

**Sul disegno di legge:
Ordinamento del Consiglio superiore dei lavori
pubblici e competenza degli organi consultivi in
materia di opere pubbliche (*)**

(Camera dei deputati, tornata del 26 maggio 1931)

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. La riforma del Consiglio superiore, per quanto il relatore ne proponga l'approvazione alla Camera, merita alcune dichiarazioni.

L'onorevole Del Bufalo nella sua relazione non ha espresso il pensiero della Commissione sull'ordinamento che il Governo sottopone alla vostra approvazione. Ha invece fatte delle proposte di emendamenti per l'aumento del numero degli esperti, e per il coordinamento dell'attività, in materia di studi, del Consiglio superiore con il Consiglio nazionale delle ricerche.

Giustificando la mancanza di tempo, e la complessità del problema, ha ritenuto opportuno, anzichè esprimere il parere

(*) Il disegno di legge (*stampato* n. 913) fu approvato definitivamente dalla Camera nella stessa seduta e divenne la legge 1^o giugno 1931, n. 678.

sulla riforma che è sottoposta alla vostra approvazione, tracciare a grandi linee quello che dovrebbe essere, secondo lui, un nuovo ordinamento del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Io sono molto grato al camerata Del Bufalo per il contributo che egli porta ad eventuali nuovi studi in materia di organi consultivi dello Stato; però mi permetto far presente che la Camera, dalla sua relazione, non ha elementi sufficienti per potere approvare con convinzione quella stessa riforma, di cui egli per altro ne propone l'approvazione.

E allora mi sembra conveniente ricordare alla Camera molto brevemente quella che è stata la genesi di questa riforma; e cioè ricordare che con decreto del 1922 il Ministro Carnazza volle dare al Consiglio superiore dei lavori pubblici, oltre che le mansioni consultive squisitamente tecniche, che aveva avuto nel passato, da tempo immemorabile, anche la competenza giuridico-amministrativa, che fino a quel momento era rimasta al Consiglio di Stato.

Ricorderò anche che il Ministro Carnazza volle inserire nell'ordinamento del Consiglio superiore del 1922 alcuni esperti in rappresentanza di alcune categorie, e portare altri emendamenti.

La riforma Carnazza, però, che fu la prima riforma del Governo fascista nei riguardi del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non ebbe vita lunga nè vita felice, perchè il suo successore, cioè il Ministro Sarrocchi, ritenne utile di fare macchina indietro, cioè di ritornare al Consiglio superiore competente unicamente in materia tecnica.

Il Ministro Sarrocchi ridette quindi al Consiglio di Stato la competenza giuridico-amministrativa che la precedente riforma gli aveva tolto. La riforma del 1924 portò anche, in materia, di esperti, una affermazione precisa, cioè che gli esperti, da scegliersi fra funzionari a riposo, nelle cattedre universitarie, fra liberi professionisti non avessero comunque rapporti diretti o indiretti con lo Stato in materia di opere pubbliche e di concessione e di trasporti.

La riforma del Ministro Sarrocchi successivamente fu ancora ritoccata dal suo successore e mio predecessore, Sua Eccellenza Giuriati, il quale, in occasione del riordinamento della materia delle concessioni e della istituzione dei Provvedi-

torati alle opere pubbliche, dovette apportare delle nuove modifiche.

Oggi, dopo cinque anni dalla riforma Sarrocchi, dopo un preciso impegno che il Governo aveva assunto nel 1926, quando fu approvata la conversione in legge di quel decreto, il Governo sottopone alla Camera, dopo averne avuto l'approvazione dal Senato, la nuova riforma, le cui principali finalità è conveniente non sfuggano all'attenzione della Camera.

La nuova riforma innanzi tutto ha consacrato la restituzione al Consiglio di Stato anche della competenza giuridico-amministrativa in materia di concessioni. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si spoglia quindi di una attribuzione, che solo la contingenza di un determinato momento di grande attività, nel campo delle opere pubbliche gli aveva conferito.

La nuova riforma inoltre riduce il numero dei componenti il Consiglio da 122 a circa 90; aumenta il limite di competenza nella spesa per la trattazione degli affari; mantiene gli esperti, ma riafferma l'incompatibilità per coloro che nella libera professione o in altri campi abbiamo comunque rapporti di affari diretti o indiretti con lo Stato. Il Governo, per nulla desideroso di rivoluzionare un campo così complesso di attività dello Stato, sottopone ai vostri suffragi un ordinamento, il quale mira a snellire, a rendere più omogeneo ed a potenziare sempre più, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, che deve essere considerato come il massimo consesso tecnico consultivo dello Stato.

Su questi, che sono i cardini fondamentali della riforma, la Commissione (con la quale, peraltro, devo dichiarare abbiamo avuto parecchi scambi di idee) non ha ritenuto opportuno di esprimere il suo pensiero. Facendo presente la mancanza di tempo e la complessità della materia, ha preferito tracciare le nuove linee di una futura riforma, chiedere che gli esperti, da sei siano portati a dodici, prospettare la convenienza che l'attività del Consiglio Superiore in materia di studi sia coordinata, con quella del Consiglio nazionale delle ricerche.

Debbo subito dichiarare che, mentre in linea di massima non avrei niente in contrario ad aumentare il numero degli esperti, nella misura che sarà ritenuta più conveniente, in questo momento non posso accettare l'emendamento, perchè

questo costringerebbe il Governo, riportando la riforma al Senato a doverne ritardare l'entrata in vigore. Posso però dichiarare alla Commissione che il Governo non esclude che, con successivo provvedimento, il numero degli esperti possa essere aumentato. È bene chiarire però che il numero degli esperti non è stato ridotto. Esso è di dieci come prima. Se non ché quattro degli esperti sono designati dal Ministro dell'agricoltura, essendosi ritenuto opportuno che ci siano alcuni esperti nel Consiglio particolarmente versati in materia agraria e forestale.

CALZA BINI. Sono troppi, di fronte agli altri sei!

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Ho dichiarato che non è da escludere che possano essere aumentati gli altri.

CALZA BINI. Sono tanti gli argomenti che deve trattare il Consiglio!

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Si può anche riconoscere che ci sia una sproporzione.

CALZA BINI. Prendiamo atto!

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Mi dispiace che non sia qui il collega dell'Agricoltura, che potrebbe sostenere il contrario...

Ma ripeto si può riconoscere che ci sia una sproporzione, tra il numero degli esperti agrari ed il numero di quelli che debbono occuparsi di tutte le altre branche dell'attività del Consiglio. Per questo, come ho detto, non sono contrario ad un aumento del numero di questi esperti, quantunque per ora non possa concederlo.

Circa il coordinamento delle attività con il Consiglio nazionale delle ricerche, debbo ricordare all'onorevole Del Bufalo, che, se non sbaglio, fa parte di quest'Alto Consesso, che questo coordinamento esiste già di fatto, perchè il Consiglio superiore, per tutto ciò che riguarda l'indagine scientifica, in materia di opere pubbliche, va perfettamente d'accordo col

Consiglio nazionale delle ricerche, anzi è molto lieto ed onorato di ospitare nella propria sede la sezione di ingegneria del Consiglio stesso.

Quindi non vedo la ragione di apportare un emendamento per dire esplicitamente ciò che di fatto esiste già.

Chiarito così il pensiero del Governo, in merito ai due emendamenti, proposti dal Camerata Del Bufalo, sento il bisogno di dichiarare, senza soffermarmi molto su ciò che egli propone, circa una futura riforma, che io sono di parere assolutamente contrario ad un ordinamento come quello che egli suggerisce.

L'onorevole Del Bufalo pensa che l'attuale attività del Consiglio superiore dovrebbe essere ripartita in tre organismi, uno dei quali dovrebbe continuare ad essere il Consiglio superiore dei lavori pubblici presso il Ministero, incaricato solo dalla trattazione di affari di ordinaria amministrazione, un altro dovrebbe essere una sezione speciale del Consiglio nazionale delle ricerche per tutta la materia di studi ed un altro infine dovrebbe essere un Consiglio tecnico di Stato, così come egli lo definisce, al quale dovrebbero essere demandati i grandi problemi in materia di opere pubbliche, la regolamentazione, e generalmente tutti quegli affari che oggi sono trattati all'Assemblea generale del Consiglio dei lavori pubblici.

Io credo che la concezione di una attività del Consiglio superiore dei lavori pubblici, così ripartita, sia quanto mai pregiudizievole agli interessi dello Stato, e comunque, alla unicità di indirizzo che, in una materia come questa bisogna conservare.

Comunque, il camerata Del Bufalo, che è così pieno di vitalità, di ingegno, e dirige con tanto fervore il sindacato degli ingegneri, avrà modo, a suo tempo, di chiarire e di illustrare queste sue idee e convincere me o chi sarà al mio posto, della bontà di un ordinamento come egli lo concepisce.

Io però debbo dichiarare esplicitamente che se il voto della Camera, che mi auguro di approvazione all'ordinamento proposto, dovesse contenere implicitamente una riserva, che sia nello stesso tempo una delega al Governo, per mettere subito allo studio un'altra riforma, preferirei ritirare senz'altro il progetto di ordinamento. Poichè sono convinto che quello che

sottopongo al vostro suffragio, nelle attuali condizioni, risponde agli interessi dello Stato ed è di garanzia per l'esame della materia che deve essere sottoposta al Consiglio superiore, io confido nella vostra approvazione. (*Applausi*).

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

(Camera dei deputati, tornata del 4 marzo 1932)

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

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici. (Applausi).* Onorevoli Camerati, il bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio prossimo, come è stato chiaramente illustrato dal relatore onorevole Muzzarini, che io ringrazio per lo zelo e l'intelligenza con cui ha assolto l'ingrata fatica, e che mi dispiace di vedere assente per improvvisa infermità, contempla una previsione complessiva di spese di lire 991.237.950, con l'aumento di lire 54.412.430 in confronto di quella originaria autorizzata per l'esercizio in corso.

Gli stanziamenti riguardano per lire 270.249.000 la parte ordinaria, e per lire 720.988.950 quella straordinaria, che, se risulta accresciuta di lire 59.119.680, deve per altro fronteggiare prevalentemente, nel prossimo esercizio, il carico delle nuove annualità concesse in quello in corso, nonché i nuovi oneri derivanti dal passaggio al Ministero dei lavori pubblici di servizi prima di competenza di altri Ministeri.

Il confronto, però, fra le possibilità finanziarie iniziali dei due bilanci acquista, come ebbi a rilevare anche lo scorso anno alla Camera, più precisa fisionomia se si integra il conto competenza con quello dei residui.

Ebbene, mentre al 1° luglio del corrente anno si avevano stanziamenti in conto competenza per lire 936.825.520 e dotazioni in conto residuo, per notevoli integrazioni di bilanci avvenute poco prima della chiusura dell'esercizio, di lire 588.800.000, al 1° luglio prossimo si avranno stanziamenti di competenza per lire 991.237.950 e, da calcoli assai attendibili, tenuto conto dei pagamenti che matureranno sino a quell'epoca e delle variazioni di bilancio verificatesi sino ad oggi, dotazioni in conto residuo di lire 340.100.000.

Complessivamente, dunque, si può prevedere che il nuovo esercizio avrà un'impostazione iniziale, fra competenza e residui, di lire 1.331.337.950, inferiore di poco più di 200 milioni a quello dell'esercizio in corso, che fu di lire 1.325.625.520.

La prevedibile minore impostazione finanziaria porterà le sue ripercussioni prevalentemente sulla parte straordinaria del bilancio, i cui stanziamenti, è bene ripeterlo, anche in questa discussione, hanno valore solo di limite di pagamenti in rapporto agli impegni assunti, e quindi non offrono possibilità all'accensione di nuovi impegni.

Di fronte alla previsione di stanziamenti, di lire 1.331.337.950, tra competenza e residui, che si calcola formeranno la dotazione iniziale del nuovo esercizio, sia una previsione di impegni vigenti alla stessa data di oltre due miliardi per le opere pubbliche straordinarie e di 270 milioni per le opere ordinarie.

La notevole differenza tra le due previsioni, mentre rispecchia chiaramente le difficoltà, nelle quali deve dibattersi l'Amministrazione dei lavori pubblici, per adeguarsi alle dure ma necessarie falcidie apportate al suo bilancio, all'atto della sua compilazione, per le superiori esigenze della finanza dello Stato, impegna l'Amministrazione stessa - in armonia alle direttive generali fissate dal Capo del Governo - ad accentuare sempre più la politica di contrazione delle spese e la rende più rigida nella resistenza che, non da oggi, si è imposta, di fronte alle richieste di nuovi lavori, quante volte essi non siano

suggeriti da particolari esigenze di ordine sociale o tecnico, alle quali si provvede o con economie sulle gestioni in corso, o, come è avvenuto anche nell'esercizio attuale, con speciali provvedimenti di legge.

D'altra parte, pel nuovo esercizio, come per quello in corso, la legge del bilancio non prevede un limite di impegno, al quale far fronte per l'assunzione di nuovi oneri per opere straordinarie a pagamento non differito, ma solo una dotazione di 15 milioni in annualità, destinati, in prevalenza, a fronteggiare il pagamento di sussidi e di contributi, previsti da leggi speciali, con particolare riguardo alle opere igieniche e di edilizia scolastica di pertinenza dei comuni nel Mezzogiorno d'Italia, all'edilizia economica e popolare, alle sovvenzioni per impianti idroelettrici e per la costruzione di linee elettriche.

Stante l'insufficienza di tale dotazione, è assai difficile che ad essa si possa attingere per la esecuzione di qualche opera straordinaria in concessione.

In queste condizioni il bilancio dei lavori pubblici, così come oggi si presenta ai vostri suffragi, è destinato solo a garantire, nei limiti della possibilità dei suoi stanziamenti, lo svolgimento dei lavori in corso, che per altro, costituiscono ancora una mole notevole di attività tecnica, che diventa poi imponente quando si integra con le opere in concessione ad enti e società, con quelle degli enti locali sussidiati in vario modo dal Ministero, ed infine con la massa cospicua di lavori di trasformazioni e sistemazioni, gestite dall'Azienda autonoma stradale.

Risulta, infatti, dagli ultimi rilevamenti statistici che al 1° gennaio di questo anno la situazione generale dei lavori che, per vario titolo, gravano sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici e dell'Azienda autonoma statale della strada era la seguente:

Lavori a cura diretta del Ministero	N.	1.515	per	L.	1.186.678.000
Lavori dati in concessione	»	28	»	»	733.612.000
Lavori a cura diretta dell'Azienda autonoma statale della strada	»	381	»	»	786.409.000
Lavori in conto di Enti locali o di privati (come quelli di riparazioni di case danneggiate dai terremoti)	»	23.687	»	»	978.375.000
					<hr/>
In totale lavori ...	N.	25.561	per	L.	3.685.074.000
					<hr/> <hr/>

così divisi nelle tre zone del territorio nazionale:

Italia settentrionale	L.	1.099.000.000
Italia centrale	»	814.000.000
Italia meridionale ed insulare	»	1.772.000.000

Tale attività tecnica è inferiore di lire 228.041.000 (e la diminuzione si riferisce quasi completamente alle opere statali del Ministero dei lavori pubblici) a quella risultante alla stessa data lo scorso anno, che fu di lire 3.913.115.000.

Se alla massa dei lavori in corso, comunque dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici e dall'Azienda autonoma statale della strada, si aggiunge poi quella notevole delle opere di bonifica integrale, che gravano sul bilancio del Ministero dell'agricoltura e che sono 521 per l'importo di lire 2.000.695.000, si ha complessivamente nel paese una consistenza generale di lavori, che ammonta a lire 5 miliardi e 685.796.000, inferiore solo di 221 milioni a quella dello scorso anno. (*Applausi*).

È anche opportuno tener presente che dal 28 ottobre 1922 al 31 gennaio 1932 lo Stato ha assunto impegni per le opere politiche gestite dalle tre suddette Amministrazioni per l'imponente cifra di 30.480.782.641 lire, così ripartite: dal Ministero dei lavori pubblici per opere straordinarie a pagamento non differite e per annualità, nonchè per sussidi concessi ad Enti

locali, o per contributi derivanti da leggi speciali, tutti scadenti entro l'esercizio 1935-36, lire 16.028.800.000 scadenti oltre tale esercizio lire 7.767.800.000; dall'Azienda autonoma della strada per pagamenti a contanti o in annualità 3.064.182.641 lire; dal sottosegretariato della Bonifica integrale per opere in esecuzione diretta o in concessione, lire 3.039.300.000.

