

XXª SEDUTA

GIOVEDÌ 21 MARZO 1935 - Anno XIII

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

Congedi	Pag.	606	
Disegni di legge:			
(Approvazione):			
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 luglio 1934, n. 1222, riflettente il quantitativo d'olio d'oliva di produzione delle Colonie italiane da ammettere alla importazione nel Regno col trattamento di favore di cui al Regio decreto-legge 30 novembre 1933, numero 1717 » (265)		619	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 luglio 1934, n. 1080, che modifica la tariffa doganale per taluni prodotti » (266)		619	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 settembre 1934, n. 1495, che concede l'esenzione dal dazio di confine per il butilxilene e per l'alcool butilico terziario destinati alla fabbricazione del muschio-xilene » (267)		620	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 luglio 1934, n. 1223, col quale si autorizzano assegnazioni per nuove costruzioni navali » (269)		620	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 giugno 1934, n. 1059, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di talune Amministrazioni autonome per l'esercizio finanziario 1933-34, nonchè altri indifferenti provvedimenti e convalidazione dei decreti Reali 28 maggio 1934, n. 830; 3 giugno 1934, n. 917, e 30 giugno 1934, n. 1056, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo » (270)		620	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 luglio 1934, n. 1103, che reca disposizioni per il Concorso nazionale del grano e dell'azienda agraria e per il Consorzio nazionale di frutticoltura » (271)		621	
« Conversione in legge del Regio decreto-			
legge 5 luglio 1934, n. 1178, concernente il consolidamento del contributo statale per le congrue al Clero » (272)			621
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1467, recante modificazioni alle norme vigenti in materia di finanza locale » (273)			621
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 luglio 1934, n. 1304, portante modificazioni ed aggiunte al Regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1580, concernente la soppressione dell'Istituto autonomo degli stabilimenti balneari di Grado e l'attribuzione dei relativi servizi, attività e passività alla locale Azienda autonoma di cura » (274)			622
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 luglio 1934, n. 1435, concernente la ricostituzione dei comuni distinti di Prato-vecchio e di Stia, in provincia di Arezzo » (275)			622
(Discussione):			
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 settembre 1934, n. 1620, contenente nuove norme per il funzionamento del Commissariato per il turismo » (177); « Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 novembre 1934, n. 1851, riguardante il trasferimento delle attribuzioni del Commissariato per il turismo al Sottosegretariato di Stato per la stampa e la propaganda » (220); « Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934, n. 1925, che approva il nuovo statuto dell'Ente nazionale per le industrie turistiche » (236)			618
GALLENGA			618
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 ottobre 1934, n. 1852, concernente la costituzione del comune di Sestrières in provincia di Torino » (352)			622
FALCIONI, relatore			623
DE VECCHI DI VAL CISMON, ministro dell'educazione nazionale			624

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 » (463)

TOURNON	624
FEDELE	624
GIGANTE	627
ORSI PIETRO	632
BONARDI	634
PITACCO	636
RICCI	639
(Presentazione)	640
(Seguito della discussione):	606

« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'educazione nazionale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 » (436)

BACCELLI, relatore	608
DE VECCHI DI VAL CISON, ministro della educazione nazionale	608

Interrogazione:

(Svolgimento):

Per conoscere le cause del ritardo nella pubblicazione del regolamento sul condominio

SOLMI, ministro di grazia e giustizia	607
MANFRONI	607

Relazioni:

(Presentazione)

Votazione a scrutinio segreto:

(Risultato)

La seduta è aperta alle ore 16.

MILLOSEVICH, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Abbiate per giorni 7; Bodrero per giorni 4; Burzagli per giorni 12; Faïna per giorni 1; Miari de Cumani per giorni 5; Nunziante per giorni 3; Scaduto per giorni 15.

Se non si fanno osservazioni, i congedi si intendono accordati.

Presentazione di disegni di legge e di relazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Millosevich di dar lettura dei disegni di legge e delle relazioni comunicati alla Presidenza.

MILLOSEVICH, segretario:

DISEGNI DI LEGGE.

Dal Presidente della Camera dei deputati:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 dicembre 1934-XIII, n. 2237, concernente il finanziamento delle opere di riparazione dei danni alluvionali nelle provincie di Pescara e di Chieti (469).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 dicembre 1934-XIII, n. 2275, concernente la proroga al 31 dicembre 1935-XIV della potestà concessa con Regio decreto-legge 29 gennaio 1934-XII, n. 218, all'Ente Nazionale Fascista per la cooperazione, relativa all'imposizione a carico delle imprese cooperative del contributo obbligatorio previsto dall'articolo 6 del Regio decreto-legge 2 marzo 1931-IX, n. 324, in favore delle Federazioni Nazionali Fasciste di imprese cooperative (470).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 82, relativo all'ulteriore proroga del termine delle agevolazioni fiscali concesse alle navi nei porti di Messina e di Reggio Calabria (471).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 dicembre 1934-XIII, n. 2012, riflettente l'ordinamento organico per l'Amministrazione della Libia (472).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 9, che ha dato approvazione ai seguenti Accordi italo-austriaci di carattere economico-commerciale stipulati in Roma il 4 gennaio 1935-XIII: Avenant all'Accordo italo-austriaco del 14 maggio 1934; Protocollo finale; Protocollo concernente il traffico di confine del piombo metallico (473).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 11, che modifica il trattamento doganale dei fili di fibre artificiali (474).

