveicoli ed il contributo di miglioramento stradale; per 180 milioni il contributo *à forfait* dello Stato; per 120 milioni i mutui contratti con la Cassa Nazionale delle Assicurazioni Sociali e l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni; per il rimanente, entrate varie.

La previsione degli impegni per il nuovo esercizio è invece di 495 milioni, di cui 384 milioni per manutenzione ordinaria (compresa la spesa per i cantonieri), riparazioni strardinarie e sistemazioni generali del primo programma, che fu eseguito con pagamenti non differiti; 57 milioni e 500 mila lire per pagamenti di annualità; 21 milioni circa per spese di personale e di carattere generale; 8 milioni e mezzo per la milizia stradale; 25 milioni per liquidazioni di appalti, fatti in precedenza dal Ministero.

Le annualità, invece, derivanti dal terzo programma di sistemazioni generali, ed ammontanti per 15 anni a 21 milioni all'anno, faranno carico sul bilancio, a cominciare dall'esercizio 1931-32.

L'Azienda, all'inizio del suo funzionamento, trovò già pavimentati 463 chilometri della rete statale e si propose un primo programma di sistemazioni di 6.000 chilometri, da effettuarsi in quattro esercizi, in ragione di 1.500 chilometri all'anno.

Nel 1928-29, invece, in aggiunta agli appalti per 1.255 chilometri di sistemazioni organiche, si effettuarono sistemazioni varie, specie in Sicilia, per 1.913 chilometri.

Nell'esercizio 1929-30 si era stabilito di appaltare organicamente, 1.637 chilometri, ma, per urgenti necessità, il programma fu ampliato con altre aggiunte, sino ad elevarsi ad appalti per 2.380 chilometri.

Nei primi due esercizi, dunque, l'Azienda, che avrebbe, secondo il programma originario, dovuto appaltare 3.000 chilometri, ne ha appaltati, invece, 5.548. Tali sistemazioni generali, in parte sono compiute, in parte sono per essere ultimate, in parte saranno completate interamente nel 1931.

Al 1° gennaio di quest'anno la consistenza tecnica delle pavimentazioni già compiute, fra quelle preesistenti e quelle effettuate dall'Azienda, era di 2.501 chilometri di strade a trattamento superficiale e di 221 chilometri a sistemazione permanente. In complesso, sui 20.678 chilometri della rete statale, all'inizio di quest'anno risultavano pavimentate strade per 2.722 chilometri.

Per il futuro esercizio finanziario, sono lieto di poter comunicare alla Camera che è stato già compilato un programma per 1.542 chilometri di sistemazioni.

Esso, sottoposto al parere del Capo del Governo, ed approvato nel mese scorso dal Consiglio di Amministrazione, avrà inizio di esecuzione in due tempi: i primi 1.185 chilometri, che si presentano con carattere di maggiore urgenza, ed ammontanti all'importo di 230 milioni, da pagarsi in quindi ci annualità, in autunno; il rimanente, in primavera.

Questo terzo programma di lavori mira ad integrare le sistemazioni in corso delle arterie principali, lungo il litorale tirrenico, da Ventimiglia alla Calabria; lungo l'Adriatico, in prosecuzione della via Emilia verso la Puglia; sulla padana superiore, da Torino a Trieste; nonchè ad assicurare l'agevole traffico verso i valichi alpini ed alcuni collegamenti attraverso l'Appennino, fra le grandi arterie costiere o fra i più importanti centri e Roma.

Esso, pertanto comprende le seguenti sistemazioni:

- 1°) nella Padana superiore: completamento della Torino-Novara e della Peschiera-Verona;
- 2°) nella Padana inferiore: da Torino ad Alessandria;
- 3°) nella pontebbiana: da Treviso all'innesto con la strada statale n. 54, presso Codroipo;
- 4°) nella via del Friuli: dall'innesto della statale per Codroipo fino ad Udine;
- 5°) nella via del Caffaro: da Cremona a Brescia;
- 6°) nella via del Brennero: da Verona a Poggio Busco;
- 7°) nella porrettana: completamento da Bologna a Pistoia;
- 8°) nella pistoiese: da Pistoia e Firenze;
- 9°) nella senese aretina: da Siena a Montepescali, per innestarsi con l'Aurelia per Grosseto;

10°) nella Flaminia: da Civita Castellana, oltre Roma, verso Fano;

11°) nell'Adriatica: da Fano a Falconara, da Ancona a Montesilvano, da Pescara ad Ortona, da Foggia a San Severo;

12°) nell'Appia: da Velletri a Terracina, da Terracina all'innesto con la strada n. 6 verso Capua;

13°) nell'Appia: da Napoli ad Avellino;

14°) nella via di Puglia: da Avellino a Foggia;

15°) nella barese: da Modugno, oltre Bari, fino ad Altamura;

16°) nella salentina: da Lecce a Gallipoli;

17°) in Sardegna, su strada in via di classificazione, da Orestano per Macomer a Sassari.

Trattasi, come si vede, di un gruppo di lavori quanto mai importanti che, iniziati nel 1930 e nella primavera del 1931, e portati a termine del periodo massimo di 18 mesi, daranno un impulso veramente decisivo alla sistemazione delle principali arterie della rete stradale dello Stato.

Con l'esecuzione di questo nuovo programma, l'Azienda della Strada avrà appaltato complessivamente 5.175 chilometri di strada, per l'importo complessivo di lire 1.049.892.000, così ripartiti fra le tre grandi zone del paese: Italia settentrionale, chilometri 1.842 per lire 397.200.000, Italia centrale chilometri 1.805 per lire 315.403.000; Italia meridionale ed insulare, chilometri 1.528 per lire 337.229.000.

Per il nuovo esercizio, pur diminuendo notevolmente, per gli sviluppi delle pavimentazioni, il chilometraggio della rimanente rete, sulla quale si effettua la manutenzione ordinaria, si è tenuto inalterato il fondo destinato a tale servizio. Ciò consentirà di elevare la media chilometrica a lire 12.000 e quindi di curare maggiormente la manutenzione.

L'Azienda, inoltre, sta completando sempre più la sua attrezzatura tecnica, dotando i vari compartimenti di tutti i mezzi meccanici, atti ad assicurare un moderno e perfetto regime manutentorio.

A fine marzo, risultavano impiegati nei vari lavori oltre 51.000 operai.