Nello stesso periodo dal Ministero dei lavori pubblici e dall'Azienda autonoma della strada furono effettuati o disposti pagamenti per lire 15.300.000.000, di cui lire 4.607.000.000 per l'Italia Settentrionale, lire 3.303.000.000 per quella Centrale e lire 7.309.000.000 per la Meridionale e le Isole.

A tale cifra, per avere il quadro più organico dei sacrifici imposti al bilancio dello Stato, è da aggiungere quella dei pagamenti disposti dal sottosegretariato della Bonifica integrale che risulta di lire 478.574.824.

Si ha così un importo globale di pagamenti di lire 15.778.574.824.

Come si vede, se il bilancio dei lavori pubblici, per il nuovo esercizio risente, in modo sensibile, delle difficoltà del momento, ciò non significa che il ritmo di attività lavorativa nel paese abbia subito o stia per subire dei bruschi e gravi arresti.

La larghezza di mezzi impiegata per il passato dal Governo per l'esecuzione delle opere pubbliche, i provvedimenti eccezionali, tempestivamente disposti nel corso dell'esercizio, per fronteggiare la disoccupazione, l'attività che svolgono le Amministrazioni locali, specie quelle delle grandi città, consente ancora al Regime, nell'anno X della rivoluzione, di poter assicurare sviluppo notevole ad alcuni programmi di ricostruzione nazionale e considerevole impiego alla mano d'opera.

Non è da escludere però, lo ha intravisto lo stesso onorevole Muzzarini, nella sua pregevole relazione, che, in previsione dell'accentuarsi della disoccupazione, nel prossimo autunno, e delle inderogabili necessità di ordine tecnico ed economico, che potrebbero manifestarsi in alcuni campi dell'attività costruttiva, il Governo, compatibilmente con la situazione generale delle finanze dello Stato, anche per l'esercizio 1932-33 sia indotto ad adottare, come ha fatto per l'esercizio in corso, provvedimenti eccezionali di legge, che valgano ad integrare le deficienze del bilancio oggi in discussione.

In tale eventualità non si mancherà naturalmente di seguire un rigido criterio di selezione delle opere, dando la precedenza a quelle che più conciliano le esigenze economiche con quelle sociali del paese. Ciò risponde per altro ad una norma che il Governo, il quale non può lasciarsi cogliere impreparato, ha adottato non da oggi.

È da ricordare, infatti, che per queste speciali esigenze, dal 1° luglio 1931 al 31 gennaio 1932, furono disposte nuove autorizzazioni di spesa, a favore del mio Ministero, in gran parte destinate a fronteggiare la disoccupazione, per un ammontare complessivo di lire 289.800.000. Gran parte di questi fondi, onorevole Caldieri, furono destinati in prevalenza alle opere idrauliche ed a quelle stradali; alle opere, insomma, per le quali Ella invoca la precedenza in nome degli interessi agricoli del paese.

Chiarita, così, l'impostazione del bilancio per il prossimo esercizio, la situazione attuale della gestione dei lavori, le eventuali possibilità future, dovrei, ora, illustrare a grandi linee l'attività più saliente svolta dal mio Ministero, nei vari rami.

Prima, però, desidero dare alcune notizie alla Camera sulle riforme avvenute in questi ultimi tempi, nell'organizzazione del mio Ministero, sull'andamento dei servizi, su alcuni problemi di carattere generale.

Erano stati più volte fatti voti, nel Parlamento, per il concentramento presso il Ministero dei lavori pubblici delle attività tecniche costruttive esercitate da altri Dicasteri.

Ebbene, tali voti sono stati in parte notevole esauditi con il decreto reale 18 maggio 1931, n. 544, che ha consacrato il passaggio, a datare dall'esercizio in corso, al mio Ministero dei servizi relativi all'edilizia statale, già di competenza dei Dicasteri militari, della Giustizia, delle Finanze, dell'Interno e dell'Educazione nazionale, nonchè dell'edilizia scolastica di competenza degli Enti locali, per cui lo Stato concede sussidi e contributi, e che per il passato dipendeva dall'Amministrazione dei lavori pubblici solo per l'Italia meridionale e per le Isole.

Con tale provvedimento si è già fatto un buon passo innanzi nella chiarificazione e nel coordinamento delle competenze tecniche.

Con il 1° luglio dello scorso anno è entrato poi in funzione il nuovo ordinamento del Consiglio superiore dei lavori pubblici stabilito dalla legge 1° giugno 1931, n. 678.

Il più alto organo consultivo tecnico dello Stato che, anche nel 1931, ha svolto un'attività quanto mai febbrile ed operosa, caratterizzata dalla trattazione di 3010 pratiche su 3.034 sottoposte al suo esame, e che attraverso il suo Comitato di presidenza ed i suoi organi, come il servizio idrografico centrale, ha portato il suo particolare esame su importanti problemi generali tecnici e scientifici, dalla nuova riforma ha visto elevato il suo prestigio e migliorata o snellita la sua efficienza.

Il nuovo ordinamento del Consiglio superiore, riducendo sensibilmente il numero dei suoi componenti, elevandone i limiti di competenza, liberandolo dalla trattazione di un maggior numero di affari di minore importanza, che sono stati invece attribuiti agli ispettori ed agli organi periferici, spogliandolo dalle attribuzioni giuridico-amministrative sui progetti in concessione, che sono state restituite al Consiglio di Stato, ha posto l'alto consesso in condizione di poter assolvere ancor più egregiamente al proprio compito, così come risulta fin da questi primi mesi di funzionamento.

In margine alla attività del Consiglio superiore, che è e deve rimanere esclusivamente un organo consultivo tecnico, è stato istituito, in questi ultimi mesi, per ora in semplice linea di fatto ed a scopo sperimentale, un servizio tecnico centrale, diviso in quattro servizi, corrispondenti a quelli delle materie trattate dalle sezioni del Consiglio.

Tra i compiti prevalenti del servizio tecnico centrale, hanno particolare importanza quelli riferentesi: allo studio ed alla formulazione di programmi tecnici generali, sistematici ed occasionali; alla raccolta ed allo approntamento di piani regolatori tecnici per provincia e per regione, così come fu fatto dai Provveditorati alle opere per il Mezzogiorno e per le isole; agli studi generali per la compilazione di norme direttive programmatiche e di massimari tecnici; agli studi particolari per progetti di singolare importanza; all'approntamento di progetti tipo, di studi ed indagini speciali; ai controlli, accertamenti e raccolta di dati sullo sviluppo delle gestioni tecniche del Genio

civile; all'impianto di inventari o catasti delle opere pubbliche eseguite, in corso di esecuzione e da eseguirsi nelle varie provincie.

La istituzione di un tale servizio, affidato alla direzione dello stesso presidente del Consiglio superiore, e di cui si sentiva fortemente la necessità, dalla fase attuale sperimentale passerà a quella di ordinamento definitivo non appena sarà dato, osservandone le manchevolezze, di provvedere al suo perfezionamento.

Altra importante innovazione, nel funzionamento del Ministero, è quella avvenuta nell'ottobre scorso con decreto ministeriale della istituzione degli ispettorati compartimentali per quelle regioni ove non esistono uffici decentrati.

Il nuovo compito viene assolto da un corpo di ispettori superiori del Genio civile, ad ognuno dei quali è affidata la funzione di vigilanza sugli uffici tecnici dipendenti di una determinata giurisdizione territoriale, ai fini di ogni possibile e necessario controllo disciplinare e tecnico, e della razionale coordinazione delle attività progettuali ed esecutive.

In attesa di poter un giorno sviluppare, così come si chiede da vario tempo, e come ha accennato anche l'onorevole Del Bufalo, con i dovuti ritocchi, anche nelle regioni che ne sono sfornite, l'ordinamento degli istituti decentrati, che tanto buona prova hanno dato nel Veneto, nel Mezzogiorno e nella Maremma toscana si è ritenuto indispensabile non tardare oltre ad assicurare un'organica funzione ispettiva sugli uffici dipendenti, con un relativo agile collegamento fra essi e l'amministrazione centrale.

In conseguenza è stata abolita la divisione per materia che gli ispettori esercitavano per il passato, con continue interferenze su tali uffici.

Tale divisione comunque si è resa poi superflua con la istituzione del servizio tecnico centrale.

Tutti questi nuovi ordinamenti, è bene chiarirlo, non hanno portato aggravii finanziari alle spese generali del Ministero.

Queste, anzi, contrariamente ai rapporti che possono farsi sugli stanziamenti di competenza, che non hanno alcun valore nella determinazione dei coefficienti, segnano, calcolate in base al consuntivo del 1930-31, la percentuale dell'8,99 per cento,

che è di poco superiore a quella dell'esercizio precedente, che fu dell'8,73 per cento.

Poichè parliamo del personale debbo cogliere l'occasione per ringraziare la Giunta del bilancio della lode, veramente lusinghiera, che ha voluto ad esso rivolgere.

Questa lode io considero, per altro, meritata, perchè diretta ad una massa di funzionari che, in tutte le sue espressioni, tanto nel Ministero che nell'Azienda della strada, sia al centro che alla periferia, sia nel campo tecnico che in quello amministrativo, dai più alti gradi ai più modesti, si prodiga con zelo e fervore per fronteggiare, nel modo migliore, le molte e spesso complesse esigenze che sono ad essa affidate. (*Applausi*). Tale elogio io sento poi il bisogno di accentuare, in modo particolare, per i capi servizi, sia dell'Amministrazione centrale che degli uffici decentrati, che con me e con il mio valoroso Sottosegretario collaborano, con alta comprensione delle necessità dell'ora. (*Applausi*).

A proposito di personale è stato prospettato da alcuni oratori la convenienza di colmare le deficienze esistenti nel corpo del Genio civile con l'immissione di nuovi elementi.

Assicuro la Camera che, espletati i concorsi interni, non si mancherà di bandire, per i posti che risulteranno mancanti, anche quelli esterni. In tale circostanza si vedrà se convenga, come consiglia l'onorevole Calza Bini, di provvedere all'assunzione anche di professionisti laureati in architettura da riservare agli uffici dei grandi centri.

Onorevoli camerati, la vasta e diligente illustrazione che il relatore ha fatto dei vari rami di attività del mio Ministero, corredandola spesso di precisazioni statistiche, mi dispensa dal soffermarmi lungamente su di essi.

Credo però opportuno di metterne in risalto alcuni aspetti, anche per fornire implicitamente dei chiarimenti che mi sono stati richiesti, dagli oratori che hanno partecipato alla vasta ed importante discussione, e che io ringrazio vivamente dei consigli e delle osservazioni che hanno voluto rivolgermi. Comincerò dal problema idraulico che per le speciali caratteristiche del nostro Paese predomina su tutti gli altri.

Tale problema ha costituito, fin dall'avvento del Fascismo al potere, una delle maggiori preoccupazioni, perchè assai grave

risultava, e per alcuni versi risulta tuttora, l'indisciplina dei corsi d'acqua.

L'attività del Regime, dal 1922 ad oggi, si è esplicata, con ritmo continuamente crescente, sia con provvedimenti per organizzare vasti piani di lavori sia con il realizzarne l'esecuzione.

Le maggiori cure ed i maggiori mezzi, naturalmente, sono stati diretti ai fiumi più importanti.

Per il solo Po, dopo le piene disastrose del 1926 e del 1928, allo scopo di avviare a riordinamento le arginature e le difese lungo il suo corso e quello dei suoi affluenti, dalla provincia di Torino alle foci, sono stati eseguiti lavori per uno sviluppo di opere di circa chilometri 2265 per l'importo notevole di lire 348.842.284.

In tali lavori sono compresi anche quelli per la sistemazione del suo alveo di magra, agli effetti della difesa e della navigazione interna, secondo il programma prestabilito, dopo lunghe esperienze e profondo esame degli organi competenti, dallo Ispettorato di Parma.

Non è a dubitare per altro, che passati oramai, dallo studio all'esecuzione, tra il consenso dei più eminenti studiosi di idraulica italiani ed esteri, di fronte ai quali sta soltanto qualche inconsolabile scettico, ai primi lavori già appaltati per l'importo di 46 milioni, seguiranno gradatamente, di anno in anno, approfittandosi dei provvedimenti speciali di ordine sociale, gli altri, fino ad assicurare il completamento.

Quel giorno il Regime fascista avrà aggiunto alle molte una nuova benemeranza ed i tecnici italiani avranno conseguito ancora una brillante vittoria idraulica, sia perchè avranno assicurato l'assetto definitivo del Po, tra foce d'Adda e foce Mincio, sia perchè avranno reso possibile, in prosieguo di tempo, le opere di navigazione interna, per natanti di grosso tonnello, fra Milano e l'Adriatico.

Questa nuova grande opera varrà così a potenziare il programma di navigazione interna, ripreso dal Fascismo, dopo il 1922, e che sta avendo i suoi sviluppi gradualmente nella rete delle idrovie venete e ferraresi e nel grande canale dei navicelli che congiunge Pisa e Livorno.

Anche per il Tevere, l'Arno, l'Adige, cito i maggiori, il Reno, l'Idice, il Taro, il Marecchia, il Tronto, il Serio Morto, il

diversivo del Novarolo, il Cavo Parmigiana-Moglia, nonché per i corsi d'acqua attigui alla città di Padova, sono stati eseguiti e sono ancora in esecuzione importanti lavori di sistemazione idraulica.

Fra le varie opere mi piace ricordare l'inizio, avvenuto di recente, di quelle importantissime della deviazione dell'Avisio in Brenta, intese ad abbassare le piene dell'Adige, ed a sfruttarle, sia a scopo di forza motrice, sia d'irrigazione, nella pianura Berico-Euganea.

Con i lavori eseguiti lungo l'Avisio a Pozzolago, preliminari alla costruzione della grande diga e della galleria di deviazione, e con quelli iniziati nell'alveo di Brenta a Borgo Valsugana, e destinati a ricevere e convogliare nei laghi di Levico e di Caldonazzo le acque deviate, anche questa grande opera, concepita e progettata dal Magistrato alle acque, fissati ormai i capisaldi della sua realizzazione, potrà essere sviluppata gradatamente e portata a termine, con beneficio del regime idraulico dell'Adige, e con grande vantaggio di un territorio agricolo di 200 mila ettari, se all'avvenuta costituzione del grande Consorzio degli agricoltori corrisponderà, in modo concreto, da parte di questi, la volontà di voler concorrere adeguatamente all'esecuzione dell'opera.

Oggetto di più intenso studio sono poi, in questo momento, i problemi dell'inalveazione dell'Idice e della sua immissione in Reno; la sistemazione dell'Arno nel tronco pisano; i lavori di regolazione del Tevere, dal porto di San Paolo a Fiumicino, e quelli della zona della Farnesina e di Monte Mario in Roma; ed infine quelli del Tartaro-Canal-Bianco nella provincia di Verona e di Rovigo.

Anche nel mezzogiorno e nelle isole non sono mancati importanti interventi tecnici, per fronteggiare le sistemazioni dei fiumi e particolarmente quelle dei corsi d'acqua a regime torrentizio, che frequentemente hanno arrecato danni gravissimi alle campagne e agli abitati.

Ricorderò fra tutti quelli del Pescara, del Raganello in Calabria, dei torrenti minaccianti le città di Palermo, di Bari e di Reggio Calabria. Per quest'ultima città è ora allo studio un organico programma di difesa idraulica.

Come si vede, anche con le attuali limitazioni finanziarie, il Governo non ha mancato, in una organica visione e graduazione delle necessità tecniche ed economiche del Paese, di sviluppare una vasta attività per disciplinare, nei limiti delle possibilità, la vasta rete dei corsi d'acqua, allo scopo di preservare la ricchezza della nazione.