banchi dei Senatori. In fondo alla parete era quello che potremmo definire il banco della Presidenza, per l'Imperatore, i Consoli, i Pretori, i Tribuni della plebe. I lavori per l'esplorazione della Curia ebbero vasta risonanza. Guglielmo Marconi il 28 ottobre del 1932 nel messaggio agli intellettuali di tutto il mondo, diffuso per la radio, tra le opere del Decennale, enumerava prima la Curia. Ma i lavori sono da gran tempo sospesi, ed è necessario riprenderli e condurli rapidamente a termine. La spesa non è così grave che possa fare arretrare il Governo fascista dal compiere un'opera che ha un'altissima importanza storica ed un altissimo significato politico.

L'edificio della Curia, interamente liberato dalle soprastrutture secentesche, dovrà, come il Consiglio superiore delle antichità e belle arti, accettando le proposte di Adolfo Bartoli, aveva deliberato, riprendere essenzialmente l'aspetto che aveva nei più fulgidi tempi dell'Impero.

Nell'aula porremo il segno della Croce a documento della santità che il luogo ebbe per secoli; ma rimetteremo anche la statua della Vittoria, simbolo ed auspicio d'impero, che in questa Roma, consacrata ormai da duemila anni di Cristianesimo, non potrà più suscitare le ardenti polemiche di un tempo.

Onorevoli colleghi, io mi auguro, e spero che il mio augurio, accolto dal Governo e da Voi, voglia presto effettuarsi, che in una delle grandi giornate della Nazione il Senato del Regno possa ancora una volta adunarsi nella gloriosa aula del Senato romano per celebrare le nuove, certissime vittorie della Patria. (*Vivissimi applausi*).

GIGANTE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIGANTE. Onorevoli colleghi, dalla chiara e persuasiva relazione del senatore Reggio sul bilancio di previsione per il Ministero dei lavori pubblici risulta che vi fu apportata la considerevole diminuzione di oltre lire 146.000.000. Rimane tuttavia stanziata la cospicua somma di lire 915.000.000 per lo svolgimento di un vasto programma di opere nei vari campi di competenza del Ministero stesso.

La necessità di segnare il passo, rilevata dal relatore, è un fenomeno che non deve sorprendere; esso si manifesta in tutte le amministra-

zioni, e soprattutto in quelle caratterizzate da un dinamico fervore di opere: sono attese imposte dal bisogno di prender fiato e di restaurare le forze. Certo è che il taglio è doloroso, ma è anche coraggioso ed esemplare. Tutti avremmo desiderato vedere mantenuto nei lavori quel ritmo accelerato che aveva la cadenza del passo delle nostre legioni, ma, di fronte al freddo realismo delle cifre, conviene tarpare le ali al desiderio.

Tanto s'è fatto in dodici anni di vita fascista per rinnovare il volto agusto della Patria, che un rallentamento del ritmo impaziente sarà percettibile soltanto a noi, non certo a chi venga di fuori ad ammirare l'Italia risorta.

Nè d'altronde il rinvio di alcuni lavori vuole significare la rinuncia agli stessi.

E l'Italia sarà quest'anno egualmente bella ed attirerà gl'innamorati delle sue bellezze, anche se non avrà, in più dell'anno scorso, qualche diecina di chilometri di autostrade, qualche ponte o qualche fastoso edificio pubblico.

Nè deve impressionare eccessivamente il riflesso che la imposta contrazione di lavori pubblici potrà avere sulla disoccupazione; a diminuirla — come bene afferma l'onorevole relatore — varrà la provvidenza delle 40 ore di lavoro, ed a chi rimarrà forzatamente inattivo sarà offerto fraternamente il pane ed ogni indispensabile soccorso dalle opere di assistenza, alimentate dalla solidarietà di chi ha la fortuna di lavorare.