L'attività che l'Azienda va spiegando è, dunque, quanto mai febbrile e vasta: essa è tale, da garantirci che fra alcuni anni

l'ingente patrimonio stradale del nostro Paese risulterà sistemato in modo da poter reggere il confronto con quello delle Nazioni più progredite e sarà in tutto corrispondente alle accresciute esigenze dei traffici ed al promettente sviluppo dell'automobilismo.

Anche la Milizia della Strada, che i relatori vorrebbero veder giustamente sviluppata nei suoi quadri, fa sempre più sentire la sua benefica azione, nella disciplina della circolazione e nella tutela del patrimonio stradale. Con recente provvedimento, presi gli ordini dal Capo del Governo, ho disposto la graduale modificazione dei mezzi logistici della Milizia ed un primo impiego di 150 militi sulle motociclette.

Ciò consentirà una attrezzatura più snella ed efficiente ed il dislocamento di un maggior numero di unità.

Ai dirigenti dell'Azienda, ai suoi funzionari tecnici ed amministrativi del centro e della periferia, agli ufficiali ed ai militi, per il fervore di attività che spiegano nel conseguimento degli alti scopi che il Duce ha loro assegnato, io sento il bisogno di rivolgere, da quest'Aula, una parola di elogio e di riconoscimento.

Speciale parola di elogio debbo anche rivolgere ai capi degli uffici decentrati ed ai loro collaboratori, veramente instancabili nella loro attività, fatta di passione, di amore e di esatta comprensione dei bisogni di alcune regioni d'Italia.

Anche nell'esercizio in corso i Provveditorati alle Opere Pubbliche, l'Alto Commissariato e l'Ispettorato per la Maremma Toscana hanno corrisposto egregiamente al compito loro assegnato dalla legge istitutiva 7 luglio 1925.

Creati per disincagliare, nel Mezzogiorno e nelle Isole, l'attività statale nel campo delle opere pubbliche dalla morta gora della politica parlamentaristica, triste retaggio dei Governi passati; per tracciare i piani regolatori della rinascita economica, sociale ed igienica di quelle nobili regioni; per coordinare la competenza tecnica amministrativa di vari Ministeri; per assistere e spronare la attività degli enti autarchici, nella soluzione dei problemi tecnici; per avvicinare - con l'istituto del decentramento - le possibilità dello Stato alle molteplici esigenze delle popolazioni, i Provveditorati alle Opere costituiscono - e ne va data lode al mio predecessore onorevole Giurati

– una delle più felici e tangibili espressioni della nuova politica fascista delle opere pubbliche. (*Vivissimi applausi*).

Ciò è stato rilevato, durante questa discussione, dagli onorevoli Trapani-Lombardo, Sansanelli, Caccese e Del Bufalo, i quali hanno prospettato il vantaggio del mantenimento e, gli ultimi due, del loro sviluppo in altre regioni d'Italia.

Certo, risultati ancora maggiori quegli Istituti avrebbero già dati se, dopo pochi anni dall'inizio del loro funzionamento, proprio quando esso cominciava a svilupparsi in pieno, non fossero sopravvenute restrizioni di ordine finanziario, giustificate dalla tutela del bilancio dello Stato.

Si deve a tali restrizioni se, nell'esercizio in corso, nel quale non si potettero che assegnare modesti fondi sulle economie realizzate, il ritmo di attività di quegli Istituti – se si eccettuano le opere di bonifica – ha subito un rallentamento e se perciò la risoluzione di molti problemi già impostati, ha dovuto essere rinviata a tempo migliore, in armonia del resto a quanto è avvenuto in tutte le altre regioni del Regno.

Di fronte al rallentato ritmo, è stato posto il problema della convenienza o meno di mantenere ulteriormente in vita quegli Istituti.

Il buon senso ha consigliato di non distruggere una organizzazione, che ha costato tempo, passione e denaro e che sarebbe assai dispendioso ricostruire al momento opportuno.

Sopra ogni altra considerazione di ordine pratico ha influito, per altro, nella decisione di mantenere in piedi i Provveditorati e gli altri Istituti decentrati, un fattore di ordine morale: la volontà del Governo, superata, quando che sia, l'attuale parentesi di limitazione delle spese, di voler riprendere, con eguale fervore, l'opera iniziata tanto felicemente per la rinascita del Mezzogiorno e delle Isole. (*Vivi applausi*).

I Provveditorati, quindi, rimangono nelle regioni a rappresentare non soltanto un felice ordinamento tecnico amministrativo, ma anche, ed essenzialmente, la tangibile espressione di un impegno leale e solenne assunto dal Regime Fascista verso il Paese. Ciò sarà appreso con soddisfazione dagli oratori che invocavano il loro mantenimento. (*Approvazioni*).

Ad adeguare, per altro, le spese di funzionamento dei Provveditorati e degli altri uffici decentrati (Alto Commissariato

di Napoli, Magistrato alle Acque, Ispettorato per la Maremma) alla contingente situazione finanziaria ed alla diminuita possibilità di impegni da parte loro, ho creduto opportuno, a partire dal 1° maggio, di ridurre l'attrezzatura di questi Istituti e conseguentemente di smobilitare parte del personale.

In seguito a tali provvedimenti, su 144 funzionari di ruolo dei lavori pubblici, ne sono stati richiamati 26; su 88 funzionari di altri Ministeri ne sono stati restituiti 29; su 218 straordinari assunti a contratto ne sono stati licenziati 41; su 58 giornalieri ne sono stati licenziati 11.

In complesso, su 508 funzionari costituenti gli uffici decentrati, ne sono stati eliminati 107, con una diminuzione del 21 per cento.

CALZA BINI, *relatore*. Era soltanto una parziale smobilitazione che si voleva, non una soppressione.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. È già stata effettuata.

CALZA BINI, *relatore*. Non possiamo che esserne lieti, nell'interesse dell'economia del Paese.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Tuttociò alleggerirà notevolmente i bilanci degli Istituti e consentirà una notevole economia nelle spese generali che scenderanno da lire 10.838.000 dell'esercizio in corso a lire 8.450.000 di quello prossimo, con una sensibile economia di lire 2.388.000, pari al 22 per cento della spesa attuale.

Onorevoli Camerati, queste difficoltà del momento non debbono, per altro, farci dimenticare l'opera veramente ciclopica che i Provveditorati hanno svolto sino ad oggi.