L'opera del Regime fascista, non si è limitata, per altro, a soli interventi idraulici a scopo difensivo, ma ha mirato anche a porre in valore il vasto patrimonio idrico. In questo campo si è dato massimo impulso alle iniziative private, disciplinandole razionalmente, per il maggior vantaggio generale.

Gli impianti di grandi derivazioni a scopo industriale alla fine del 1922 erano capaci solo di produrre una potenza complessiva di 1.250.000 cavalli dinamici ed avevano una possibilità di irrigazione non superiore a 30.000 ettari.

Oggi, sotto la vigile cura degli speciali servizi tecnici del Ministero, la potenza media teorica delle grandi e piccole utilizzazioni idroelettriche in funzione, in più di 1.000 centrali, può valutarsi a circa 3.6000.000 cavalli idraulici, e la potenza elettrica installata, per utilizzare anche le massime portate idriche, può valutarsi a circa 4.000.000 di kilowatt, cioè ad oltre 5.450.000 cavalli.

È inoltre da considerare che la produzione di energia elettrica è stata notevolmente migliorata e resa più rispondente ai bisogni del consumo, mediante la costruzione di grandi serbatoi di accumulazione.

A fianco dell'utilizzazione idroelettrica si è sviluppata, in questi ultimi dieci anni, anche quella a scopo irriguo, con la concessione di alcune migliaia di derivazioni di acqua e con la regolazione di alcuni grandi laghi.

Ciò ha consentito e più ancora consentirà per l'avvenire, l'irrigazione di vaste zone agricole, in piena armonia, con le finalità della legge sulla bonifica integrale.

A proposito del razionale sfruttamento delle risorse idriche del Paese è stato giustamente prospettato dalla Giunta del bilancio la convenienza di porre infine una disciplina anche alle acque sotterranee.

Posso assicurare la Giunta e l'onorevole Puppini che il problema è stato attentamente esaminato dal Governo e che

esso forma già oggetto di proposte concrete, da parte dell'apposita Commissione interministeriale, che ha oramai ultimato lo schema del testo unico di legge sulle acque.

Un grande problema, al quale il Regime fascista ha dedicato le maggiori cure è stato quello delle comunicazioni. Le strade ordinarie, quelle ferrate, ed i porti, che rappresentano il sistema nervoso ed i gangli dello sviluppo economico e civile del Paese, hanno trovato e tuttora trovano tangibili realizzazioni, che per alcuni aspetti ci portano veramente all'avanguardia del progresso tecnico.

Per la larghezza degli impegni assunti dallo Stato, la rete della viabilità della Nazione si è arricchita di migliaia di chilometri di nuove strade, e parecchie regioni che per il passato vivevano in condizioni assai difficoltose, come la Calabria, la Sicilia, la Basilicata, la Sardegna, l'Abruzzo, la Maremma Toscana e l'Istria, hanno visto liberate – o stanno per veder liberate – vaste zone del loro territorio dall'isolamento nel quale si trovavano.

In alcune di queste regioni, particolarmente nella Calabria e nella Sicilia, lo hanno ricordato gli onorevoli Barbaro e Di Belsito, ed altri oratori, i programmi costruttivi hanno avuto degli arresti o dei rallentamenti, dovuti alle difficoltà finanziarie; ma posso assicurare che il Governo non trascura tale problema, e si sta preoccupando di adottare gli opportuni provvedimenti. Nei limiti delle possibilità non si mancherà di tener presente specialmente il completamento dei lotti in concessione in Sicilia e lo sviluppo della litoranea ionica, della quale ha tratteggiato tutta l'importanza l'onorevole Barbaro.

All'onorevole Caldieri poi che lamenta la mancanza di costruzioni stradali nella sua provincia, devo ricordare che proprio in questi ultimi tempi, in occasione dei programmi della disoccupazione, furono disposti vari lavori nella zona di Trapani. È bene però tener presente che, solo nel triennio 30 giugno 1926-30 giugno 1929, risultarono ultimate a cura del Ministero dei lavori pubblici, a totale carico dello Stato 3638 chilometri di nuove strade, variamente classificate, e che altri 1682 chilometri furono ultimati dagli Enti locali con contributi statali. In complesso dunque in tale periodo entrarono in esercizio ben chilometri 5320 di nuove strade.

In materia di costruzione stradale, lavori notevoli si sono avuti anche in Liguria ed importanti opere sono in corso in Toscana e nell'Emilia, o stanno per iniziarsi in Abruzzo.

Tra le opere ultimate nell'esercizio in corso, mi piace ricordare quelle che hanno completato la litoranea adriatica fra la Puglia ed il Molise, la Gargnano-Riva di incomparabile bellezza panoramica, la Borgomaro-Carpasio in Liguria, ed alcuni tratti delle litoranee tirrenica e jonica in Calabria.

Nell'ultimo anniversario della Marcia su Roma, è entrata in esercizio anche l'autostrada Bergamo-Brescia, mentre sono ora in notevole sviluppo i tronchi Milano-Torino e Padova-Venezia e Firenze-Mare.

A proposito di costruzioni stradali il relatore del bilancio ha progettato la convenienza di aggiornare tutta la legislazione, in relazione alle mutate esigenze dei traffici, ed ha suggerito di sottoporre a revisione gli elenchi delle strade di serie, nonchè di procedere alla compilazione di un vero piano regolatore della viabilità.

Ha anche rivolte premure al Governo, trovando consenziente la maggior parte degli oratori che hanno partecipato alla discussione, per la risoluzione del problema delle classifiche e delle manutenzioni per la viabilità minore.

Posso assicurare l'onorevole relatore ed i vari oratori che hanno parlato su tale questione, che il Governo è perfettamente conscio dell'importanza di tali problemi. Fra questi, il più assillante è quello delle manutenzioni. La Camera conosce già che, non da oggi, a cura del mio Ministero è stato predisposto lo schema del nuovo ordinamento della viabilità minore, secondo quell'organica ed adeguata importazione, che è nei voti del Paese e che lo stesso relatore ha voluto ricordare.

Contingenze sopravvenute hanno impedito che il nuovo ordinamento entrasse in vigore in occasione della riforma delle finanze locali.

Il Governo non ha perduto di vista il problema e si sta preoccupando, ancora una volta, di cercarne la soluzione. Sono in corso a questo scopo dei nuovi accertamenti da parte degli uffici periferici.

Nel frattempo sarà bene, però, che le province ed i comuni rivolgano le maggiori cure alle strade che sono ad essi affidate.

Non deve assolutamente avvenire, in questa situazione di incertezza, che i comuni e le province, trascurino le manutenzioni stradali. (*Commenti*).

Appena varato l'ordinamento per le classifiche e la manutenzione della viabilità minore, non si mancherà di attuare anche la riforma della legislazione stradale, agli effetti delle nuove costruzioni.

Da alcuni mesi, pertanto, ho già predisposto, così come fu fatto per il Mezzogiorno e le Isole, dai Provveditorati alle opere pubbliche, la compilazione dei piani regolatori regionali delle opere anche per l'Italia centrale e settentrionale, affidandone l'incarico agli ispettorati compartimentali di recente istituzione.

A questo modo si finirà per avere, anche in tutto il Regno, quel piano regolatore della viabilità che giustamente sollecita il relatore. Con l'occasione si potrà provvedere, secondo i suggerimenti dell'onorevole Parisio, alla compilazione di un catasto delle strade secondarie esistenti.

In materia di viabilità le più brillanti realizzazioni, come è ormai riconosciuto in Italia ed all'estero, e come hanno rilevato parecchi oratori in questa discussione, si sono ottenute con la istituzione dell'Azienda autonoma statale della strada, che, fondata il 1° luglio 1928 ed entrata effettivamente in funzione il 1° gennaio 1929, ha già trasformato, in breve periodo di tempo, secondo le più moderne esigenze dei traffici economici e turistici, gran parte della rete stradale dello Stato.

È notorio, infatti, che alla fine del 1931, su una rete di 20.600 chilometri, l'Azienda autonoma stradale della strada aveva già sistemato in modo organico ben 7.201 chilometri di strade con pavimentazioni permanenti, semi permanenti o superficiali, e aveva in corso di sistemazione altri 1.768 chilometri, che potranno essere ultimati quasi completamente entro l'anno.

Con la sistemazione dei piani viabili, l'Azienda autonoma stradale della strada non ha trascurato di provvedere alla ricostruzione di numerose opere d'arte, all'esecuzione di varianti, alla abolizione di parecchi passaggi a livello ed alla piantagione di migliaia di alberi.

Questi compiti prevalenti non hanno impedito, per altro, all'Azienda di rivolgere le maggiori cure anche alla rimanente

rete, mantenuta ancora con il sistema macadam, ma grandemente migliorata con opportuni accorgimenti tecnici.

Il bilancio di previsione per il nuovo esercizio, lo ha chiaramente illustrato il relatore, non presenta notevoli differenze su quello dell'esercizio in corso, e può ritenersi sufficiente a fronteggiare, con prelievi dal fondo di riserva, le necessità finanziarie derivanti dagli impegni già assunti. Compatibilmente con le disponibilità future si cercherà di provvedere alle varie necessità prospettate dall'onorevole Parisio nel suo interessante discorso.

Con l'istituzione dell'Azienda della strada il Governo si è preoccupato anche – creando l'apposita Milizia – di assicurare la disciplina sulla rete viabile nazionale.

Si chiede ora giustamente che tale disciplina non sia circoscritta alle sole strade statali ma estesa anche alle secondarie.

Tutto ciò, nonostante il notevole rendimento dei militi, non potrà essere effettuato sino a quando il corpo della Milizia sarà composto di 427 – dico 427 – elementi tra ufficiali e militi.

Non meno importanti di quelli stradali sono stati gli oneri assunti dal Regime per le nuove costruzioni ferroviarie.

Bastano poche cifre a sintetizzare l'attività svolta, nel decennio, in questo campo.

Nel complesso furono attivati chilometri 517 di nuove ferrovie, di cui chilometri 230 a scartamento normale e doppio binario; chilometri 173 a scartamento normale e semplice binario; chilometri 113 a scartamento ridotto.

Fra le più importanti ferrovie attivate nel decennio ricorderò la direttissima Roma-Napoli e la Cuneo-Ventimiglia.

Sono attualmente in costruzione altre linee a scartamento normale o ridotto per altri 556 chilometri, fra le quali in istato di avanzato svolgimento la Bologna-Firenze, la Fossano-Mondovì-Ceva; la Piacenza-Cremona; la Vittorio Veneto-Ponte nelle Alpi; la Ostiglia-Treviso; la Fidenza-Salsomaggiore.

Sono infine in corso di studio progetti per altri 602 chilometri. Posso anche annunziare che è stato ultimato dalla apposita Commissione interministeriale, il piano regolatore delle nuove ferrovie, che sarà ora sottoposto all'esame degli organi competenti.

È stato osservato dalla Giunta l'insufficienza dei fondi assegnati alla Bologna-Firenze. Indiscutibilmente in questi ultimi esercizi i mezzi messi a disposizione per questa grande opera, che è oggetto di ammirazione in tutto il mondo, sono stati assai scarsi ed hanno impedito al Governo la soddisfazione di poter fare entrare in esercizio la nuova linea nel decennale della Rivoluzione.

Assicuro però la Camera che gli ulteriori mezzi che mi verranno forniti per le costruzioni ferroviarie, saranno in gran parte concentrati sulla direttissima e su poche altre linee che più rapidamente potranno essere portate a termine.

Sarebbe grave errore, nelle attuali contingenze, polverizzare le disponibilità su tutte le linee in corso di esecuzione, nè è a parlare in questi momenti dell'inizio di nuovi tronchi, (*Approvazioni*), anche se la rete delle grandi comunicazioni, come ha rilevato giustamente l'onorevole Barbaro, risulta ancora incompleta in alcune regioni del Regno. Del resto anche la stessa Giunta del bilancio e l'onorevole Del Bufalo hanno chiaramente suggerito la convenienza di una battuta di arresto in questo campo.

Anche per le opere portuali, in questi ultimi tempi, le maggiori disponibilità sono state concentrate allo svolgimento dei lavori più importanti, che rappresentano la base del nostro commercio di esportazione e importazione e, per il domani, lo strumento della nostra espansione economica.

Oltre agli importanti lavori di Genova, che sono affidati al Consorzio autonomo, attualmente trovansi in grande sviluppo, ed in alcune città quasi al termine, le opere marittime di Trieste, di Napoli, di Bari – cito le maggiori – di Livorno, di Palermo, di Catania, di Trapani, di Cagliari, di Civitavecchia e di Reggio.

In questo esercizio, poi, si è assicurato l'ulteriore finanziamento per il porto industriale di Marghera a Venezia e si sono potuti infine appaltare i lavori del porto di Ancona, per i quali erano stati da tempo accantonati i relativi fondi.

Circa le ulteriori necessità nei porti di Palermo e di Messina, per i quali hanno sollecitato nuove opere gli onorevoli Di Belsito e Bette, assicuro gli egregi camerati che il Governo riconosce l'importanza dei traffici marittimi in quelle città, e si riserva, appena le condizioni finanziarie lo consentiranno, di

adottare gli adeguati provvedimenti, così come si riserva al momento opportuno di completare l'attrezzatura di altri grandi porti, destinati ad assolvere alte funzioni nella vita economica della Nazione.

Non adeguatamente, invece, si è potuto provvedere negli ultimi esercizi per quelli tra i porti minori, che non sono meno importanti alla economia del Paese, sia per il piccolo cabotaggio che per la pesca.

È da augurarsi che le condizioni finanziarie consentano quanto prima di potere intervenire.

Ingenti oneri finanziari hanno dovuto essere destinati dal Regime fascista alla ricostruzione dei paesi terremotati ed alla riparazione dei danni prodotti da calamità di altro genere.

Si deve a tali provvidenze se le ricostruzioni dei paesi colpiti dai terremoti del 1908 e del 1915, per le opere di competenza dello Stato, specie dopo i finanziamenti disposti in questo esercizio, si avviano verso una non lontana fase di compimento; se per i disastri del Vulture e delle Marche potettero essere in pochi mesi assicurate le case a tutti i disastri rimasti senza tetto; se per le regioni colpite dalle alluvioni del 1920 e del 1930 potettero fronteggiarsi le più urgenti esigenze.

Ciò consentirà, in breve tempo, la chiusura delle gestioni per i disastri delle Marche e del Vulture, e potenzierà quello spirito di iniziativa privata, che si è manifestato in modo meraviglioso da tempo in quelle zone così duramente colpite.

Ad assicurare un organico coordinamento fra le attività dello Stato e quelle degli Enti e dei privati anche per le ricostruzioni della Calabria, della Sicilia e della Marsica, è stato invocato, ancora una volta, dalla Giunta del bilancio e l'altro giorno in questa stessa aula dall'onorevole Barbaro, il concentramento delle varie competenze, oggi divise in tre Ministeri, presso l'Amministrazione dei lavori pubblici.

Il problema è degno della maggiore attenzione, ma ogni esame e determinazione sono riservati alle decisioni del Capo del Governo.

Accennerò ora brevemente a quanto è stato fatto per le opere edilizie e per quelle igieniche.

Nei primi due lustri di vita del Regime, tali opere hanno avuto grande sviluppo, contribuendo fortemente alla rinascita di

parecchi grandi centri, ed alla bonifica igienica di centinaia di comuni del Regno.

Ad assicurare la risoluzione di vari problemi urbanistici molto ha contribuito l'intensificata attività, che è stata svolta in questi ultimi anni, per l'approvazione dei piani regolatori.

Il Ministero dei lavori pubblici, in attesa dell'ultimazione degli studi per una nuova legge sulle espropriazioni, affidata all'alta competenza ed alle amorevoli cure del collega della giustizia, ha dovuto provvedere all'approvazione di parecchi piani regolatori con leggi speciali, che armonizzassero, per quanto è possibile, le esigenze economiche delle pubbliche amministrazioni con gli interessi non meno legittimi dei proprietari di case.

Tali leggi, superate le prime incertezze, hanno finito con il trovare una omogenea impostazione nei provvedimenti speciali, con i quali sono stati approvati i piani regolatori di parecchie grandi città, e particolarmente quelli riguardanti Roma, Torino ed il vecchio abitato di Bari.