Nella relazione Reggio si legge un accenno al grande progetto di un'autostrada pedemontana o piedalpina, destinata a congiungere i confini occidentali con quelli orientali della Patria e ad offrire una più rapida comunicazione fra i tre più importanti scali dell'alto Adriatico, i quali — secondo una definizione cara all'onorevole Volpi di Misurata — devono rappresentare i tre grandi bacini di un unico porto. Mi sia lecito osservare, per incidenza, che in questo progetto deve valere il criterio di un'equa distribuzione di lavoro e di movimento basata sulle secolari funzioni dei singoli bacini e sulla loro posizione geografica destinata ad attrarre fatalmente determinate e ben definite correnti di traffico.

Ritornando alla piedalpina ricorderò essersi discusso in passato il progetto di un tronco di

autostrada che, con un nuovo tracciato di 55 chilometri, avrebbe dovuto offrire una rapidissima comunicazione fra Trieste e Fiume. La spesa prevista per la sua costruzione era di ben 110 milioni. La necessità di questo tronco era sentita quando per recarsi da Trieste a Fiume bisognava passare per la vecchia strada nazionale, che altro non era se non una mulattiera allargata, tutta svolte repentine e « montagne russe », e gli sbandamenti ed i tuffi erano tali e tanti che ben pochi viaggiatori arrivavano a destinazione, dopo due ore di sbalottamento, senza essere stati colti dal mal di mare. Oggi, dopo la rettifica della strada, che per quasi la metà del percorso passa su tracciato nuovo e permette di giungere da Trieste a Fiume in meno di un'ora, il progetto del tronco d'autostrada può passare, senza danno o rimpianto, se non proprio agli archivi, certamente fra i sospesi.

Probabilmente i 110 milioni dell'autostrada Trieste-Fiume non furono mai stanziati in bilancio, e quindi — dichiarando che nell'interesse generale si rinuncia, per intanto, al vagheggiato tronco — non si rinuncia a niente.

Meglio sarebbe impiegare una somma tanto ingente nel miglioramento della viabilità dell'Istria, e nella costruzione del raccordo ferroviario Erpelle-Sápiane, che, eliminando la illogica deviazione su San Pietro del Carso, ridurrebbe il percorso di circa 30 chilometri, avvicinando di più Fiume al resto d'Italia ed invogliando i viaggiatori a servirsi della ferrovia, oggi disertata perfino da coloro che viaggiano gratis, perchè anche i celeri treni leggeri impiegano due ore e 27 minuti, mentre con la più sgangherata delle automobili si giunge da Fiume a Trieste in un'ora e dieci, con un vantaggio considerevole di un'ora ed un quarto.

Una piccola parte di questa cospicua somma potrebbe servire a risolvere alcuni problemi della città di Fiume e della provincia del Carnaro, i quali non possono venire affrontati con i mezzi di cui dispongono quegli Enti.

E non parlo per spirito di campanile, ma perchè, data la disgraziata situazione della mia città, ogni problema fiumano acquista un delicato carattere nazionale.

Fiume, cinta tutta da sbarre uncinate, da reti metalliche, da filo spinato e da muri ne'

quali s'aprono materialmente le porte d'Italia, porte con i loro battenti, alle quali fanno da portinai carabinieri e militi di confine, Fiume — dico — è unita al resto d'Italia da un'unica strada, essendo le altre tagliate, anche soltanto per poco più di un ettometro, da territorio jugoslavo, e quindi, per noi, inutilizzate. Quest'unica arteria — chiamata da d'Annunzio « cordone ombelicale » — è interrotta due volte, nel suo percorso urbano, da passaggi a livello: uno nel centro della città, l'altro al limite interno del quartiere industriale. Particolarmente questo è d'inciampo al traffico, rimanendo chiuso da 5 ad 8 minuti ad ogni transito di convoglio. E ne passano 25 nelle 24 ore e quasi tutti di giorno. Ne segue che la città di Fiume resta isolata dal resto d'Italia per una media di complessive tre ore e venti minuti nel breve volgere di una giornata. E quindi gran parte del vantaggio conseguito con ingente spesa dall'Azienda autonoma della strada, rettificando il percorso stradale ed eliminando i passaggi a livello in aperta campagna, va perduto per le esasperanti attese davanti a quelli dentro la città.

Al grave inconveniente di cui si lamentano tanto i turisti quanto i gestori delle auto-linee, così gli uomini d'affari come i comandi militari, si potrebbe ovviare con la costruzione di un cavalcavia ferroviario. La spesa ascenderebbe a circa due milioni di lire, dovendosi apprestare un piano inclinato di 200 metri in salita e 200 in discesa per superare la rotabile all'altezza prescritta di metri 4,40.

Il momento per effettuare il lavoro è propizio, essendo in corso l'impianto dell'elettrodotta sul tronco Postumia-Fiume.

Il problema è stato prospettato dal Prefetto del Carnaro ai Ministeri interessati. Io prego il Ministro dei lavori pubblici di riprenderlo in esame e di risolverlo di concerto col Ministro per le comunicazioni.