Essa, oltre all'impulso veramente imponente dato in ogni plaga alle opere igieniche di carattere comunale, che rappresentano le basi della elevazione igienica e sociale di quelle regioni, ha avuto segni di speciale attività: a Napoli, a Bari, a Palermo, a Catania, a Cagliari con la costruzione di grandi opere marittime; in Calabria, in Sardegna, in Puglia, in Sicilia, nella Maremma, con le opere di bonifica; in Abruzzo, in Sicilia, in Calabria e

nella Maremma, con le costruzioni stradali; in Puglia, in Basilicata ed in Sardegna con le costruzioni dei grandi acquedotti. La legge del miliardo per la nobile regione Sarda, che l'onorevole Putzolu ha ricordato, se non è citata come tutte le altre leggi speciali nel bilancio, è sempre in vita e avrà le sue graduali applicazioni in rapporto alle disponibilità finanziarie dello Stato.

Se la strada è ancora lontana dal traguardo dei 20 miliardi fissati dai piani regolatori della rinascita del Mezzogiorno e delle Isole, le basi della rinascita e del ripopolamento di alcune regioni, come la Basilicata e la Sardegna, sono già nettamente tracciate. (*Approvazioni*).

In rapporto a tale ripopolamento ed alle grandi opere che ne costituiscono la premessa, il Ministero - in armonia agli ordini dati dal Capo del Governo - non ha mancato, attraverso gli organi competenti, di promuovere, incoraggiare e disciplinare notevoli correnti di emigrazione interna, temporanea e permanente.

Questo lavoro, che ha dato già notevoli risultati, superate le prime difficoltà, è destinato a svilupparsi sempre più nel prossimo avvenire, sino a diventare un'altra tangibile brillante realizzazione economica e sociale del Regime. Condivido le osservazioni fatte in questo campo dall'onorevole Putzolu.

Onorevoli camerati, questo mio discorso ha dovuto essere necessariamente lungo. Ho il dovere, quindi, di risparmiarvi l'accensione di un grande artificio pirotecnico, a base di molte girandole multicolori.

Vi dico soltanto che un Regime, che ha già cambiato, anche nel campo delle opere pubbliche, il volto del Paese; un Regime che ha saputo trasformare la penisola in un grande cantiere sonante di febbrile attività tecnica; che tale attività ha ispirato a superiori visioni di potenza nazionale, che il suo domani luminoso vede già tracciato, dalla infallibile missione storica del suo Capo, in un sicuro primato, che nessuna forza, occulta o palese, saprà impedirvi di guadagnare e di consegnare ai nostri figli ed ai nostri nipoti, può anche sostare brevemente, per riprendere, subito dopo, la marcia, con un arco sempre più teso di indomabile volontà. (*Vivissimi, generali, prolungati applausi - Applaudiva anche il Capo del Governo - i ministri e moltissimi deputati si congratulano con l'oratore*).

**Sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa
del Ministero dei lavori pubblici,
per l'esercizio finanziario
dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931**

(Senato del Regno, tornata del 28 maggio 1930)

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli senatori, la speciale fisionomia che presenta quest'anno lo stato di previsione del bilancio dei lavori pubblici per il prossimo esercizio; le note illustrative della Commissione di finanza che l'accompagnano; l'ampia esposizione che ebbi l'onore di fare tre settimane fa nell'altro ramo del Parlamento, e più ancora il costante interessamento col quale il Senato segue le varie forme di attività del potere esecutivo, mi dispensano dal pronunciare un lungo discorso, e mi consigliano invece a fare brevi dichiarazioni, che valgano a chiarire maggiormente, di fronte al Parlamento ed al Paese, la contingente situazione che si è delineata nel campo delle opere pubbliche.

A ciò mi induce anche qualche affermazione, che è emersa nella pregevole relazione stesa, per conto della Commissione di

finanza, dal relatore onorevole Rolandi Ricci, al quale rivolgo il mio ringraziamento per le parole benevole che ha voluto indirizzarmi.

Lo stato di previsione del bilancio dei lavori pubblici per il prossimo esercizio contiene uno stanziamento complessivo di 1.000.150.520 di lire, con una differenza in meno, di fronte all'esercizio in corso, calcolando anche le variazioni avvenute per la creazione del Ministero dell'agricoltura, di lire 316.143.580, che incide quasi completamente nella parte straordinaria.

Tenuto conto poi dei residui disponibili al 30 giugno dello scorso anno e di quelli che si presume risulteranno alla stessa data del 1930, si avrà fra i due bilanci, fra conto competenze e conto residui, una differenza in meno di disponibilità di oltre 600.000.000.

Queste cifre rappresentano un aspetto del rallentamento di attività che le superiori esigenze dello Stato impongono al mio Ministero, ed una espressione quanto mai tangibile di quella politica di limitazioni delle spese che il Governo Fascista raccomanda agli Enti locali, ma è costretto ad imporre anche a se stesso.

Tale politica, e le ripercussioni che essa ha apportato sul bilancio in discussione, trova, come è naturale, consenziente la Commissione di finanza del Senato, e per essa il suo illustre relatore che «l'approva senza alcuna riserva e con plauso».

Il senatore onorevole Rolandi Ricci, però, non loda soltanto le riduzioni, ma esprime «il desiderio e l'augurio che, durante il prossimo esercizio finanziario, nessuna provvidenza dal Governo, sotto nessuna forma, intervenga a riaumentare la spesa oggi prevista».

Lo stesso relatore, dopo aver ricordato lo sforzo veramente gigantesco fatto dal Regime sino ad oggi, nel campo delle opere pubbliche, e dopo averne elogiato l'indirizzo, traccia quello che dovrebbe essere, in rapporto alle contingenze del momento, l'ulteriore programma di attività del Ministero e dice:

«È ovvio che avendo meno danaro da spendere nelle opere pubbliche, lo si spenda soltanto prima nel continuare quelle che sono indispensabili, poi quelle che riescano di una utilità certa ed immediata o prossima, e successivamente nel proseguire e

compiere quelle opere intraprese, le quali, interrompendosi, cadrebbero in rovina, generando danni o procurando gravi perdite del denaro già spesi.