I punti fondamentali di questa legislazione speciale possono così riassumersi: netta distinzione giuridica fra i piani di massima e quelli particolareggiati, con l'approvazione dei quali si iniziano le vere servitù per le proprietà private e decorrono i termini per i ricorsi; determinazione dell'indennità di espropriazione sulla media del valore venale e dell'imponibile catastale capitalizzato su un tasso variabile da un massimo ad un minimo, a seconda delle condizioni particolari dell'immobile da espropriarsi e di quelle generali della località in cui è situato; diritto di prelazione accordato ai proprietari nella ricostruzione sui fondi delle zone laterali, soggette ad espropriazione secondo i progetti proposti dal comune.

Questi concetti fondamentali rimangono a norma dell'Amministrazione dei lavori pubblici sino alla nuova legge sulle espropriazioni per pubblica utilità.

Nel frattempo, poichè i provvedimenti con i quali si approvano i piani regolatori, non contengono solo aspetti giuridici ai fini delle espropriazioni, ma rappresentano un complesso di norme tecniche, che debbono tener conto delle moderne esigenze urbanistiche e nello stesso tempo delle esigenze della vita dello spirito, che vuole il rispetto e la

valorizzazione di tutto ciò che di meritevole e di grande ci tramandarono le generazioni passate, ad eliminare gli inconvenienti e le difficoltà, non sempre giustificate, che derivano da provvedimenti singoli e sporadici, ha nominato una Commissione di spiccate competenze in materia, per attendere alla compilazione di una legge organica sui piani regolatori.

Tale Commissione procederà nel proprio compito, di pari passo con gli studi che si stanno compiendo al Ministero della giustizia, intorno alla legge generale sulle espropriazioni.

Allo sviluppo di parecchie città grande incremento è stato dato dalla costruzione di molti edifici pubblici, e di veri nuovi quartieri di case economiche e popolari.

Per questi ultimi, l'importo delle costruzioni eseguite con il concorso erariale, nel periodo 1922-32, ammonta a ben 3 miliardi ed 800 milioni.

Il Governo fascista, mentre ha abbassato da qualche esercizio la saracinesca nei riguardi delle Cooperative finanziate con il contributo dello Stato, che non è il caso di sviluppare oltre, per gli inconvenienti di vario genere a cui dà luogo tale forma di attività edilizia, intende, compatibilmente con le sue possibilità – ne sia sicuro l'onorevole Calza Bini che ha trattato con la sua specifica competenza tale problema – di continuare ad assistere ed incoraggiare le iniziative dell'Istituto nazionale delle case per gli impiegati e degli istituti per le case popolari.

Anche di recente è stato annunziato un nuovo vasto programma dall'I.N.C.I.S. e sono state sovvenzionate vari iniziative di istituti di case popolari in varie città per l'importo di oltre 60 milioni.

Per l'edilizia scolastica, da quella universitaria a quella primaria, non meno importanti provvedimenti furono adottati nel decennio, dal Governo.

A me sembra, però, meritevole e di particolare risalto l'opera che è stata svolta per la costruzione degli edifici destinati a scuole elementari.

Nella sola Italia meridionale ed insulare, dal 1926, da quando cioè passò la competenza di tale servizio al Ministero dei lavori pubblici ad oggi, furono autorizzati mutui per 154 milioni.

Fra tutte le opere del Fascismo, però, quelle che più profondamente hanno segnato le basi della rinascita di interesse

regioni sono le opere igieniche e particolarmente i rifornimenti idrici degli abitati.

Si deve al Fascismo se l'acqua potabile non è più un mito in Basilicata, in Sardegna, in Calabria, nella Sicilia, nei Castelli Romani, cito solo le zone più importanti che sono nella giurisdizione di competenza del mio Ministero; se l'acquedotto pugliese, che prima dell'ottobre 1922 aveva alimentato solo un gruppo di comuni della provincia di Bari, oggi abbia esteso le costruzioni nella varie provincie, con uno sviluppo di 207 chilometri di diramazioni primarie, di 622 chilometri di secondarie e di 261 chilometri di distribuzioni urbane.

I lavori eseguiti dall'Ente Autonomo dell'Acquedotto pugliese, dopo la Marcia su Roma, hanno consentito di portare l'acqua ad 85 nuovi abitati, mentre nei venti anni precedenti erano stati beneficiati solo 55.

Anche in Basilicata il problema dei grandi acquedotti può considerarsi avviato verso il suo compimento. Con i nuovi appalti recentemente disposti, sono stati fino ad ora impegnati, per tale titolo, oltre 100 milioni.

Importanti acquedotti, per cui i fondi sono anticipati dallo Stato o corrisposti a titolo di contribuzione nelle spese di impianto, sono in corso anche in Sicilia, da parte della Direzione delle costruzioni ferroviarie, in Abruzzo e nella Sardegna. Assicuro in proposito gli onorevoli Di Belsito e Caldieri che il Governo non perde di vista la necessità di dare sviluppo alle costruzioni degli acquedotti di Montescuro est ed ovest.

A queste opere più importanti sono poi da aggiungersi quelle per acquedotti secondari, eseguite dai comuni, con il contributo nel pagamento degli interessi da parte dello Stato.

Solo per queste ultime opere, nel Mezzogiorno, dal 1926 ad oggi, sono stati autorizzati mutui per un complessivo ammontare di lire 330.348.274.

Questi lavori, come in generale tutte le opere con contributo dello Stato, anche nell'esercizio in corso, hanno avuto continuo, anzi crescente impulso, perchè il Ministero, nella difficoltà del momento, non ha mancato di assicurare i fondi necessari, nelle pieghe dello stesso bilancio, e perchè la Cassa depositi e prestiti, rendendosi sempre più benemerita

verso gli Enti locali, non ha fatto mancare i necessari finanziamenti.

Alla realizzazione di questa imponente attività, che è fondamentale per il Mezzogiorno e le isole, come a tutte le altre che lo Stato svolge nel campo delle opere pubbliche, lo hanno riconosciuto l'onorevole Caprino nel suo interessante e documentato discorso e vari altri oratori, in quelle regioni l'impulso definitivo è stato dato dagli istituti decentrati, che, a distanza di sei anni dalla loro istituzione, rivelano sempre più la bontà e la utilità del loro funzionamento.

Per la complessità dell'incarico che ad essi sono affidati dalla legge, per i compiti più vasti che sono stati loro successivamente demandati, specie con gli sviluppi della bonifica integrale, si può anzi dire che i Provveditorati alle opere abbiano, anche nelle attuali contingenze, mantenuta e, per alcuni versi, accresciuta la loro attività, così da diventare gradatamente gli strumenti più efficaci della rinascita di quelle regioni.

Onorevoli camerati! Nell'ordine nuovo spirituale e materiale, creato dal Fascismo, se il Mezzogiorno, terra di vecchia civiltà mediterranea, si è visto tolto dall'isolamento e dall'abbandono, nel quale il vecchio Regime lo aveva condannato, e proiettato verso la ripresa della sua funzione storica, tutte le regioni della penisola, dalle Alpi al Jonio, dall'Adriatico al Tirreno, nonchè le Isole, hanno risentito tangibilmente i benefici di una politica di ricostruzione nazionale, che ha avuto le sue appariscenti espressioni in ogni campo di attività delle opere pubbliche.

Il Governo fascista, in una visione organica ed unitaria delle necessità del paese, ha portato ovunque, in ogni zona, dalle più eccelse vette alpine alle più malsane regioni della Maremma e della Basilicata; dalle grandi città ai più piccoli villaggi appenninici, i segni tangibili della propria azione realizzatrice, colmando lacune e fronteggiando grandi e piccoli problemi di vita civile ed economica della Nazione.

Quando sarà compiuto il decennale il popolo italiano, nella rassegna delle realizzazioni conseguite, o percorrendo le sale della mostra del Regime o sfogliando le monografie e gli atlanti speciali che saranno allestiti per la circostanza, avrà dinanzi ai

propri occhi ed al proprio cuore il quadro completo dell'opera di rinnovamento civile che il Fascismo ha effettuato nel Paese, in così breve volgere di tempo.

L'Italia allora, oltre che nei suoi ordinamenti morali, politici ed economici, oltre che nello spirito, apparirà profondamente trasformata nel suo volto.

Il fascio nervoso delle strade modernamente pavimentate, le nuove ferrovie, le attrezzature dei grandi porti, la sistemazione di chilometri di corsi d'acqua, l'intersecarsi pei monti e per le vallate di potenti elettrodotti, il prosciugamento di vaste zone paludose, la fioritura di case coloniche, il defluire in mille rivoli e zampilli dell'acqua benefica per l'irrigazione e per gli usi domestici; questo, e le molte opere edilizie ed igieniche, sorte come per incanto nei piccoli comuni e nelle grandi città; ed infine l'Urbe, maestosa nei suoi nuovi lineamenti, ci faranno trovare di fronte ad un Paese assai diverso da quello nel quale vivemmo sino a dieci anni fa e che forse già dimenticammo.

Sentiremo allora più intensa la gioia di vivere in uno dei periodi più interessanti e gloriosi della nostra storia. (*Vivissimi generali prolungati applausi - Moltissime congratulazioni*).

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

(Senato del Regno, tornata del 16 marzo 1932)

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli senatori, dopo la vasta discussione che si è svolta in questa aula sui problemi marittimi, io non ritengo di abusare della vostra pazienza intrattenendomi lungamente ad illustrare l'opera della mia amministrazione. Non vorrete quindi considerare come una mancanza di riguardo verso il Senato, se per non prolungare ulteriormente la vostra attenzione, sarò costretto a ridurre, in alcuni casi, a forme schematiche alcuni problemi affiorati in questa discussione.

L'esame del bilancio dei lavori pubblici, dinanzi ai due rami del Parlamento, ha dato sempre luogo ad ampi dibattiti, perchè intimamente collegati alla esecuzione delle opere pubbliche sono molto importanti problemi, che interessano la vita economica e sociale del Paese.

Quest'anno, poi, tale discussione ha assunto particolare interesse, perchè attraverso le relazioni della Giunta del bilancio e della Commissione di finanza, nonchè attraverso i discorsi che

sono stati pronunziati dai vari oratori, con così chiara competenza della materia trattata, si sono delineate, in modo evidente due preoccupazioni, che, se appaiono, e sono certo in contrasto fra di loro, si impongono in eguale misura alla nostra attenzione: il desiderio di accentuare sempre più, in conseguenza della crisi che travaglia il mondo, la politica di limitazione delle spese e – nello stesso tempo – il bisogno di andare incontro alla crisi stessa, nelle sue fondamentali esigenze di ordine sociale, con la concessione di lavori che valgano ad assorbire adeguatamente la mano d'opera disoccupata.

In tale contrasto di tendenze e di bisogni, che cercano di sopraffarsi, a seconda che si esamina l'uno o l'altro aspetto dei problemi, il Governo, egualmente pensoso della difesa del bilancio dello Stato e delle esigenze delle classi lavoratrici, si sforza di trovare quella giusta armonia, che valga a fronteggiare le difficoltà dell'ora, in una superiore visione degli interessi morali e materiali della nazione.

Di tale situazione il bilancio, che è sottoposto alla vostra approvazione, vuol essere una fedele espressione.

Esso, infatti, mentre rispecchia, anche per il nuovo esercizio, la decisa volontà del Governo di voler persistere nella norma, dura e difficile, della contrazione delle spese; e quindi ridurre notevolmente la possibilità di soddisfare molti altri bisogni, resi più assillanti dal tenore di vita, raggiunto oramai dal nostro popolo, o dalle esigenze economiche della Nazione, tenacemente protesa verso la valorizzazione di tutte le sue energie; mentre, in alcuni casi, impedisce il completamento di alcune opere, assicura per altro – con i suoi stanziamenti – nei limiti delle disponibilità, lo svolgimento di quei programmi costruttivi in corso, che più danno ricevirebbero da un brusco arresto, e l'esecuzione di quei lavori che, con speciali autorizzazioni di legge, si son dovuti iniziare, nell'autunno scorso, per inderogabili esigenze di ordine sociale e tecnico.

Il Senato ricorderà, infatti, che, dopo l'approvazione del bilancio dell'esercizio in corso – che era stato mantenuto in limiti di spesa necessariamente rigorosi – per il sopravvenuto acuirsi del disagio economico, si dovettero autorizzare, con speciali provvedimenti di legge, delle nuove spese, che consentirono di poter varare tempestivamente quei programmi di lavori

per la disoccupazione, che la previggenza del Capo aveva fatto già preparare dalla mia Amministrazione fin dalla primavera.

La volontà di non appesantire di nuovi oneri il bilancio dello Stato dovette logicamente cedere di fronte alle esigenze sopravvenute.

Tali esigenze non potevano essere risolte che in due maniere: o concedendo dei sussidi ai disoccupati, o aumentando la gestione delle opere pubbliche in corso di esecuzione.

La scelta non sembrò imbarazzante per il Governo fascista.

Dando i sussidi ai disoccupati si sarebbero spesi improduttivamente per la Nazione dei fondi cospicui, ripetendo gli errori che oggi si lamentavano altrove; impostando un nuovo programma di lavori si sarebbe fronteggiata, nei limiti delle possibilità, la disoccupazione, agevolando, nello stesso tempo, la risoluzione tecnica di alcuni problemi, che più preoccupavano la mia Amministrazione, o che più assillanti premevano, nell'interesse della economia e della vita civile delle nostre popolazioni.

Il Governo fascista seguì, naturalmente, questa via, che è stata riconosciuta da tutti la migliore, e che la stessa Commissione di finanza, attraverso le parole del suo egregio relatore, loda ed addita per eventuali nuove necessità: raccomandando che in tali lavori non si trascuri mai il loro coordinamento e la loro graduazione, nè si perda di vista la loro utilità e produttività, evitando errori che si sarebbero verificati in alcune circostanze, per il passato.

Posso assicurare in proposito la Commissione di finanza, e gli oratori che si sono occupati del problema, che il Governo Fascista ha avuto sempre cura di evitare gli errori, che molto frequentemente furono compiuti in questo campo prima della rivoluzione fascista, specie nel periodo demagogico del dopo guerra.

La maggiore cura, sia nei programmi normali di attività, sia in quelli speciali della disoccupazione, è stata posta nella scelta delle opere.

Una conferma di tali direttive è data proprio dal programma per la disoccupazione in corso di esecuzione: i maggiori fondi sono stati impegnati, nelle regioni che hanno beneficiato degli speciali provvedimenti, nel completamento dei lavori in corso,

con particolare riguardo a quelli intesi a preservare o ad accrescere la ricchezza nazionale.

Anche le nuove opere concesse hanno sempre mirato a tali finalità – valga per tutti l'inizio della grande opera idraulica di sistemazione dell'alveo di magra del Po – o sono state suggerite dalla considerazione che, in alcune zone, ove si manifestava preoccupante la disoccupazione, non vi erano lavori da completare.

Può essere avvenuto che, in una categoria di opere, abbia avuto inizio o svolgimento un lavoro apparso meno urgente di altro sospeso in attesa di ulteriori finanziamenti.

In questo caso, però, è da tener presente che alla scelta dell'opera non poteva influire solo il confronto con le altre della stessa categoria, ma anche la considerazione che quella, ritenuta meno urgente ma sempre utile, rappresentava probabilmente l'unica o una delle sole possibilità per dar lavoro ai disoccupati in quella zona.

Comunque, le raccomandazioni della Commissione di finanza, come tutte quelle che sono rivolte al Governo, dalla saggezza di questa alta Assemblea, saranno tenute, anche per l'avvenire, nel maggior conto da parte della mia Amministrazione.

Chiariti così i criteri che servirono di norma alla compilazione del bilancio di previsione per il nuovo esercizio; le possibilità che esso offre; il contrasto che in esso si manifesta, e che è affiorato nelle discussioni nei due rami del Parlamento; la eredità che gli viene consegnata dall'esercizio in corso per i pagamenti che maturano, sia per le normali gestioni dei lavori, che per quelle speciali della disoccupazione, non ritengo di dover abusare della vostra pazienza scendendo all'esame degli aspetti contabili del bilancio medesimo.