Riesaminandolo, ci si renderà certamente conto dello svantaggio che, nella delicata situazione della città, deriverebbe in determinati gravi momenti — e non soltanto a Fiume — dalla interruzione intenzionale e prolungata del movimento su quest'arteria. Senza considerare il fatto che due caserme si trovano al di là del passaggio a livello, è bene non trascurare l'eventualità di un incendio della raffineria

d'olii minerali e della tremenda devastazione che esso produrrebbe se un ingembro, non facilmente amovibile, dovesse ritardare l'accorrere dei soccorsi.

Altri problemi del Carnaro, sui quali mi permetto di richiamare l'attenzione di S. E. Razza, sono quello del piano regolatore e di risanamento della città vecchia di Fiume, quello della bonifica dell'alto Timavo ed infine quello delle scuole rurali, che, per la dignità di una nazione civile qual'è la nostra, non ammette ritardi nella soluzione.

Il piano regolatore della città vecchia è già stato presentato al Ministero dei lavori pubblici, ma la sua esecuzione non potrà procedere alacramente senza un valido contributo dello Stato, ed a buon punto, e fors'anche compiuti, sono i progetti per la regolazione dell'alto Timavo e per la bonifica dei suoi attuali acquitrini.

Non conosco nei particolari il bilancio dei lavori pubblici, nè so se esso sia stato compilato con elasticità sufficiente a distogliere da qualche capitolo i pochi milioni necessari a far compiere rapidamente i lavori accennati.

Un faceto canerata affermava ieri che se egli fosse stato ministro dei lavori pubblici avrebbe attinto al fondo di 50.000.000 stanziato per deprecate eventuali pubbliche calamità.

RAZZA, ministro dei lavori pubblici. Non è possibile!

GIGANTE. Nel suo concetto la sciagurata situazione di quei quasi sessantamila cittadini italiani di Fiume attanagliati da un confine assurdo; rinchiusi dentro una gabbia metallica, con ad ogni passaggio di treno la sensazione di sgomento che dà l'improvviso arrestarsi della vita, rappresentava una crudele e permanente pubblica calamità.

Non voglio fare del facile spirito su un argomento tanto serio, ma è certo che il problema del cavalcavia rappresenta un interesse nazionale non destituito d'importanza ed io rinnovo al Ministro dei lavori pubblici la preghiera di risolverlo con rapida decisione fascista. (*Applausi*).

ORSI PIETRO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ORSI PIETRO. Prendendo la parola sul bilancio dei lavori pubblici nel quale si parla

del ponte della Laguna, sento anzitutto il dovere di esprimere la riconoscenza di Venezia verso il Capo del Governo, che audacemente risolvette un problema che si agitava da tanti anni in modo vano: quello di un nuovo congiungimento di Venezia con la terraferma. Come cento anni fa, quando si incominciarono a costruire le ferrovie in Italia, si sentì la necessità di costruire il ponte ferroviario, così oggi, in cui l'automobile è entrata a predominare nella nostra vita, era assolutamente necessario costruire il ponte per le automobili. Ed oggi che per volontà del Capo del Governo questo ponte è divenuto una magnifica realtà, molti di coloro stessi, che si erano dimostrati oppositori fino all'ultimo giorno, riconoscono la grande utilità di questo nuovo mezzo di comunicazione e se ne servono con grandissimo piacere. (*Approvazioni*).

Il nuovo ponte o, per meglio dire, l'allargamento del ponte ferroviario, non ha menomamente turbato l'aspetto estetico di Venezia, mentre ha servito magnificamente a collegare in modo più diretto Venezia con la terraferma, e specialmente col suo porto industriale di Marghera. Anche Marghera figura nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, ma pochi in Italia conoscono che cosa sia la Marghera di oggi. Venezia, come tutte le grandi città, a un certo punto sentì il bisogno di diventare un centro industriale importante, ma questo sviluppo incontrava un impedimento: la sua bellezza incomparabile. C'era il pericolo che, cedendo alla forza dell'opinione pubblica, si finisse per adottare un mezzo termine, quello di lasciare costruire qualche officina in città, il che le avrebbe dato una vita industriale meschina, ma avrebbe guastato certamente Venezia. Fortunatamente si risolvette il problema in modo radicale, impiantando le grandi industrie in terra ferma, sul margine della laguna. Si cominciò col fare ciò che avevano fatto gli antichi veneziani. Si cominciò cioè col creare il terreno conquistandolo sull'acqua, poi su questa vasta distesa di terreno bonificato s'impiantarono delle grandiose officine fornite di tutti i macchinari più recenti e più perfezionati, cosicchè ormai è sorta a Marghera una grande città industriale. Oggi chi si reca a Venezia non si deve limitare ad ammirare l'antica bellezza dei suoi monumenti, ma deve