«Questa facoltà di discernere e giudicare, con serena e consapevole volontà onde fare per il meglio, resta affidata alla discrezione del potere esecutivo, e non può essere ragionevolmente e praticamente influenzata o limitata da pareri preventivi del Parlamento: l'uso fattone dal ministro potrà formare oggetto di esame critico soltanto quando egli avrà tradotta in atti la facoltà consentitagli.

«Noi abbiamo intanto piena fiducia che alla mente dell'onorevole ministro sarà sempre presente il *Ricordo* del Guicciardini: "Non consiste tanto la prudenza della economia nel sapersi guardare dalle spese, perchè sono molte volte necessarie, quanto il sapere spendere con vantaggio".

«E questa prudenza deve tanto più disciplinare la destinazione della spesa quando il denaro appena basta al bisogno.

«È pure ovvio che non sarebbe ascoltabile la domanda di assegnazione di maggiori somme per intraprendere adesso opere nuove».

Le osservazioni fatte in questa parte della relazione dell'onorevole Rolandi Ricci, per il modo come sono concatenate fra di loro, sono tali da prestarsi a non esatte interpretazioni e mi inducono a soffermarmi su alcune di esse.

Credo quindi opportuno di ricordare in questa sede ciò che prospettai nell'altro ramo del Parlamento, circa la speciale struttura contabile del bilancio dei lavori pubblici.

Gli stanziamenti del bilancio, esclusi quelli di parte ordinaria, destinati alle spese di carattere generale, alle manutenzioni periodiche, al funzionamento di alcuni servizi, e non quindi alla costruzione di opere straordinarie, rappresentano non possibilità d'impegno ma limite di pagamento, in rapporto agli impegni già accesi o a quelli che andranno ad accendersi.

Essi perciò sono la conseguenza dei programmi eseguiti od in corso, non la impostazione dei programmi da svolgere.

Per fare delle nuove opere o per sviluppare quelle in corso, oltre agli impegni già accesi, occorrono o delle autorizzazioni di legge o dei limiti speciali d'impegno.

A quali opere si riferisce il relatore nel fare questa graduatoria, nella quale peraltro io metterei al primo posto le opere che interrompendosi andrebbero in rovina?

A quelle che sono in corso, e che hanno avuto impegni corrispondenti a tutta la loro esecuzione, oppure a quelle che ebbero impegni solo per una parziale esecuzione, ma che sarebbe un errore ed un danno lasciare incomplete?

Se si riferisce alle prime, è implicito che non è da parlarsi di scelta e di graduatoria, perchè esse furono fatte con oculatezza a suo tempo, ma piuttosto di sufficienza o di insufficienza degli stanziamenti per il loro pagamento; se invece si riferisce alla seconda, è chiaro che esse non potranno aver completamento se non con nuove autorizzazioni di legge, e quindi con nuovi impegni.

È evidente dunque che se il Governo, il quale non ha mancato, di sua iniziativa, di imporsi nel campo delle opere pubbliche una parentesi di raccoglimento, sarà costretto nel corso dell'esercizio ad adottare ulteriori provvedimenti a favore del mio bilancio, ciò farà senza venir meno a quella politica di limitazione delle spese, che ha annunciata senza esitazioni fin dallo scorso anno, solo preoccupato di evitare gravi inconvenienti al proseguimento delle opere in corso, o immedesimato dalla necessità di fronteggiare speciali esigenze che non ammettono ulteriori dilazioni o che per cause diverse possano eventualmente sopravvenire.

Io credo che l'onorevole relatore, al Governo, si regolerebbe allo stesso modo.

Non ha egli ricordato il monito del Guicciardini?

«Non consiste tanto la prudenza della economia nel sapersi guardare dalle spese, perchè sono molte volte necessarie, quanto il sapere spendere con vantaggio».

Ebbene, l'illustre relatore sa che tale monito è la norma della politica del Governo Fascista.

Posso, quindi, assicurarlo che anche per l'avvenire sarà la norma dell'attività del Ministero dei lavori pubblici.

Non sarà male però ricordare ancora una volta che tale attività, se ha già delle limitazioni nel campo delle spese e più ancora in quello degli impegni, che rappresentano le spese di domani, mantiene ancora, nel campo tecnico, nonostante

alcune sospensioni di opere, per gli impegni numerosi accesi dal Ministero dei lavori pubblici nel passato e per la sopravvenuta creazione dell'Azienda della strada, una consistenza generale di lavori, alla fine di febbraio del corrente anno, per opere in gestione diretta, in concessione o sussidiate, di lire 3.800.000.000. È da augurarsi peraltro che prima che la incidenza della limitazione delle spese si ripercuota notevolmente nel campo tecnico, possano diminuire le ragioni di ordine superiore che hanno indotto tale necessità e possano aumentare di pari passo le possibilità finanziarie per lo Stato.

Chiarita così quella che è la parte fondamentale del bilancio, passerò ad esaminare alcune delle osservazioni fatte, con la solita passione e competenza, dal relatore senatore Rolandi Ricci.

A proposito della opportunità o meno di affrontare ulteriori riforme nell'organizzazione del Ministero, il relatore ha riconosciuto che non convenga di modificare ulteriormente l'ordinamento del Ministero, il quale ha già avuto molte riforme; alcune di queste sono state felicissime, come quella dei Provveditorati per le Opere Pubbliche, e l'altra della Azienda Autonoma della Strada che son passate vittoriosamente al vaglio della prima esperienza. Altre sono in corso di assestamento. Non è questo dunque il momento, tanto più che ora bisogna limitare le spese, di pensare a nuovi ritocchi.

Il relatore però, prima nella relazione, e poi nel suo discorso di poc'anzi, ha prospettato la convenienza, ripetendo quanto è stato detto anche dalla Giunta del bilancio, nell'altro ramo del Parlamento, di concentrare tutte le opere pubbliche, tranne eventualmente quelle che abbiano una specialissima competenza, nel Ministero dei lavori pubblici. Io ripeterò all'onorevole relatore quello che ho già detto alla Camera: in base alla legge del Primo Ministro, il Capo del Governo vedrà a suo tempo se convenga o meno adottare qualche provvedimento in materia. A proposito del Consiglio superiore dei lavori pubblici, credo che lo stampatore sia incorso in un errore quando ha attribuito a me l'intenzione di voler accrescere, con la riforma del Consiglio superiore, a quell'Alto Consesso prestigio ed «alacrità». È implicito che io non potevo pensare di voler accrescere «alacrità» ad un Consiglio che, come ho

rilevato pochi giorni fa alla Camera, nell'ultimo anno ha esaminato molte migliaia di pratiche, per una competenza di spese di oltre 5 miliardi.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Io avevo scritto «autorità».