La sua struttura risulta, per altro, dalle note illustrative che l'accompagnano ed ha formato oggetto di ulteriori chiarimenti nel mio discorso nell'altro ramo del Parlamento.

Il relatore poi, che io ringrazio vivamente per il modo diligente ed ampio con cui ha assolto il suo compito, e per il giudizio assai lusinghiero che, in nome della Commissione di finanza, ha manifestato sull'opera della mia Amministrazione, nel tratteggiare, con felice sintesi, le varie attività, che il

Ministero svolge, non ha mancato anche di lumeggiare i vari aspetti del bilancio oggi in esame.

Tenuto conto infine che nell'esposizione che io ho fatta alla Camera, anche tutta la poliedrica attività che il Regime ha compiuto nel campo delle opere pubbliche, in dieci anni di lavoro, è stata ampiamente illustrata, preferisco non ripetermi, e pregare il Senato di soffermare, invece, la propria benevola attenzione su alcuni problemi che più risalto hanno avuto in questa discussione, sia da parte del relatore che degli egregi oratori che hanno interloquito, e che io ringrazio per il prezioso contributo di osservazioni e di consigli che hanno dato alla mia Amministrazione.

Comincerò innanzi tutto dal rilevare alcune osservazioni dell'onorevole relatore.

Il senatore Ancona confrontando la tabella dei pagamenti, negli ultimi esercizi, nota che essi sono in decrescenza ed accentuano sempre più quella energica resistenza a nuove spese, che la Commissione di finanza loda pienamente, perchè risponde alle necessità del momento.

Il relatore, però, trae motivo da questa constatazione, e da quella non meno confortante della riduzione dei residui, per far presente che questa è la via giusta, e che quindi si esagerò nel passato, specie nel 1921, nell'imbastire vasti programmi di opere pubbliche, che dovevano poi finire con l'ipotecare gli esercizi futuri e con il togliere ogni elasticità ai bilanci.

Egli lamenta specialmente il grande abuso che fu fatto dei pagamenti in annualità, e sostiene che se i programmi tecnici devono essere organici, e non vincolati dal tempo, i finanziamenti delle opere è opportuno che avvengano, di volta in volta, con leggi speciali o con smaltimenti di residui e con straordinarie assegnazioni di bilancio.

Io apprezzo, in sommo grado, l'elogio che il relatore fa dei criteri adottati, nelle attuali contingenze dal Governo, per mantenere in limiti adeguati alla situazione generale, gli stanziamenti di bilancio, ma non ritengo che da essi possa trarsi motivo per contrapporre i sistemi attuali a quelli del passato.

Il Regime fascista se ha largheggiato per il passato nella esecuzione delle opere pubbliche, è stato certo indotto non da una mania spendereccia, ma dal bisogno di fronteggiare le

molte esigenze della Nazione, che più vive si manifestavano – dopo molte promesse non mantenute dai vecchi governi parlamentaristici – per l'elevato tenore di vita della popolazione; per l'abbandono in cui erano state lasciate intere regioni: per le fondamentali esigenze della vita economica del Paese.

È da tenere presente, per altro, che lo sviluppo delle opere pubbliche fu intensificato, solo quando fu raggiunto dal Regime fascista il pareggio del bilancio dello Stato ereditato, come il Senato ricorda, in condizioni quanto mai tragiche.

Ma appena profilatisi all'orizzonte, i primi segni di quella crisi economica, che oggi travaglia il mondo, e che sino ad alcuni esercizi fa, non poteva certo prevedersi, il Governo non mancò di adottare, tempestivamente, gli opportuni provvedimenti, cominciando a limitare le spese ed a rallentare il ritmo di attività tecnica.

Si deve anche, però, alla mole cospicua delle opere disposte per il passato – parecchie delle quali sono ancora in corso – se la disoccupazione in Italia non ha mai raggiunto le cifre paurose che si delineano in altri Stati, e se gli stessi provvedimenti disposti per fronteggiare l'increscioso fenomeno, in questi ultimi esercizi, hanno potuto essere contenuti in limiti sopportabili, anche oggi, per il bilancio dello Stato.

In una mole, per altro, così imponente di lavori pubblici non è da escludere che taluni inconvenienti si siano verificati, ma essi scompaiono di fronte agli imponenti risultati ottenuti.

Si deve a tale politica se il volto del Paese, a distanza di dieci anni dalla rivoluzione, sia profondamente mutato; se un ritmo di vita nuova scorre per tutto il sistema nervoso della Penisola.

Se si fosse preveduta la situazione presente – e chi può affermare che ciò era prevedibile! – certo si sarebbe camminato meno velocemente, ma il fenomeno della disoccupazione si sarebbe però in conseguenza manifestato in Italia preoccupante, prima ancora di quanto non si sia verificato.

Il senatore Ancona, che è uno studioso di problemi economici e sociali, credo finirà con il convenire che se la via attuale è quella che egli chiama la giusta, quella percorsa ieri si rivela perfettamente logica ed opportuna, riportandosi alla situazione allora esistente.

Non è il caso quindi di contrapporre ad un sistema l'altro.

Detto ciò devo riconoscere che sono degni della maggiore considerazione, e formano già norma di Governo, le osservazioni che il senatore Ancona ha fatto sia in materia di annualità, che, in generale, sui vari provvedimenti destinati a finanziare i programmi delle opere pubbliche.

L'onorevole relatore trae, poi, partito dalla situazione presente, e dalla necessità conseguente di economizzare e semplificare, in ogni campo della pubblica amministrazione, per porre al Governo il quesito se convenga tenere ancora in vita i Provveditorati alle opere per il Mezzogiorno e le Isole.

A tale quesito ha creduto di associarsi anche il senatore Vicini, il quale, anzi è andato al di là, ed ha prospettato la convenienza di rinforzare nei vari uffici del Regno il personale del Genio civile, utilizzando quello esistente nei Provveditorati stessi.

Rispondo, senz'altro, al relatore, facendo presente che, non da oggi, per adeguare sempre più le spese generali a quelle delle opere, le attrezzature dei Provveditorati sono state notevolmente ridotte.

Pur non essendo diminuito, nel complesso, il ritmo di attività di quegli uffici, per gli accresciuti compiti sopravvenuti con la legge sulla bonifica integrale, e per l'incremento che hanno avuto le opere degli enti locali, sussidiate e controllate dallo Stato, fin da due anni fa non ho mancato di ridurre in modo considerevole il personale addettovi, in parte richiamandolo all'Amministrazione centrale, in parte restituendolo agli altri Ministeri dai quali proveniva.

Gradatamente, poi, anche i compensi speciali fissati per i funzionari distaccati a quegli uffici sono stati sensibilmente diminuiti, fino a subire, in questo esercizio, per le esigenze del bilancio, delle falcidie considerevoli.

Il Governo, però, non ritiene conveniente, – e di tale avviso si sono manifestati vari oratori nella discussione svoltasi nell'altro ramo del Parlamento, – di abolire quegli Istituti, il cui funzionamento, agile ed aderente ai bisogni di quelle regioni, si è rivelato veramente utile ed efficace.

D'altro canto le stesse popolazioni dimostrano di apprezzare in sommo grado i benefici che ne ritraggono, ed ai quali mal volentieri rinunzierebbero.

La bontà di tali Istituti è apparsa così evidente, che, spesso, ne è stata chiesta l'estensione anche in altre regioni del Regno.

Al senatore Vicini, poi, dirò che nessun vantaggio tangibile deriverebbe dall'abolizione dei Provveditorati, agli effetti di disponibilità personale per gli uffici del Genio civile, in quanto nei predetti Istituti decentrati, il personale tecnico non supera, per ciascuno di essi, le due o tre unità, essendo a quegli Istituti addetto in prevalenza personale amministrativo preso dalla Amministrazione centrale.

Non è quindi, a questo modo, che si potrebbe risolvere il problema delle deficienze di personale negli uffici del Genio civile.

Risponderò ora ad alcune altre osservazioni più importanti che sono state fatte in questa discussione. Il problema più ampiamente trattato, e che torna ogni anno nelle discussioni del bilancio dei lavori pubblici, sia alla Camera che al Senato, è quello della viabilità, nei suoi vari aspetti.

Assai lodata è stata l'opera dell'Azienda autonoma della strada, sia dalla Commissione di finanza, che dagli onorevoli Celesia, Sanjust, Falcioni e Vicini.

Il Governo è molto lieto di veder confortata da così autorevoli giudizi l'opera che svolge l'Azienda.

Il senatore Ancona ha chiesto che l'Azienda anche per l'avvenire, cerchi di mantenere l'attuale ritmo di attività, provvedendo alla sistemazione della rimanente parte della rete viabile nazionale. Posso assicurare il relatore che ciò rientra perfettamente nelle direttive del Governo.

Nelle contingenze finanziarie però del momento, non è possibile prevedere ancora quale programma tecnico di nuovi lavori potrà essere svolto nell'esercizio prossimo.

Varie ed autorevoli sollecitazioni sono state fatte da alcuni oratori per la risoluzione del problema della viabilità minore.

Il Senato sa che il Governo si preoccupa da tempo di tale problema.

Era stato a tal riguardo predisposto uno speciale provvedimento di legge, che fu esaminato dal Consiglio dei ministri e che doveva trovare la sua soluzione finanziaria nella riforma delle finanze locali.

Considerazioni di prudenza, suggerite dal momento che attraversiamo, fecero sì, però, che la riforma anziché aumentare le disponibilità di mezzi finanziari, agli enti locali li diminuisse.

In conseguenza il provvedimento predisposto per la sistemazione giuridico-amministrativa della viabilità minore, che prevedeva il passaggio alle Amministrazioni provinciali delle più importanti strade comunali, e la formazione di consorzi obbligatori, per la manutenzione delle strade secondarie, a carattere prevalentemente agricolo, ha finito con il trovarsi in alto mare.

Non è a ritenere, per altro, che il Governo si disinteressi oramai della cosa.

Subito dopo che furono adottati i provvedimenti per il riordinamento delle finanze locali, non essendosi potuto contemporaneamente varare la riforma della viabilità minore, così come era stata concepita, sono stati iniziati nuovi studi, che si spera di completare rapidamente, per tentare di risolvere il problema a gradi in relazione alle più urgenti necessità.

Allo stato attuale mentre non mi è ancora consentito di precisare le soluzioni che potranno essere adottate, mi è opportuna, questa circostanza per riconfermare la volontà del Governo di voler al più presto trovare una soluzione per la viabilità minore.

Non è possibile permanere ancora molto tempo in una situazione preoccupante come quella che si è determinata.

Se è vero che vi sono delle Amministrazioni provinciali e comunali che tengono perfettamente in ordine le strade, e fra queste vanno ricordate specialmente le Amministrazioni provinciali di Bologna e di Milano, che hanno preceduto l'opera dell'Azienda in materia di sistemazioni stradali, vi sono purtroppo molte altre amministrazioni, che, o per incapacità tecnica, o per difficoltà finanziarie, o per scarsa comprensione dei problemi della viabilità, trascurano in modo evidente le strade ad essi affidate.

Alcune amministrazioni poi ritengono che, nello stato attuale di incertezza, sia prudente attendere gli eventi. Ora attendere gli eventi è molto pericoloso per la conservazione di un patrimonio che è costato ingenti sacrifici finanziari alla Nazione.

Il Governo, perciò, fidando nel senso di responsabilità degli amministratori, fa appello al loro civismo perchè, nei limiti delle disponibilità di bilancio, sacrificando magari compiti meno importanti ed urgenti, nell'attesa dei provvedimenti che saranno adottati, a suo tempo, sia posta ogni cura per preservare da un ulteriore decadimento la rete stradale ad essi affidata.

Circa le autostrade ormai mi sembra che la polemichetta, sorta tra la Commissione di finanza ed il suo relatore, sia stata chiarita. Rimane la differenza di vedute tra il senatore Ancona, che ha dichiarato di parlare in nome proprio, ed il senatore Falcioni, che ha difeso con molto calore la utilità e bontà di tali mezzi di comunicazione.

Di fronte al dibattito, che si è svolto in quest'aula il Governo non ha che a confermare quanto ebbe già a dichiarare, a mio mezzo, in sede di discussione del bilancio 1930-31 alla Camera e al Senato, e cioè che non considera le autostrade opera di lusso, e che rivendica all'Italia il primato, in tal genere di costruzione. Il senatore Falcioni ha ricordato in proposito ieri che in Francia, lungo la Costa Azzurra, già fornita di varie belle strade, il Governo pensa di costruire una grande autostrada. L'Italia dunque, anche in questo campo, ha preceduto altri Paesi e di ciò deve esserne orgogliosa.

Debbo, per altro, confermare che il Governo, nelle attuali contingenze, pur ritenendo che il completamento della pedemontana possa avere la sua utilità per le varie esigenze del Paese, ritiene necessario di soffermarsi per il momento sulle posizioni raggiunte. Problemi molto più urgenti ed assillanti, in materia di opera pubbliche, attendono oggi di essere risolti, e devono perciò avere la precedenza. (*Vive approvazioni*).

Colgo l'occasione per informare il Senato che il problema delle autostrade ha formato oggetto, in questi ultimi anni, di amorevoli cure da parte del senatore Suardo, nominato Commissario del Governo.

Egli, fra gli altri compiti, non ha trascurato, d'accordo con gli uffici della mia amministrazione, di predisporre lo schema di un regolamento che ne disciplini, in modo organico, tutta la materia. Sono sicuro che il senatore Ancona si dichiarerà soddisfatto di queste mie dichiarazioni e vorrà associarsi a quanti rivendicano all'Italia un primato, che ci è invidiato dalle

altre Nazioni, e che se anche appare, per alcuni aspetti, superato dalla creazione dell'Azienda autonoma della strada, costituisce sempre un motivo di legittima soddisfazione per gli italiani e di grande vantaggio per lo sviluppo dei traffici.

In materia di edilizia economica e popolare il relatore, mentre ha raccomandato al Governo di continuare ad assistere l'I.N.C.I.S., e gli Istituti per le case popolari, per evitare che abbia a rallentarsi l'attività costruttiva per le case destinate alle popolazioni meno abbienti, ha formulato l'augurio che la famosa saracinesca che il Governo ha annunciato di aver abbassata in materia di cooperative sussidiate dallo Stato, rimanga definitivamente chiusa.

Io non comprendo perchè debba esservi dubbio sulle intenzioni del Governo. Il Governo ritiene superato definitivamente il periodo delle contribuzioni a favore delle cooperative, sia per gli inconvenienti cui ha dato luogo tal genere di cooperative, che non sono di origine fascista, è bene ricordarlo, sia perchè è necessario preoccuparsi della situazione che si delinea per l'avvenire.

Fra alcuni anni molti degli attuali assegnatari di alloggi di cooperative, costruite con contributo statale, non saranno più impiegati.

Le loro case saranno di tutti fuorchè dei dipendenti dello Stato. Perchè allora si dovrebbe persistere su una strada che è sbagliata!

È necessario, invece, preoccuparsi di assicurare, in ogni tempo, una disponibilità di case da dare in fitto agli impiegati a condizione di favore.

Solo a questo modo si garantisce la burocrazia di oggi e quella che servirà domani lo Stato nelle varie amministrazioni. Diversamente il problema risulterebbe, fra alcuni anni peggiorato. (*Approvazioni*).

ANCONA, *relatore*. Perfettamente.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Il punto fermo dei contributi alle cooperative è dunque definitivo. Il senatore Ancona può tranquillizzarsi. Tutto ciò risponde poi a precise direttive impartite dal Capo del Governo.

ANCONA, *relatore*. Sono pienamente soddisfatto.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Il relatore ha affermato, in materia di ferrovie, che forse è più opportuno, anzichè cominciarne molte, portare a termine quelle più importanti in corso di esecuzione. Siamo perfettamente d'accordo. Devo far presente, però, al senatore Ancona che da alcuni anni, non si è iniziata alcuna nuova ferrovia.

Nelle limitate disponibilità del momento, tutti i fondi destinati a questo scopo sono stati concentrati allo sviluppo delle opere più importanti, con particolare riguardo alla direttissima Bologna-Firenze.