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Comunque, a me è sembrato opportuno non lasciar passare inosservato questo errore tipografico, che certo non può rappresentare il mio pensiero e che il relatore afferma non rappresentare il suo. Ad ogni modo, io l'ho rilevato perchè esso mi offre la possibilità di dire anche in quest'Alta Assemblea che la riforma mira unicamente ad aumentare il prestigio e la competenza del Consiglio, il quale assolve già brillantemente il suo compito.

La riforma è già pronta...

ROLANDI RICCI, *relatore*. Scusi, onorevole ministro, qui nel testo definitivo si legge «autorità». Vuol dire che ella ha una cattiva bozza.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Io ho una delle copie distribuite. Sono per altro lieto che l'errore sia stato corretto. Non potevo però lasciarlo passare inosservato. Dicevo che la riforma del Consiglio superiore è già pronta: essa solo per alcuni aspetti è ancora oggetto di accordi tra i Ministeri interessati, ma io confido che tra brevissimo tempo potrà entrare in funzione. Con la riforma, il Consiglio superiore non avrà solamente maggiore snellezza di movimenti, ma anche maggiore competenza, aggiungendosi a quella tecnica, entro certi limiti, anche quella amministrativa.

Tale sistema garantirà una più sollecita evasione delle pratiche.

L'onorevole relatore ha voluto anche elogiare l'istituzione dei Provveditorati. Ho dichiarato alla Camera che il Governo ne ha deciso il mantenimento, non soltanto perchè esso è previsto dalla legge in 10 anni, ma anche perchè quegli istituti hanno dato già ottimi risultati.

Per contingenze sopravvenute, i Provveditorati non hanno potuto sprigionare, in questi ultimi tempi, una vasta forma di attività. Essi, però, nel Mezzogiorno e nelle Isole, e l'Ispettorato

La legge del bilancio fissa il limite d'impegno per le annualità relative ad opere straordinarie da eseguirsi in concessione, nonché per contributi e sovvenzioni previste da leggi speciali, in 25 milioni, che sono già quasi completamente ipotecati da queste ultime esigenze.

Nessun limite d'impegno per opere straordinarie a pagamenti non differiti la Finanza ha potuto sino ad oggi consentire al mio Ministero, così come è avvenuto sino all'esercizio 1928-29.

Nell'esercizio in corso, oltre il limite d'impegno per annualità, per assicurare la prosecuzione di alcune opere o per fronteggiare improvvise esigenze sopravvenute, si ottennero delle speciali autorizzazioni di legge e si utilizzarono le economie accertate sugli impegni precedenti.

È questo l'aspetto saliente delle limitazioni che sono imposte al Ministero dei lavori pubblici, e che hanno già avuto ed avranno maggiormente incidenza dal prossimo esercizio per l'impostazione di nuove opere, o per la prosecuzione di quelle in corso, per cui occorrono ulteriori finanziamenti.

Così chiarita la struttura contabile del bilancio, risulta evidente, per quanto riguarda la limitazione degli stanziamenti nella parte straordinaria, che questi hanno valore di presunzione di sufficienza, mentre per quanto si riferisce ad impegni risulta dimostrato che, se non vi saranno provvedimenti ulteriori, non si potrà parlare di programma per l'avvenire.

Il relatore però, mentre esprime «il desiderio e l'augurio che durante il prossimo esercizio finanziario, nessuna provvidenza del Governo, sotto nessuna forma, intervenga a riaumentare la spesa oggi prevista», ammette implicitamente che provvidenze speciali debbano sopravvenire quando, in rapporto alla diminuita possibilità di spendere nel campo delle opere pubbliche, raccomanda che il denaro «si spenda soltanto prima nel continuare le opere che sono indispensabili, poi quelle che riescano di una utilità certa ed immediata o prossima, e successivamente nel proseguire e compiere quelle opere intraprese, le quali, interrompendosi, cadrebbero in rovina, generando danni o procurando gravi perdite del denaro già spesi».

nella Maremma, hanno rappresentato e rappresentano la nascita economica di quelle regioni ed il coordinamento di tutte le iniziative tecniche, alcune delle quali furono in passato ispirate a fini elettoralistici.

Si deve alla istituzione dei Provveditorati se alcuni problemi, che si perdevano nei vicoli ciechi della politica paesana, hanno potuto ritornare alla visione delle grandi linee, e se si è riusciti felicemente ad avvicinare i numerosi bisogni di quelle popolazioni alle disponibilità tecniche e finanziarie dello Stato. Anche in un momento di rallentamento di attività da parte del Ministero, i Provveditorati meritavano dunque di essere mantenuti in vita. Salvando quegli istituti, si è salvato una attrezzatura tecnico-amministrativa, che ha già dato buona prova, e che potrà riprendere al momento opportuno in pieno la sua attività, e si è riaffermata la solenne promessa del Governo per la completa rinascita del Mezzogiorno e delle Isole.

A proposito del personale, è stato rilevato dal relatore che sono stati fatti 13 milioni di economia. Ciò non è precisamente esatto, perchè i 13 milioni di economia riguardano in parte il personale e in parte altre spese generali.

A proposito degli acquedotti, il relatore ha formulato l'augurio che possano essere portati a compimento con sollecitudine, rappresentando essi indiscutibilmente l'elemento base di rinascita di alcune regioni. L'onorevole Rolandi Ricci sa che il Governo dà particolare cura a questo tipo di opere pubbliche, sia in esecuzione diretta che eseguite dagli Enti locali con contributi del Governo.

Assicuro l'onorevole relatore che, sia pure fra le attuali difficoltà, i lavori degli acquedotti, quelli delle fognature, ed in genere le opere igieniche, continuano ad avere notevoli disponibilità finanziarie da parte del Ministero dei lavori pubblici. Proprio in questo esercizio abbiamo raddoppiato il fondo per contributi. Mi auguro che anche nel nuovo esercizio la finanza vorrà accordare le stesse somme. Ciò darà nuove possibilità per fronteggiare i numerosi bisogni che esistono in questo campo nel Mezzogiorno d'Italia e nelle Isole.