A tale ferrovia, dopo i precisi affidamenti, dati poco fa dal Capo del Governo, saranno assegnati gran parte delle ulteriori disponibilità che si avranno, sia per il prossimo esercizio che per quello 1933-34. Così potrà giungersi all'auspicato traguardo.

Purtroppo il Governo fascista ha dovuto privarsi della soddisfazione di aprire all'esercizio questa linea nel Decennale, come nello scorso anno si era ripromesso. Era una legittima soddisfazione del Regime quella di potere inaugurare il 28 ottobre 1932 una delle più grandi opere che siano in costruzione oggi in Italia.

ANCONA, *relatore*. In Europa.

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Ma il Governo non ha esitato un solo momento a sacrificare tale soddisfazione di fronte alle difficoltà del momento. Ha dato perciò in questo esercizio quello che era possibile.

L'onorevole Ancona mi permetterà, poi, di affermare essere inesatto che in materia di costruzioni ferroviarie, in occasione di provvedimenti per la disoccupazione, si sia data la preferenza ad alcuni lavori meno urgenti.

Qualche opera che appare tale, di fronte alla Bologna-Firenze, ha avuto impulso per esigenze di ordine superiore, che qui non è il caso di accennare.

Posso anche assicurare l'onorevole Ancona che il Governo non solo si è preoccupato di non mettere allo studio progetti per ferrovie, rispondenti a vecchie aspirazioni, ma superate dalla

tecnica moderna dei traffici; non solo ha fatto giustizia di molti vecchi progetti; ma non ha esitato anche ad arrestare qualche costruzione di ferrovia iniziata 50 o 60 anni fa, per ragioni completamente scomparse dopo la guerra.

Al senatore Nuvoloni che sollecita il completamento degli studi per la Garesio-Imperia ed il pronto inizio di quei lavori dirò che al Governo oggi manca la possibilità di dare precisi affidamenti.

Il senatore Millosevich ha fatto vive premure al Governo perchè sia affrontato il problema del disciplinamento delle acque sotterranee, che ha formato oggetto di studio, di polemiche, di discussioni nei Congressi scientifici e tecnici.

In proposito non ho che da confermare ciò che ho già detto alla Camera dei deputati; e cioè che il problema ha formato già oggetto di proposte concrete da parte della Commissione incaricata di procedere alla compilazione del Testo Unico delle acque. Tali proposte mi auguro che possano corrispondere all'aspettativa che vi è nel campo scientifico e tecnico. Esse devono ora essere esaminate dai vari organi competenti.

Devo fare anche presente che mentre si procederà agli studi di ordine giuridico non si è trascurato di intensificare quelli di ordine tecnico.

In questo momento il Servizio idrografico li ha particolarmente intensificati in Emilia, nel Piemonte, nelle Puglie, ed in varie altre zone del Regno.

Onorevoli senatori, ho finito.

Ho cercato di non abusare della vostra pazienza, lasciandomi guidare dall'orologio.

Nel discorso che pronunzierai, nell'altro ramo del Parlamento, io conchiusi facendo presente che, quando sarà compiuto il decennale della rivoluzione fascista, il popolo italiano, in una visione organica delle realizzazioni conseguite, scorgerà che la Patria, oltre che nello spirito, oltre che nei suoi ordinamenti, è profondamente trasformata anche nel suo volto.

Aggiungerò, ora, che quando la crisi che travaglia tutte le Nazioni del mondo sarà passata; ed i popoli, al di là dei propri confini, cercheranno scambievolmente di ricongiungere o rinsaldare i molti fili di rapporti economici, spezzati o resi quasi invisibili, dalla burrasca che si è abbattuta; quando comincie-

ranno nuovamente a battere le vie dei continenti e le rotte degli oceani; allora l'Italia, grazie alla sua attuale disciplina, grazie alla attrezzatura che va sempre più perfezionando e potenziando, nelle fonti della sua economia, si troverà in condizione di riprendere più agevolmente la marcia.

A tale ripresa molto contribuirà il rinnovato spirito della Stirpe, protesa dal Fascismo in un arco di indomabile volontà, ma molto contribuirà anche la nuova efficienza tecnico-economica che, in questi dieci anni, il Regime ha dato alla Nazione, attraverso l'intenso sviluppo delle opere pubbliche.

I sacrifici finanziari di ieri, e quelli che attualmente ancora si fanno, per fronteggiare la crisi, nei suoi aspetti sociali, si riveleranno, allora, più che mai, produttivi di nuova ricchezza nazionale. (*Applausi. Congratulazioni*).

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

(Camera dei deputati, tornata del 2 marzo 1933)

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

CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici. (Applausi).* Onorevoli camerati. Lo Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1933-34 è già ampiamente illustrato dal disegno di legge che l'accompagna e dalla pregevole relazione compilata dall'onorevole Muzzarini che, anche quest'anno ha assolto il mandato con vastezza di indagine e con precisa comprensione dei compiti che sono affidati al Dicastero che ho l'onore di dirigere.

Non intendo, quindi, ripetere ciò che è già a conoscenza di questa assemblea, nè chiarire, ancora una volta, come ho fatto nelle discussioni degli esercizi precedenti, le caratteristiche del bilancio medesimo, i cui stanziamenti nella parte straordinaria, hanno solo valore di limite di pagamenti, per impegni già accesi, in base a speciali autorizzazioni di legge, e non offrono perciò la possibilità di assunzioni di altri impegni, per nuovi programmi di opere.

Ciò, se può rappresentare un pregiudizio per l'organicità di impostazione del bilancio e per la discussione che esso provoca, trova, per altro, la sua giustificazione nelle difficoltà dell'ora, che consigliano la maggiore prudenza nel consentire la facoltà di nuove spese.

Nel bilancio di previsione, sottoposto ai vostri suffragi, le spese sono previste nell'importo complessivo di lire 1.150.032.770, con una differenza in più di lire 158.794.820 sull'ammontare di quelle autorizzate per l'anno finanziario 1932-33, ed il conto residuo, che, all'inizio dell'esercizio in corso, era di colpo salito a lire 1.943.500.000 per gli ingenti stanziamenti integrativi, verificatisi con le leggi 6 e 18 giugno 1932, per programmi vari di opere straordinarie predisposti per la disoccupazione al 1° luglio 1933 è da ritenere, da indagini assai attendibili, risulterà di lire 986.900.000.

Complessivamente, dunque, per il nuovo esercizio si può calcolare di avere, fra conto competenza e conto residui, una disponibilità iniziale di stanziamenti di lire 2.136.932.770 con cui si dovrà fare fronte agli oneri di carattere ordinario ed alle rate di annualità per contributi, sovvenzioni ed opere in concessione, ricadenti nel 1933-34, nonché, per la parte residuale, ai pagamenti che matureranno, in conseguenza degli impegni già assunti, per il vasto programma in corso di esecuzione, per opere di carattere straordinario.

Da quanto ho detto, risulta dunque chiaramente che per la attività straordinaria del Ministero, l'unica possibilità di impegno, per il nuovo esercizio, è costituita dal limite in annualità di 15 milioni, fissato dalla legge del bilancio, e destinato prevalentemente alla concessione di sussidi e di contributi vari.

L'onorevole Relatore, che io ringrazio assieme agli altri camerati che hanno partecipato a questa importante discussione, e per le benevoli espressioni rivolte, e per il prezioso contributo che vi hanno arrecato, ha rilevato che «con l'avvento del Regime Fascista anche la politica dei lavori pubblici ha subito in Italia una profonda, radicale, benefica trasformazione».

L'affermazione del Relatore, espressione autorevole dell'alto organo da cui proviene, è per altro già nella coscienza di tutti gli italiani e trova riconoscimenti sempre più vasti e crescenti anche all'estero.

Ormai, entro e fuori i confini della Patria, si riconosce che il Fascismo anche in tale settore, ha operato, senza tentennamenti, con polso fermo, con chiara visione delle necessità nazionali.

Si deve appunto alla politica del fascismo, se le grandi distanze ereditate fra condizioni di vita delle regioni dell'Italia settentrionale e quelle della meridionale e delle isole sono andate gradatamente diminuendo; se energie latenti e ricchezze ingenti di alcune zone del Regno si sono risvegliate ed hanno cominciato ad essere valorizzate; se le finalità economiche e sociali sono state poste alla base di ogni attività tecnica; se l'azione distributrice dei benefici è giunta, in armonica visione perequatrice, sia nelle metropoli che nei piccoli villaggi; se la disoccupazione, che attanaglia le più grandi nazioni del mondo, vien fronteggiata in Italia, senza improvvisazioni o concessioni improduttive, ma con metodo, con organicità di provvedimenti, che conciliano, nello stesso tempo, i bisogni delle masse lavoratrici con le necessità tecniche ed economiche della nazione.

Per raggiungere tali risultati, il Governo fascista non ha esitato a sottoporre il bilancio dello Stato ad ingenti oneri finanziari.

Nel decennio conclusosi il 28 ottobre 1932, il Ministero dei lavori pubblici ha effettuato pagamenti per oltre 15 miliardi e 500 milioni, mentre l'Azienda autonoma della strada ne ha eseguiti per circa un miliardo e 800 milioni.

Aggiungendo a tali pagamenti quelli fatti dal Sottosegretario della bonifica, dopo il distacco di tale servizio dal Ministero dei lavori pubblici e che si aggirano su oltre 657 milioni, si ha un ammontare complessivo di pagamenti di lire 17.513.044.679.

Tale cifra, da recenti accertamenti, risulta poi già salita, tra le tre Amministrazioni, alla data del 31 gennaio, a lire 18.065.179.239.

I risultati di tale politica, che pone l'Italia all'avanguardia, nel campo del lavoro e del progresso, sono eloquentemente sintetizzati nelle seguenti cifre di realizzazioni tecniche, che costituiscono uno dei consuntivi più brillanti del Decennale.

Per la sistemazione dei corsi d'acqua, trovati in completo disordine, sono state eseguite difese frontali e pennelli per chilometri 755, e costruite o sistemate arginature per circa

3.950 chilometri, con una spesa di 1 miliardo e 200 milioni, mentre circa altri 286 milioni sono stati già erogati per opere di navigazione interna.

Gli impianti idroelettrici che, alla fine del 1922, erano capaci solo di produrre una potenza complessiva di 1.250.000 cavalli dinamici, ora hanno una potenza di 5.500.000 cavalli, e la produzione da 3.652.200.000 di kilowatt-ora è salita a 9.665.000.000 kilowatt-ora.

Nel campo delle comunicazioni, nel triplice aspetto stradale, ferroviario e marittimo, si hanno i seguenti risultati: l'Azienda della strada, oltre alle numerose rettifiche, alla abolizione di passaggi a livello, alla costruzione di case cantoniere, che da 733 sono salite a 911, ha già eseguito 8.561 chilometri di pavimentazioni, di cui 7.910 a trattamento superficiale e 651 a sistema permanente o semi-permanente, ed attualmente ha in avanzato corso di sistemazione altri 1.100 chilometri.

Nel decennio sono stati anche costruiti 6.000 chilometri di nuove strade, oltre quelle di bonifica, così suddivise: strade statali chilometri 525, provinciali chilometri 1.142, comunali chilometri 3.800, autostrade chilometri 436.

Per nuove costruzioni ferroviarie, senza tener conto di quelle date in concessione, si sono effettuati pagamenti per oltre 2 miliardi e 464 milioni.

Con tale spesa si son potute ultimare ed aprire all'esercizio 517 chilometri di nuove ferrovie, e se ne hanno in corso di costruzione altri 566 chilometri.

Per il potenziamento dei traffici marittimi, sono stati eseguiti lavori in 82 porti e sistemazioni di spiaggia lungo il litorale di 15 province.

Una così intensa attività ha consentito di prolungare le opere foranee dei porti di 27 chilometri, di aumentare la superficie degli specchi acquei di circa 6 milioni ed 800.000 metri quadrati, di sviluppare le calate per attraccaggio di piroscafi di circa 36 chilometri, di aumentare la superficie dei piazzali di circa 3 milioni di metri quadrati, quella dei magazzini di 213.000 metri quadrati e quella dei binari di raccordo di 96 chilometri, nonchè di far attrezzare i principali porti in tutte le altre esigenze, secondo i più moderni progressi della tecnica.

Per preservare le spiagge dalle erosioni e per consentire piccoli rifugi alle barche da pesca, sono stati, inoltre, costruiti 18 chilometri di difese longitudinali.

Complessivamente per le varie opere marittime sono stati effettuati pagamenti per oltre 1 miliardo e 617 milioni.

Assai notevole è, anche, la somma delle realizzazioni ottenutesi nel campo urbanistico dell'edilizia e delle opere igieniche.

Le statistiche registrano l'approvazione di una sessantina di piani regolatori per città grandi e piccole, la costruzione di ben 200 edifici pubblici, esclusi quelli delle zone terremotate; la costruzione di moltissimi edifici scolastici con una capienza di 11 mila nuove aule.

Di tali costruzioni hanno beneficiato 2.764 comuni ed una popolazione scolastica di circa 620.000 alunni.

La maggiore attività edilizia si è avuta però, nel campo delle costruzioni economiche e popolari.

Si tratta di una vera politica igienica degli abitati, atta a salvaguardare ed a potenziare la sanità fisica della stirpe, nonché ad alleviare le condizioni economiche delle classi meno abbienti.

Complessivamente tra i Comuni, gli istituti di case popolari, l'Istituto nazionale per le case degli impiegati e le cooperative, dal 28 ottobre 1922 al 28 ottobre 1932, sono stati costruiti 6.000 fabbricati con oltre 50 mila appartamenti e 193 mila vani utili.

In tale spesa lo Stato concorre nel pagamento degli interessi con contributi annui di 61 milioni mentre ha sopportato già, in conto capitale, un onere di quasi 100 milioni.

Cifre non meno imponenti si hanno nelle ricostruzioni degli abitati colpiti da movimenti tellurici o da altre calamità.

Nel decennio, soltanto dal Ministero dei lavori pubblici, sono stati assunti impegni, per le varie zone terremotate, per l'ammontare di lire un miliardo e 356 milioni, di cui 840 milioni circa per la Calabria e la Sicilia, oltre 270 milioni per la Marsica e le varie regioni dell'Italia Centrale e Settentrionale colpite da disastri sino al 1929, quasi 160 milioni per le zone del Vulture e circa 87 milioni per le Marche.

Con tali fondi si sono costruiti 94 edifici pubblici governativi, 3.131 edifici economici e popolari, corrispondenti ad oltre 17

mila alloggi, ricostruite o riparate moltissime chiese ed edifici vari per il culto, eseguite numerose opere igieniche, e varie altre opere comunali.

Sono state, infine, riparate, con il sussidio dello Stato, nelle varie zone, circa 64 mila case ed effettuati pagamenti dal Ministero delle finanze per 662 milioni a favore di proprietari danneggiati e da quello dell'interno per 461 milioni per integrazioni di bilanci ed opere varie degli Enti locali.

Per la ricostruzione delle terre liberate e redente è stata svolta un'attività veramente imponente, che ha importato allo Stato un onere di tre miliardi e 480 milioni, di cui 453 milioni a carico del bilancio dei lavori pubblici ed il resto a carico di quello delle finanze.

Bilancio non meno attivo è, anche, quello delle realizzazioni conseguite nel campo delle opere igieniche.

Si tratta di un'azione in grande stile, che rappresenta la più grande benemeranza del Regime ed il suo più alto titolo di nobiltà.

Tali opere, in parte sono state eseguite dallo Stato, in parte dai comuni, con contributo in capitale o nel pagamento degli interessi.

Primeggia l'Acquedotto Pugliese per il quale il Regime fascista ha già erogato 505 milioni; ciò che ha consentito di far salire il numero dei comuni già forniti di acqua da 55 a 158.

Complessivamente, nel decennio, in tutto il territorio del Regno, ben 2.193 comuni, con una popolazione di oltre 10 milioni di abitanti, sono stati dotati di acquedotti o si son visti assicurata, dai lavori in corso, l'alimentazione idrica, per una spesa già sostenuta o impegnata di 1 miliardo ed oltre 800 milioni.

Sono state, inoltre, costruite o sono in via di costruzione fognature in 357 comuni, con una popolazione di circa 2 milioni e mezzo di abitanti, per una spesa di circa 280 milioni.

Infine risultano costruite altre opere igieniche per circa 150 milioni.

Questi risultati, che sono oggi oggetto di attenta meditazione oltre i confini della Patria, non si sono ottenuti però soltanto per la larghezza dei mezzi messi a disposizione dal Regime, ma anche, e principalmente, per il clima storico creato dalla

Rivoluzione fascista, per l'ordine nuovo instaurato negli spiriti e nelle cose, per la passione e la volontà che ha caratterizzato la grande impresa. (*Approvazioni*).

A renderli più agevoli ha contribuito anche la graduale trasformazione, operatasi al Ministero dei lavori pubblici, nei suoi organi più vitali, e particolarmente: la creazione degli Istituti decentrati, quali l'Alto Commissariato di Napoli, i Provveditorati alle opere pubbliche per il Mezzogiorno e le Isole e l'Ispettorato della Maremma Toscana, sorti sulla felice esperienza del Magistrato alle Acque; ed in questi ultimi anni, il nuovo ordinamento del Consiglio Superiore dei lavori pubblici; la organizzazione di un servizio tecnico centrale; la istituzione dell'Azienda autonoma della strada, degli Ispettorati compartimentali per le ragioni dell'Italia Centrale e Settentrionale; ed infine il disciplinamento dell'attività degli Uffici del Genio civile, istituiti anche in tutte le nuove provincie, secondo più precise aderenze alle giurisdizioni amministrative e più armonici coordinamenti con gli organi centrali.

Sicuro vantaggio è derivato, anche, dal concentramento, presso il Ministero dei lavori pubblici, di gran parte delle attività tecniche, prima divise fra i vari Ministeri, nonché dall'aggiornamento della legislazione sulle opere pubbliche, che era rimasta ferma, in molti casi, alla legge fondamentale del 1865.

Sono queste, onorevoli camerati, le varie tappe, attraverso le quali, lo Stato fascista è passato, per superare gradatamente la incresciosa situazione, lasciataci dal vecchio Regime, e per giungere a quell'organica, metodica, intensa politica dei lavori pubblici che il Duce pose, dieci anni fa, a base della ricostruzione nazionale.

Prima di esaminare qualche aspetto dell'organizzazione del Ministero e di rispondere ad alcuni rilievi, emersi nella discussione, sento il bisogno di far mio l'elogio che la Giunta del bilancio ha creduto di rivolgere a tutto il personale dipendente, da quello che occupa i più alti gradi a quello che assolve alle più modeste incombenze.

Con piena convinzione di causa posso affermare che l'elogio è meritato. Esso premia l'operosità e la diligenza di una degna schiera di funzionari dello Stato, che in questi ultimi anni, pur ridotta negli organici, pur assorbita dai gravosi compiti ordinari

dell'Amministrazione e da quelli, sempre crescenti, relativi alla legge sulla bonifica integrale, ha assolto ed assolve incarichi eccezionali, come quelli derivanti dalle ultime calamità e dall'imponente mole dei lavori della disoccupazione, con uno spirito di abnegazione e con senso di comprensione che tornano veramente a suo onore.

Nel giugno scorso, Sua Eccellenza il Capo del Governo ricevendo a Palazzo Venezia i Capi degli Uffici centrali, regionali e provinciali del Ministero e dell'Azienda della strada, nel dare il via alla fase decisiva delle istruttorie per i programmi della disoccupazione, ebbe a dichiarare che considerava mobilitato, come per una vera battaglia, il personale dell'Amministrazione dei lavori pubblici, convinto che avrebbe trasformato il rendimento eccezionale in rendimento normale.

Ebbene, la mobilitazione, posso affermarlo, fu pronta, volenterosa, cosciente ed entusiasta.

A proposito di personale, la Giunta del bilancio, e testè l'onorevole De Bufalo, hanno rilevato, tanto per l'Amministrazione centrale che per il Genio civile, una sensibile deficienza di posti, effettivamente coperti, di fronte a quelli previsti dall'organico, ed ha chiesto se non convenga di bandire i concorsi, anziché assumere personale straordinario, che è più indicato nei periodi di eccezionale lavoro.

Evidentemente, si è incorso in un equivoco, perchè i prospetti alligati al bilancio, che hanno servito di base alle osservazioni del Relatore, hanno solo lo scopo della dimostrazione della spesa, stanziata nei rispettivi capitoli, e quindi, fra i posti occupati in quegli specchi, sono indicati solo quelli che gravano sui capitoli stessi.

Sono, invece, pagati su altri capitoli gli impiegati fuori ruolo e quelli a disposizione dell'Azienda della strada e di altri Ministeri ed enti. È da tenere presente, anche, che alcuni posti devono rimanere disponibili per gli ufficiali invalidi riassunti, che occupano gli ultimi posti nei ruoli.

Tenuto conto di tali circostanze le deficienze lamentate scompaiono o si riducono a modeste proporzioni.

Comunque, posso assicurare la Giunta, che sono stati regolarmente banditi i concorsi per tutti i posti vacanti.

Circa il personale straordinario è da tenere presente, invece, che ad una parte di esso non si potrà rinunciare, sino a quando gli organici non saranno adeguatamente aumentati, in conformità delle accresciute esigenze della Amministrazione, per le nuove competenze che le sono state affidate.

Il resto del personale avventizio corrisponde, invece, ai bisogni fluttuanti e contingenti della esecuzione dei lavori.

A giudicare dagli stanziamenti, esso può sembrare notevolmente aumentato, ma in effetti si tratta del concentramento, in un solo capitolo, dei compensi, che prima ricadevano a carico delle opere.

Sempre a proposito del personale, sono lieto di poter annunciare che, in conformità di affidamenti già dati, è allo studio la istituzione di un ruolo di architetti del Genio Civile.

È parso giunto il momento di poter inquadrare, in un ruolo speciale, il personale già in servizio, munito di tale titolo, e di aprire, appena possibile, le porte ad un concorso per i giovani architetti, i quali, ben differenziandosi dalle stravaganze che caratterizzano alcune scuole o correnti professionali, (*Applausi*) o dai tentativi di importazione, nella terra classica dell'arte e della estetica, (*Applausi*) di alcune brutture nordiche o asiatiche, (*Applausi*) che rispondono ad altri gusti, ad altri climi e ad altre consuetudini, un sicuro vantaggio arrecheranno all'Amministrazione, in collaborazione con gli ingegneri, nelle sezioni edilizie degli uffici più importanti. (*Applausi*).

Essi contribuiranno certamente ad affermare un'architettura moderna, audace, ma italiana, (*Applausi*) che sia manifestazione di fresca giovinezza, che si ispiri a concetti di armonia, di misura e di bellezza, che abbia la impronta dell'epoca storica che viviamo. (*Vivissimi applausi*).

Con la istituzione del ruolo degli architetti il Ministero dei lavori pubblici non intende, per altro, di abbandonare il sistema dei concorsi per la progettazione di speciali edifici pubblici. (*Approvazioni*).

In questa materia non vi possono essere delle norme assolute, ma io posso assicurare l'onorevole relatore che le benemerite categorie degli ingegneri e degli architetti, alle quali la mia amministrazione non da oggi ha dato prova di comprensione, di speciale simpatia e di vivo interessamento,

potranno cimentarsi, anche nel prossimo avvenire in vari ed importanti concorsi. (*Approvazioni*).

L'aumento di dotazione dello speciale capitolo del bilancio è il segno più convincente.

Infine, ancora in materia di personale, desidero chiarire che la percentuale dell'11,62 per cento che viene calcolata nello stato di previsione della spesa, ha valore molto relativo, perchè è in rapporto agli stanziamenti complessivi che si sono potuti ottenere.

Secondo il consuntivo dell'ultimo esercizio, la percentuale è del 9,80 per cento, ma per l'esercizio in corso, tenuto conto del più vasto programma di opere sarà notevolmente inferiore.

Accresciuti, invece, sono i compiti che gravano sugli uffici centrali e periferici dell'Amministrazione dei lavori pubblici, sia per il passaggio di nuovi servizi, come quello delle opere igieniche per l'Italia Settentrionale e Centrale, avvenuto alcuni mesi fa; sia per la vasta progettazione dei lavori per la disoccupazione di competenza dello Stato e per l'esame di quelli degli enti locali, anche in rapporto alla nuova legge sulle finanze locali, sia infine, per lo sviluppo crescente che vanno assumendo tutti gli organi di studio e di coordinamento tecnico, creati e perfezionati in questi ultimi tempi.

Un indice della crescente attività che va svolgendo l'Amministrazione dei lavori pubblici, è data, oltre che dagli impegni e dai pagamenti eseguiti, anche dagli affari trattati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'Alto consesso, nel 1932, nonostante siano stati elevati i limiti della sua competenza e quindi diminuiti i motivi della consultazione, ha espresso oltre duemila e 800 pareri, ai quali vanno aggiunti quelli dei Comitati tecnici degli uffici decentrati e degli Ispettori.

Il servizio tecnico centrale, istituito come è noto lo scorso anno allo scopo di guidare e regolare, con unicità di visione e sistematicità di metodi, tutte le attività tecniche del Genio civile ha già dimostrato la bontà del suo funzionamento.

Fra molteplici compiti che gli sono stati affidati, mi piace ricordare quello già assolto, in collaborazione con gli Ispettori compartimentali, per la compilazione dei piani regolatori delle opere per le regioni dell'Italia Settentrionale e Centrale, ad

integrazione di quanto avevano già fatto i Provveditorati per il Mezzogiorno e le Isole, per iniziativa del Ministro Giurati.

Si tratta di un primo censimento delle necessità tecniche che, prescindendo dalle modalità amministrative e dalle contingenti possibilità finanziarie, sarà aggiornato continuamente negli elenchi, in modo che ad esso si possa attingere con sempre più organica visione delle necessità regionali, sia nel lavoro consueto di progettazione, da parte degli uffici, sia nella compilazione annuale dei programmi delle opere di carattere ordinario o eccezionale. (*Bene!*).

Quei tali piani regolatori, auspicati dalla Giunta del bilancio, e di cui si sono fatti eco in questa discussione l'onorevole relatore e l'onorevole Barbaro, sono dunque in atto, e si vanno sempre più perfezionando e normalizzando, secondo una sempre più adeguata aderenza alla vita ed al progresso della Nazione.

Nella compilazione dei programmi per la disoccupazione, e lo ha riconosciuto lo stesso relatore, in modo assai lusinghiero ed esplicito, tale organicità di metodo e di visione non è mai perduta di vista.

Ma, in questo caso, poichè non si tratta di attività ordinaria, che può e deve prescindere da questioni di tempo e di luogo, è giocoforza conciliare le esigenze tecniche ed economiche del Paese, con quelle di ordine sociale delle masse lavoratrici.

Il relatore, però, pur elogiando i criteri con i quali sono stati, fino ad oggi, compilati i programmi della disoccupazione, vorrebbe che ad essi collaborassero anche gli Enti locali, esprimendo il dubbio che non sempre sono conosciuti i loro bisogni. Egli teme anche che la scelta delle opere da eseguire sia, alle volte, subordinata alla esistenza di un progetto. Infine, lamentando le condizioni dei bilanci comunali e provinciali, e temendo che lo Stato dia, per ciò, in generale, la prevalenza alle opere di propria competenza, vorrebbe che fossero usati, sia pure con severa indagine sulle richieste, concorsi anche più larghi di quelli previsti dalle leggi, per sovvenzionare le opere degli Enti locali, con particolare riguardo a quelle dei comuni montani.

Il camerata Muzzarini, sol che mediti sulla sua richiesta, si renderà conto, come non sia possibile, nella compilazione dei

programmi per la disoccupazione, di stabilire una collaborazione diretta con le Amministrazioni locali.

Tale collaborazione esiste, però, in effetti, attraverso le segnalazioni e le consultazioni degli organi politici e tecnici dello Stato. I bisogni degli Enti locali sono conosciuti e vagliati e ad essi si guarda con particolare cura e sollecitudine da parte del Governo, come lo dimostra l'elenco numerosissimo delle opere comunali o provinciali sussidiate, che fanno parte del programma in corso di esecuzione e fra le quali non sono poche quelle che riguardano le zone montane. In tale elenco figurano anche lavori sussidiati in più larga misura ed, in alcuni casi, eseguiti con l'anticipazione delle quote degli Enti da parte dello Stato, quante volte particolari condizioni ambientali, valutate personalmente dal Duce, abbiano consigliato di fare ciò.

Naturalmente, in tali concessioni, bisogna andare molto piano onde evitare che le richieste finiscano con il generalizzarsi, costituendo precedenti sempre più vasti e frequenti nella legislazione sulle opere pubbliche.

Escludo poi in modo assoluto che nella compilazione dei programmi si tenga conto prevalentemente dei progetti già esistenti.

I progetti per le opere statali, residuati dell'elettoralismo o comunque superati dai fenomeni economici o dai progressi della tecnica, se non sono già al macero, riempiono gli scaffali polverosi degli archivi di deposito!

Guidato da tali concetti il Governo ha anche, e non da oggi, arrestato ed abbandonato qualche opera, che per forza di inerzia si trascinava da un cinquantennio, senza che le stesse popolazioni interessate si rendessero conto della sua utilità.

Poichè siamo entrati in pieno nel problema dei programmi della disoccupazione, sarà bene accennare a quanto è stato fatto con gli ultimi provvedimenti, tanto più che ciò corrisponde, in gran parte, all'attività straordinaria che il Ministero sta svolgendo nell'esercizio in corso.

I camerati ricorderanno che lo scorso anno, poco dopo la discussione di questo bilancio, avendo il Gran Consiglio deciso di destinare ai lavori pubblici una parte del prestito nazionale furono sottoposti al Parlamento due gruppi di provvedimenti autorizzanti 1 miliardo e 350 milioni di nuove spese, per la

esecuzione di un vasto programma straordinario di opere, atto a fronteggiare anche la disoccupazione delle masse operaie.

A distanza di pochi giorni dalle determinazioni del Gran Consiglio e dalle decisioni del Consiglio dei Ministri la Camera ed il Senato conoscevano già l'elenco delle opere prescelte.

Evidentemente, come ebbi agio di dimostrare alla Giunta del bilancio, in due sedute, durate precisamente sette ore, non si era improvvisato, poichè i programmi già esistevano e non attendevano altro che il finanziamento.

Fin dal gennaio 1932 Sua Eccellenza il Capo del Governo, per poter fronteggiare ogni evenienza, aveva disposto che si cominciasse a lavorare in silenzio.

Furono tenute, così, una serie di riunioni al centro ed alla periferia allo scopo di tracciare le direttive, di vagliare i bisogni, di selezionarli, secondo un grado di urgenza e di utilità, di coordinarli, tanto dal punto di vista tecnico che da quello di ordine sociale. Furono interpellati anche alcuni Prefetti per quelle provincie ove più accentuate si prevedevano le punte della disoccupazione.

Nella scelta delle opere si dette, come era logico, la precedenza al completamento dei lavori in corso ed alla manutenzione di carattere straordinario di quelle esistenti. Per le nuove attività tecniche si preferirono, invece, quelle rispondenti a vecchie e sempre vive aspirazioni ed alle inderogabili esigenze della vita economica e civile del Paese, con particolare riguardo, a parità di condizione, alle zone più colpite dalla disoccupazione.

La tempestiva scelta e progettazione delle opere ha reso, pertanto, possibile di poter svolgere le istruttorie tecnico-amministrative, con i mezzi normali previsti dalla legge, assicurando, con il 1° luglio, l'inizio degli appalti ed, a seconda le condizioni di ambiente, il graduale inizio dei lavori.

Nei capitolati si ebbe cura di prescrivere la facoltà per l'Amministrazione, di imporre alle imprese la mano d'opera immigrata ed i turni di lavoro.

Complessivamente, con i programmi predisposti, che oggi sono in pieno e normale svolgimento in tutto il Paese, si sono potute assicurare oltre 25 milioni di giornate lavorative.