La questione dei porti è stata oggetto di particolare attenzione da parte del Senato, non soltanto in questa discussione, ma anche in occasione della discussione del

bilancio delle comunicazioni. Il problema del porto di Genova, in ispecial modo, in questi ultimi tempi, sia alla Camera che al Senato, ha richiamato il fervido interessamento di eminenti parlamentari.

L'onorevole Rolandi Ricci, nella sua relazione, e testè il senatore Reggio, nel suo discorso, hanno prospettato l'inconveniente che si profila per alcuni porti del Mediterraneo a causa della concorrenza dei porti nordici, del Belgio, dell'Olanda e della Germania.

Tutto ciò è esatto. Il relatore ed il Senato sanno però che, se una concorrenza esiste, non esiste peraltro un disinteresse da parte del Governo nazionale. Anzi, una delle forme più brillanti di attività del Governo fascista, è stata quella rivolta alle opere marittime, specie dei grandi porti.

È di questi ultimi anni lo sviluppo delle costruzioni portuali a Trieste, a Venezia, a Marghera, a Bari, a Palermo, a Livorno, a Catania, a Cagliari, ad Ancona. Il Governo dunque si rende conto che lo sviluppo di tali costruzioni e l'attrezzatura dei porti, specie dei grandi porti, per una Nazione come l'Italia, che è protesa come un immenso molo nel Mediterraneo, rappresenta indiscutibilmente uno degli elementi vitali della rinascita economica del nostro Paese. Il Governo perciò non ha lesinato i mezzi: centinaia e centinaia di milioni sono stati destinati alle costruzioni marittime dei grandi porti. Ultimamente notevoli provvedimenti sono stati anche adottati per i porti medi e piccoli, per oltre 100.000.000.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Per 105.000.000.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. È evidente che il Governo, se ha sviluppato questa sensibilità per le opere portuali, l'ha maggiormente sviluppata per il porto di Genova, che rappresenta la chiave di volta del nostro movimento di esportazione e di importazione, che è a breve distanza da un altro grande porto straniero nel Mediterraneo e verso il quale più punta la concorrenza dei porti del mare del Nord.

Devo ricordare al Senato che per il porto di Genova, a favore del quale il senatore Reggio ha chiesto il sollecito inizio di funzionamento della zona franca e la costruzione della

direttissima Genova-Arquata, sono in corso notevoli lavori. Il Consorzio portuale, presieduto con amore dal marchese Negrotto Cambiaso, succeduto a S.E. Cagni, che tanta passione e tanta attività ha spiegato per l'avvenire marinaro di Genova, nulla trascura per mettere il porto in piena efficienza. Attualmente si sta provvedendo alle seguenti opere:

1) Primo gruppo dei lavori del bacino Mussolini, comprendente la costruzione di una diga esterna per metri 800 di lunghezza, la costruzione di due sporgenti lunghi metri 400 e larghi metri 130; secondo gruppo dei lavori del bacino suddetto, comprendente il completamento della diga esterna sino alla foce del Polcevera per oltre 1.050 metri; il molo sottoflutto sulla sinistra del Polcevera per metri 813.

Questi lavori per un ammontare di 130.000.000 di lire sono bene avviati e potranno essere ultimati nel 1932.

La Società anonima lavori del porto, assuntrice dei lavori stessi, ha recentemente approntato un nuovo grande pontone di 500 tonnellate che agevolerà grandemente il solleccito compimento delle opere stesse. In relazione alla esecuzione di questi lavori, si sta provvedendo allo spianamento del promontorio di S. Benigno, in dipendenza del quale fu provveduto alla costruzione delle nuove grandi caserme di Albenga e di Asturia recentemente compiute.

2) Completamento del prolungamento del molo Duca di Galliera e della testata del molo Cagni, per un ammontare di 7.000.000 di lire: queste opere saranno ultimate entro il 1930.

3) Prolungamento del bacino n. 3 per renderlo capace di accogliere i più grandi transatlantici per un ammontare di 5.000.000 di lire; lavoro che sarà compiuto entro il maggio dell'anno prossimo.

4) Grande stazione marittima per passeggeri sul ponte dei Mille, con relativo viadotto di congiungimento alla strada conducente alla stazione Principe. Questo lavoro è pressochè compiuto. Sono in corso i provvedimenti per prolungare ulteriormente il ponte dei Mille, per la trasformazione ed il prolungamento del vicino ponte Andrea Doria, allo scopo di offrire maggiori comodità di accosto ai grandi transatlantici. Per facilitare tali manovre, è in corso il taglio della testata del molo vecchio.

Sono anche in corso la costruzione dei nuovi magazzini sulle calate del Passo Nuovo, l'apprestamento di nuovi apparecchi di scarico ed opere minori accessorie per facilitare le operazioni d'imbarco e lo sbarco delle merci. Col concorso infine del Municipio e della Provincia, si è provveduto dal Consorzio alla provvisoria sistemazione dell'idroscalo Vittorio Emanuele III, in attesa di successive decisioni circa la sistemazione completa dei servizi aerei, la cui completa importanza cresce ogni giorno più.

Io ho cercato di dilungarmi sulla questione del porto di Genova, esponendo dettagliatamente quello che si sta facendo, perchè riconosco la grande fondamentale importanza che ha per il nostro Paese lo sviluppo e la potenza di quel porto. Il senatore Reggio, quando chiede, in rapporto a ciò che quel porto deve diventare, che il Governo imposti, in questo momento, una spesa di molte centinaia di milioni per la direttissima Genova-Arquata, sa di chiedere una cosa giusta, e della cui utilità è profondamente convinto il Governo, che a mio mezzo ha fatto l'anno scorso dichiarazioni alla Camera, a proposito di una interrogazione dell'onorevole Corrado Marchi; ma sa anche di chiedere una cosa che, se anche preme con le sue necessità e con la grandiosità della sua impostazione, cozza terribilmente con la situazione speciale del bilancio, che non consente soluzioni per altre opere importantissime e di costo assai inferiore. In questo momento bisogna segnare il passo e provvedere, innanzi tutto, a completare le opere in corso: opere nuove potranno essere solo fatte, se consigliate da speciali inderogabili necessità. Posso comunque assicurare il senatore Reggio che la direttissima da lui caldeggiata non è dimenticata, perchè sono in corso gli studi. Posso assicurarlo, inoltre, che il nuovo piano regolatore delle ferrovie, che è in via di compilazione sotto la presidenza del conte Cozza, presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che farà giustizia di molti progetti di piccole linee locali, approvati a suo tempo ed ancora oggetto di illusione e di incomprendimento in alcune regioni, che mira a completare la grande rete delle comunicazioni ferroviarie, non potrà non tenere in considerazione le esigenze ferroviarie del porto di Genova.