La somma di un miliardo e 350 milioni, che è valsa a finanziare il vasto programma delle opere, è stata così divisa fra le varie categorie; opere stradali 366 milioni e 757 mila, idrauliche 286 milioni e 401 mila; ferroviarie 177 milioni e 175 mila; marittime 132 milioni e 562 mila; igienico-sociali 131 milioni e 223 mila; dipendenti da terremoti e danni di guerra 106 milioni; edilizie 84 milioni e 980 mila; per consolidamenti e spostamenti di abitanti 64 milioni e 902 mila.

Dando uno sguardo panoramico alle più salienti attività, che, con i predetti fondi, si vanno svolgendo nelle varie regioni, ricorderemo: in Piemonte il completamento della nuova ferrovia Fossano-Ceva-Mondovì, che sarà inaugurata il 28 ottobre, la costruzione del grande viale di Stupinigi a Torino e varie importanti sistemazioni stradali da parte dell'A.A.S.S.; in Liguria l'inizio della costruzione per 100 milioni della camionale Genova-Serrvalle-Scrvia; in Lombardia lo sviluppo delle opere di sistemazione dell'alveo di magra del Po ed il completamento del tronco ferroviario Cremona-Piacenza, anche esso da inaugurarsi il prossimo ottobre; nel Veneto, oltre a molti lavori di disciplina idraulica, le ulteriori attività costruttive che si svolgono sulle nuove ferrovie Vittorio Veneto-Ponte delle Alpi ed Ostiglia-Treviso, la sistemazione della strada statale Vicenza-Treviso, nonché a Venezia l'allargamento della Riva degli Schiavoni, che si prolungherà sino ai giardini pubblici.

Sono anche meritevoli di essere ricordati: nella Venezia Giulia le opere di fognatura di Trieste e le strade dell'Istria; nell'Emilia le sistemazioni dell'alveo di magra del Po, quelle preliminari per l'immissione dell'Idice in Reno, il completamento della ferrovia Fidenza-Salsomaggiore, l'inizio costruttivo del canale Migliarino-Ostellato in provincia di Ferrara, la sistemazione del Marecchia e del Reno, lo sviluppo delle strade di valico appenninico Santa Sofia Stia e Premilcuore-Cavallino, vari acquedotti e fognature; in Toscana l'avviamento all'ultima-zione della direttissima Firenze-Bologna, il completamento della grande strada litoranea da Viareggio a Marina di Carrara, la sistemazione di varie strade statali da parte dell'Azienda autonoma della strada, la ripresa dei lavori alla Biblioteca nazionale di Firenze, il consolidamento del campanile di Pisa; nelle Marche vari consolidamenti di abitati e la ricostruzione

della città di Senigaglia, gravemente danneggiata dal terremoto del 1930; nell'Umbria lavori di sistemazione stradale da parte dell'Azienda autonoma della strada ed opere di vario genere.

Nel Lazio ha avuto inizio la sistemazione dell'alveo di magra del Tevere e del porto di Fiumicino, e la difesa idraulica della Capitale; nella Campania si è provveduto ad assicurare il completamento delle opere portuali di Napoli l'inizio del grande bacino di carenaggio ed il finanziamento dei vari acquedotti del Cilento nel Salernitano; in Abruzzo, oltre alla messa in efficienza del porto di Pescara, si è garantita una intensa attività per costruzione e sistemazione di strade e per consolidamento di abitati, mentre nel Molise si è provveduto alla estensione della rete dell'Acquedotto Pugliese a vari comuni. In Puglia meritano di essere menzionati l'inizio della costruzione del grande Policlinico «Benito Mussolini» degno completamento dell'Università Adriatica, la costruzione di strade di serie nel Tavoliere, lo sviluppo dei grandiosi lavori di fognatura e di pavimentazione a Lecce ed una intensa attività di 50 milioni per l'ulteriore estensione della rete dell'Acquedotto Pugliese.

Nella Lucania i fondi per la disoccupazione hanno permesso di sviluppare la costruzione delle strade e delle opere igieniche, così come è avvenuto in Calabria, dove si è potuto dare un ritmo più decisivo alla litoranea Jonica, e si è assicurata anche la edificazione di un nuovo importante lotto di case economiche da parte dell'Ente edilizio di Reggio. In Sicilia vanno segnalati il completamento della ferrovia di Agrigento, l'inizio dell'anello ferroviario di Palermo, il finanziamento per portare a termine l'importante acquedotto di Favara di Burgio, ed una importante ripresa costruttiva per integrare la rete stradale dell'isola. Infine, in Sardegna ricorderemo le opere del porto di Cagliari, lo sviluppo costruttivo dei vari acquedotti, la sistemazione, da parte dell'Azienda autonoma statale, della strada della Cagliari-Sassari e numerosissime opere comunali, disseminate nelle tre provincie, ed eseguite dallo Stato, in base alla legge speciale del miliardo.

Come si vede i benefici derivanti dai programmi della disoccupazione si sono riversati, in misura maggiore o minore, a seconda le esigenze, in tutte le regioni, sì che nessuna provincia ne è rimasta esclusa.

Con i ribassi d'asta ottenuti negli appalti si sono poi finanziati parecchi altri lavori, iniziati o di prossimo inizio, fra i quali mi piace ricordare il completamento del bacino di Val d'Arda per oltre 33 milioni, il Policlinico di Perugia, il Palazzo di Giustizia di Salerno, il risanamento della città alta di Bergamo, la sistemazione della zona dantesca di Ravenna ed il restauro di parecchi monumenti nazionali per l'importo di sei milioni, in varie zone della penisola.

Per concludere l'illustrazione dei programmi straordinari predisposti, che valgono anche a fronteggiare la disoccupazione, ricorderemo che, con una autorizzazione di spesa di 100 milioni, si è assicurato la possibilità di portare a compimento la ricostruzione delle zone danneggiate dai terremoti del Vulture, delle Marche, nonché dei vari movimenti tellurici avvenuti dal 1915 in poi in alcune regioni dell'Italia centrale e settentrionale.

Oltre a questa imponente attività straordinaria, nell'esercizio, sono stati inoltre, con risorse ordinarie di bilancio, finanziate altre opere, fra le quali hanno carattere di particolare importanza: la concessione al Consorzio della bonifica renana, avvenuta proprio in questi giorni, del primo lotto dei lavori della malveazione dell'indice in Reno, per un importo di circa 8 milioni; la costruzione del ponte sull'Arno a Pisa; la prosecuzione dei lavori del canale dei Navicelli da Livorno a Pisa; le ulteriori sistemazioni dei fiumi Tronto e Tenna ed altre opere idrauliche minori.

Sempre in materia di opere idrauliche o in armonia con esse, tenuto conto dei lavori imponentissimi che si vanno svolgendo sul Po, è stato predisposto il piano regolatore delle sistemazioni di tutti gli affluenti del grande fiume e, secondo i voti del relatore, il programma dei nuovi ponti che, appena possibile, saranno costruiti in collegamento con la grande rete viabile nazionale.

Nel campo delle opere marittime è stato dato inizio ai lavori previsti dalla Convenzione aggiuntiva per il porto industriale di Livorno, per l'importo di circa 30 milioni, nonché quelli del porto di Ancona ammontanti a 22 milioni. Sono stati, inoltre, finanziati, sempre con mezzi ordinari di bilancio, ulteriori lavori nei porti della Spezia, di Savona, di Piombino e di Giulianova,

mentre hanno avuto normale sviluppo quelli in tutti gli altri grandi porti del Regno.

Con i fondi in annualità, previsti dal limite di impegno, sono state sovvenzionate varie iniziative di istituti di case popolari e concessi ai comuni notevoli contributi, nel pagamento degli interessi per opere igieniche e per l'edilizia scolastica, consentendo così, a mezzo di mutui, la costruzione di parecchie decine di milioni di lavori.

A proposito dell'edilizia scolastica è stata lamentata dal relatore la costruzione di complessi e costosi edifici in comuni di campagna, con relative abitazioni per i maestri, che poi non le abitano. Nei riguardi di tali costruzioni è da tener presente che i requisiti, cui devono rispondere tali fabbricati, sono fissati dalla legge 4 maggio 1925, ma essi non si applicano per gli edifici delle scuole non classificate, cioè per quelli rurali, che sono gestiti dagli Enti delegati. L'alloggio per gli insegnanti è prescritto solo per le località sfornite di abitazioni presso i privati. Comunque, oggi che la edilizia scolastica è tutta concentrata presso il Ministero dei lavori pubblici, e quindi la materia può essere organicamente disciplinata, non si mancherà di rivederla di concerto col collega dell'educazione nazionale.

Vari provvedimenti sono stati anche adottati per le costruzioni stradali.

In questo campo merita di essere ricordata l'entrata in esercizio, avvenuta il 28 ottobre scorso, dell'autostrada Torino-Milano e del secondo tronco della Firenze mare sino a Lucca.

Nei riguardi dell'Azienda della strada che, con legittima soddisfazione del Regime, è riuscita a sistemare in pochi anni circa il 50 per cento dell'intera rete, riscuotendo il plauso di quanti se ne servono, connazionali o stranieri, il relatore, che pure è un entusiasta della sua opera, trovando conseziante l'onorevole Caccese, ha espresso qualche dubbio circa alcuni tipi di pavimentazione.

Egli teme che le massicciate, ottenute con la sistemazione a trattamento superficiale o semi-permanente, possano, con l'andar degli anni, non resistere all'azione demolitrice del traffico, con soli interventi manutentori. Rileva, infatti, su qualche strada delle affossature trasversali e ritiene che esse

siano dovute probabilmente al movimento elastico delle balestre, e che difficilmente possano ripararsi.

Le preoccupazioni del relatore sono state un po' le preoccupazioni della stessa Azienda nel primo periodo del suo funzionamento.

Il dubbio se seguire il sistema delle pavimentazioni permanenti o superficiali è stato sciolto però da tempo, non solo per considerazioni di ordine economico, costando le prime tre o quattro volte più delle seconde, ma anche per ponderate esperienze di ordine tecnico.

Per queste considerazioni, pur eseguendosi le pavimentazioni permanenti in tutti quei tratti stradali ove l'intensità del traffico superava certi limiti, si è dovuto dare la preferenza, per il rimanente della rete, alle sistemazioni superficiali, seguendo, per altro, quanto è stato largamente applicato anche in altre Nazioni, come la Francia e la Svizzera, che pure ci hanno preceduto in tale forma di attività.

Naturalmente, si è avuto cura di perfezionare la tecnica con indirizzi e metodi esecutivi, che conferiscono al sistema una più alta capacità di resistenza. Le pavimentazioni così dette a semi penetrazione o a penetrazione è risultato, infatti, che resistono a traffici oltre che veloci, anche ai più intensi e pesanti.

Il problema della conservazione di tali sistemazioni è essenzialmente problema di organizzazione dei metodi manutentori.

L'AA.SS., in questo campo, ritiene di avere creato una disciplina tecnica che consenta ad una strada, una volta sistemata, salvo il regolare punto a tempo, di conservarsi a tempo indeterminato.

In quanto alle affossature o ondulazioni trasversali lamentate, è da rilevare che esse si notano solo in qualche strada ove ragioni economiche consigliarono di valorizzare le cilindature preesistenti, e dove l'AA.SS. stessa dovette fare la sua prima esperienza, con criteri tecnici che oramai sono superati.

Trattasi però, di casi eccezionali che, contrariamente ai dubbi sollevati, si vanno facilmente e gradatamente riparando con successo.

È indiscutibile, però, che per la maggior parte della rete sistemata, per il continuo perfezionamento della tecnica, le

ondulazioni lamentate non si verificano più anche per strade d'intensissimo traffico, quali la padana superiore, l'Aurelia ligure, e la strada dei Giovi, percorsa da centinaia di treni automobili ogni giorno.

Circa i materiali da impiegare nelle pavimentazioni l'onorevole Caccese ha prospettato la convenienza, per una sempre crescente valorizzazione di prodotti nazionali, di non bandire il catrame.

L'Azienda Autonoma Statale della Strada non ha dato l'ostracismo a tale prodotto, ma ha dovuto purtroppo constatare che esso risponde meno del bitume nelle applicazioni superficiali. È da tener presente anche che il catrame, dovendo essere praticato a caldo, non può trovare l'impiego che in pochi mesi dell'anno. Comunque, quando il prodotto è buono, e ben distillato, esso viene regolarmente impiegato, quante volte ne risulti la convenienza tecnica.

Per ridurre invece l'importazione del bitume l'Azienda Autonoma Statale della Strada sta sperimentando, con risultati, che si profilano già importanti, l'impiego di materiali asfaltici nazionali, anche per le pavimentazioni superficiali.

Nei riguardi della viabilità minore, tanto il Relatore che gli onorevoli Barbaro, Catalani e Parisio nei loro interessanti discorsi, rilevando che essa risulta in pieno contrasto con le brillanti realizzazioni delle strade statali, invocano provvedimenti radicali di ordine giuridico, tecnico e finanziario.

Senza ripetere quanto è stato già detto in altre circostanze, debbo dichiarare che il Governo non perde di vista tale problema. Il Regime come ha risolto tante annose questioni, risolverà, al momento opportuno, anche questa che è di vitale interesse per il Paese; così come risolverà, ne sia sicuro l'onorevole Parisio, autorevole portavoce della numerosa categoria degli automobilisti, l'indispensabile aumento di organico della Milizia della Strada, che oggi assolve con assoluta insufficienza di uomini, ma con zelo e con spirito di abnegazione, il compito ponderoso che le è affidato. (*Approvazioni*).

L'onorevole Catalani, mentre ha posto in rilievo l'attività svolta dal Regime per la rinascita della Lucania, ha prospettato ciò che ancora rimane da fare, con particolare riguardo alle opere complementari dei grandi acquedotti, alla manutenzione

di essi, all'edilizia scolastica ed al risanamento di Potenza. Specie per questi due ultimi problemi egli ha invocato speciali provvidenze.

Assicuro l'onorevole Catalani che quanto è stato da lui segnalato, con indiscutibile fondatezza, forma già oggetto di studio da parte del Governo.

L'onorevole Barbaro, con lo speciale calore del suo temperamento, fra l'altro, dopo aver elogiato l'imponente opera di ricostruzione delle zone terremotate, ha raccomandato anche per la Calabria e la Sicilia, la sollecita chiusura di quelle gestioni, con particolare riguardo al rilascio dei mutui e delle obbligazioni per i proprietari di stabili danneggiati o distrutti.

Riportando il camerata Barbaro alle cifre esposte in precedenza, sono lieto di comunicargli che, proprio in questi giorni, su iniziativa del collega delle Finanze, di concerto con il mio Ministero, è stato adottato un provvedimento che, fra l'altro, mira anche a sollecitare la ricostruzione edilizia da parte dei proprietari.

L'onorevole Del Bufalo ha testè, invece, prospettata la convenienza, in un prossimo programma per la disoccupazione, di provvedere alle inderogabili necessità della scuola degli ingegneri di Roma.

Assicuro l'onorevole Del Bufalo che anche questo problema troverà il più attento esame da parte del Governo nel momento in cui saranno eventualmente predisposti nuovi lavori. (*Approvazioni*).

Onorevoli Camerati, vi risparmio la perorazione. Il mio discorso ha dovuto essere necessariamente lungo, perchè mi è parso doveroso rispondere, spero esaurientemente, alle varie osservazioni emerse nella discussione; perchè ho ritenuto opportuno di soffermarmi su alcuni aspetti della politica fascista dei lavori pubblici, e su qualche problema tecnico; perchè, infine, a pochi mesi di distanza dal Decennale, non ho saputo rinunciare, ritenendo di interpretare il vostro stesso desiderio, a dare, in un documento ufficiale, una sintesi della imponente attività svolta, in soli due lustri dal Regime, in uno dei più importanti settori della vita del Paese. (*Approvazioni*).

I risultati, per altro, se sono precisati nelle cifre e nei dati tecnici che vi ho esposti, sono già appariscenti in ogni lembo

della Penisola, e recano già un contributo decisivo al potenziamento della attrezzatura della Nazione, nelle varie manifestazioni del suo civile progresso. (*Vivissimi, generali, reiterati applausi - Moltissime congratulazioni*).