Il senatore Rolandi Ricci, prendendo motivo dall'annuncio da me dato della riforma della legislazione sui porti, ha raccomandato che si portino presto a compimento gli studi per la formazione del codice della marina mercantile, che egli desidererebbe vedere senza ulteriori indugi sottoposto alla Commissione parlamentare. Io non mancherò di trasmettere il voto al ministro competente, ed avrò cura di assicurare il coordinamento fra la riforma della legislazione sui porti ed il nuovo Codice della marina. Circa la gestione patrimoniale delle case nelle zone terremotate, confermo all'onorevole Rolandi Ricci ciò che ho già detto alla Camera, e cioè che il Governo si rende conto della pesantezza di tale gestione ed ha già iniziato degli studi, che mirano a liberare lo Stato da una funzione che potrebbe essere meglio esercitata da speciali organismi.

Lo stesso posso dire per quanto riguarda l'edilizia economica e popolare. In questa materia sono stato esplicito fin dall'anno scorso. Parlai di una saracinesca che doveva essere abbassata, nei riguardi delle cooperative finanziate dallo Stato, e la saracinesca si è abbassata. Ho prospettato alla Camera la convenienza che lo Stato non si disinteressi degli Istituti per le case popolari, che sono veramente benemeriti, e che portano un effettivo calmieramento al costo delle costruzioni, e, comunque, un grande sollievo per alcune categorie di popolazione. Posso confermare in questa sede che il Governo non perde di vista il problema. Mi auguro che le possibilità finanziarie dello Stato non ritardino a dare a me la possibilità di poter intervenire in questa materia.

Il senatore Rolandi Ricci ha prospettato la convenienza di far cessare al 31 dicembre del 1931 l'esenzione venticinquennale delle imposte sulle nuove costruzioni. La legge prevede tale esenzione fino al 1935 e tale larghezza di tempo trova la sua giustificazione nella finalità cui essa mira di voler contribuire notevolmente alla risoluzione della crisi di alloggi. Questa crisi in alcune città è sparita, in altre è stata mitigata, ma in altre esiste ancora. Comunque, essendo stata la legge predisposta e varata dal Ministero delle finanze, avrò cura di prospettare al collega Mosconi le osservazioni fatte dal senatore Rolandi Ricci.

Le autostrade hanno appassionato in questi ultimi tempi l'opinione pubblica ed il Parlamento. Il senatore Suardo, con la

specifica competenza che gli deriva dall'incarico di Commissario governativo per la Pedemontana, e con la passione con la quale si è sempre occupato di questo problema, ha fatto un discorso quanto mai interessante. Nel momento stesso in cui ha sollecitato il completamento della Pedemontana, ha prospettato la convenienza di rivedere tutta la legislazione sulle comunicazioni sia stradali che ferroviarie e fluviali, agli effetti della concorrenza che tali comunicazioni si fanno fra di loro, dei contributi che lo Stato concede, dei costi e dei rendimenti. Il problema, senatore Suardo, così come è impostato, è quanto mai vasto, e perciò meritevole di attento esame, da parte dei Ministeri competenti.

Per ciò che riguarda le autostrade, si può rilevare che l'opinione pubblica, in questi ultimi tempi, ha mostrato una certa insofferenza ed in alcuni casi una completa incomprendimento. Non bisogna perdere di vista che le autostrade rappresentano una geniale innovazione della tecnica italiana in materia di comunicazioni stradali e che l'inizio di tali costruzioni ha preceduto la istituzione della Azienda autonoma stradale.

L'impostazione del problema coincise con un periodo di larghezza di mezzi finanziari, da parte dello Stato, e di gravi deficienze in materia di viabilità ordinaria, e si ispirò a visioni di ordine superiore, geografiche, economiche e turistiche. Se anche non vi fosse stata larghezza di mezzi finanziari, il problema avrebbe avuto egualmente impostazione, per ragioni che si intuiscono facilmente. Successivamente, essendosi colmate varie lacune e gravi deficienze nel campo della viabilità ordinaria ed avendo l'Azienda cominciato a pavimentare la rete stradale dello Stato, si è ritenuto che il problema delle autostrade fosse completamente superato. Errore! Ebbi a dichiarare tempo fa alla Camera che si sbagliava a considerare le autostrade come opere di lusso ed a non tener conto che, dopo 50 anni, esse diventano proprietà dello Stato. Evidentemente, nei facili giudizi, influiva la constatazione che, mentre si costruivano autostrade, si rinviava per sopravvenute esigenze finanziarie la costruzione di alcuni tronchi di strade ordinarie, lungamente e giustamente attese in questa o quella regione. Al disopra però delle incomprendimenti che si sono manifestate per cause varie, bisogna riconoscere che il problema delle autostra-

de ha oggi una portata meno vasta di quella che avesse ieri, solo localizzata in determinate regioni. Lo Stato, perciò, ritiene sufficiente per il momento l'attuale impostazione costruttiva.

Riconosco che il completamento della Pedemontana è una necessità: essa per altro, in armonia al rallentato ritmo di attività nel campo delle opere pubbliche, deve essere realizzato gradualmente. Il Capo del Governo ha fissato delle mete che saranno raggiunte a suo tempo. Concordo quindi con la Commissione di finanza nella valutazione che è stata fatta in materia di autostrade. Posso dichiarare che ho respinto, nel modo più deciso, la richiesta di nuovi contributi che alcune Società, con alquanta disinvoltura, mi avevano rivolto.

LISSIA. E ha fatto molto bene!

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda la emigrazione interna, l'onorevole Rolandi Ricci ha consigliato di evitare vasti movimenti, che possono produrre delle delusioni, e di incoraggiare le correnti naturali che già esistono e che per lo più si sono determinate per iniziative individuali. Posso assicurare il relatore che i vasti inquadramenti che si sono fatti hanno risposto a speciali esigenze, ma che l'emigrazione che maggiormente ha le nostre cure è quella spicciola, destinata a dare ottimi risultati nell'avvenire.

Infine il relatore si è intrattenuto sull'acquedotto pugliese, problema che egli conosce con particolare competenza. Il relatore, dopo avere espresso la sua fiducia negli uomini che dirigono l'Ente e dopo aver rilevato il miglioramento costante di quella gestione, ha osservato, però, che notevole sembra l'ingente carico di arretrati di riscossione, per consumo d'acqua da parte dei privati e dei comuni.

Effettivamente l'inconveniente aveva assunto le proporzioni che traspaiono dalla relazione fatta dall'onorevole Postiglione per l'esercizio 1927-28. L'inconveniente è dipeso, purtroppo, dal sistema di riscossione che fino a quel momento aveva tenuto l'Ente, e che non assicurava l'interessamento vivo e costante degli esattori. Però, in seguito alle provvidenze adottate dal Commissario, che hanno fatto obbligo agli esattori del non riscosso per riscosso, l'inconveniente è in gran parte limitato.

Nei riguardi dei comuni è stato chiesto, dal Commissario dell'Acquedotto pugliese al Ministero, l'autorizzazione a poter imporre gli interessi di mora per ritardati pagamenti. Credo che questo provvedimento si renda necessario, perchè purtroppo alcune Amministrazioni comunali ritengono più urgente provvedere a questa o a quella necessità voluttuaria anzichè al pagamento di un debito, come è quello derivante dal consumo dell'acqua.

Un'altra osservazione, che merita un chiarimento, è quella della sperequazione che avrebbe notato il relatore, fra il gettito che procurano le eccedenze d'acqua, di circa 5.000.000 e quello che deriva dagli impegnativi ordinari e che ammonta a 4.500.000. Sembra strano che le eccedenze rappresentino un blocco maggiore di riscossioni di quello del consumo ordinario.

Devo far presente che ciò è conseguenza della trascuratezza e della falsa economia degli stessi utenti. Essi, per non pagare qualche cosa in più per un maggiore impegnativo che l'Ente ha interesse ad assicurarsi per la regolare distribuzione dell'acqua, preferiscono pagare somme notevolmente superiori, per le eccedenze, nella fiducia che il buon senso domestico consumi il meno possibile.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Hanno la speranza di non pagare!

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Mentre invece, specie di estate, avviene perfettamente il contrario. Basta lasciare i rubinetti aperti e le eccedenze raggiungono cifre notevoli.

È stato di proposito, quindi, tenuto alto il prezzo delle eccedenze per mettere gli utenti in condizione di aumentare gli impegnativi. L'espedito adottato dall'Ente ha dato in questi ultimi tempi i suoi buoni frutti.

Un'ultima osservazione, quanto mai importante, ha fatto l'onorevole Rolandi Ricci. Riguarda la quota delle spese generali dell'Acquedotto, che nell'anno 1927-28 ha raggiunto il 15,50 per cento. La cifra è certo notevole e preoccupò a suo tempo il ministro Giuriati, il quale se ne volle rendere conto.

Dagli accertamenti eseguiti risultò che essa era la conseguenza della sproporzione nella quale venne a trovarsi improvvisamente l'attrezzatura dell'Ente, di fronte alla contrazione dei lavori, per deficienza di mezzi, nonché della necessità di dover rinviare all'esercizio successivo alcuni pagamenti. Comunque, nell'esercizio 1928-1929, un anno dopo, le spese generali dell'Acquedotto pugliese sono discese al 7,50 per cento. Ho fiducia che discenderanno ancora.

Il senatore Reggio ha raccomandato al ministro dei lavori pubblici, se io non compresi male, di non spaventare gli idroelettrici e di lasciare calmo il loro ambiente per evitare contraccolpi nelle operazioni di credito e nelle aziende. Il Ministero dei lavori pubblici non ha mai offerto motivo agli idroelettrici di essere in subbuglio; ma ha sempre circondato la loro opera, rivolta a sviluppare una industria che ha dato al nostro Paese un vero primato, della maggiore considerazione.

Il Ministero dei lavori pubblici è però anche un organo, al quale giungono segnalazioni di inconvenienti, stati d'animo di insofferenza e lamentele, da alcune zone, per il costo dell'energia elettrica. Ciò non pertanto il Ministero non ha mai detto una sola parola che potesse intralciare la mirabile opera di costruzione degli impianti, o che autorizzasse gli idroelettrici a considerarsi perseguitati o incompresi. Il Ministero ha allo studio alcuni problemi: è dovere suo di studiarli con la maggiore ponderatezza e senza precipitazioni, con quel senso di responsabilità, che problemi così complessi richieggono, e che il Governo fascista pone in tutti i suoi atti.

Io posso assicurare il senatore Reggio che il Ministero dei lavori pubblici guarda con la maggiore simpatia all'opera veramente notevole di costruzione, che vanno svolgendo gli idroelettrici; e con la maggiore serenità ai problemi che circondano la loro industria.

In fine il senatore Giampietro ha approfittato di questa discussione per ricordare l'opera benemerita che un grande giurista, Emanuele Gianturco, svolse come ministro dei lavori pubblici, al tempo del passaggio delle ferrovie allo Stato. Io non ho che ad associarmi a quanto è stato detto ed a rivolgere, per mio conto, omaggio alla memoria di un italiano che ha fatto onore al nostro Paese.

Onorevoli senatori, illustrata la situazione del Ministero dei lavori pubblici, risposto, spero, esaurientemente all'illustre relatore, che con tanta passione da vari anni segue da vicino l'attività del Ministero, nonchè agli egregi oratori che notevole contributo di competenza hanno portato a questa breve ma proficua discussione, io posso chiudere questo mio discorso affermando che, se difficoltosa è la strada che si deve percorrere, nel nuovo esercizio, nel campo delle opere pubbliche, vivo è in me e nei miei valorosi collaboratori il desiderio di assolvere il compito in modo di armonizzare, per quanto è possibile, le difficoltà con le necessità. Ci saranno di guida nell'ulteriore cammino i preziosi suggerimenti di questa Alta Assemblea, gli interessi supremi del Paese, nonchè la volontà romana del Capo di portare la Nazione sempre più all'altezza della sua missione storica nel mondo. (*Applausi vivissimi, molte congratulazioni*).