

**CXLVIIIª TORNATA**

**SABATO 21 MAGGIO 1932 - Anno X**

**Presidenza del Presidente FEDERZONI**

**INDICE**

Congedi . . . . .	Pag.	5236
Disegni di legge:		
(Approvazione):		
« Incremento dell'automobilismo pesante » (1208) . . . . .		5251
« Estensione dell'abbonamento alle tasse sugli affari sugli atti di consenso e sulle formalità ipotecarie per cancellazione del privilegio convenzionale agrario e delle ipoteche in genere iscritte a garanzia di operazioni di credito agrario compiute da Istituti di credito agrario; nonchè per la riduzione a metà delle normali tasse sugli atti e formalità suddette a favore degli Istituti di credito agrario menzionati nel secondo e terzo comma dell'articolo 13 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927 n. 1509 » (1286) . . . . .		5252
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 marzo 1932, n. 198, che ha dato esecuzione all'Accordo addizionale al Trattato di commercio e di navigazione italo-germanico del 31 ottobre 1925, nonchè al Protocollo e alla Dichiarazione annessi, stipulati in Roma il 3 marzo 1932 » (1211) . . . . .		5253
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 marzo 1932, n. 369, che ha dato esecuzione ai seguenti Accordi fra l'Italia e l'Austria, stipulati in Roma il 18 febbraio 1932: 1º Accordo sulla esportazione con annesso e relativi Protocolli; 2º Protocollo addizionale al Trattato di commercio e di navigazione italo-austriaco del 28 aprile 1923; 3º Protocollo addizionale al Trattato di commercio e di navigazione italo-austriaco del 28 aprile 1923, relativo all'acqua ossigenata » (1270) . . . . .		5253
« Conversione in legge del Regio decreto-		

legge 28 dicembre 1931, n. 1684, sull'ordinamento dell'Ispettorato corporativo » (1272) . . . . .	5253
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 marzo 1932, n. 376, che approva e rende esecutorio l'atto aggiuntivo 1º marzo 1932 per l'armamento, completamento e l'esercizio della ferrovia Casalecchio-Vignola ed autorizza la corrispondente spesa » (1273) . . . . .	5254
(Discussione):	
« Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1932 al 30 giugno 1933 » (1221) . . . . .	5255
REGGIO . . . . .	5255
RICCI FEDERICO . . . . .	5260
FALCIONI . . . . .	5268
(Seguito della discussione):	
« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1932 al 30 giugno 1933 » (1207) . . . . .	5237
SECHI . . . . .	5238
DEL CARRETTO, <i>relatore</i> . . . . .	5241
SIRIANNI, <i>ministro della marina</i> . . . . .	5244
Petizioni:	
Discussione del secondo elenco (doc. CXLVII) . . . . .	5236
MILANO FRANCO D'ARAGONA, <i>relatore</i> . . . . .	5237
Relazioni:	
(Presentazione) . . . . .	5271
Sul processo verbale:	
COSSILLA . . . . .	5236
ROMEO . . . . .	5236
Votazione a scrutinio segreto:	
(Risultato) . . . . .	5270

La seduta è aperta alle ore 16.

MARCELLO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

PRESIDENTE. Nel resoconto sommario di ieri è apparso per errore tra i nomi dei senatori votanti quello del senatore Grippo: deve leggersi invece il nome del senatore Crispo Moncada. Così risulterà nel testo del resoconto ufficiale.

COSSILLA. Domando di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COSSILLA. Mi consenta il Senato di richiamare la sua attenzione sul discorso pronunciato ieri in questa aula dal senatore Romeo in sede di discussione del bilancio della Regia aeronautica.

Il senatore Romeo fra le economie che egli caldeggia a scapito del bilancio della guerra e a favore di quello dell'aeronautica propone senz'altro l'abolizione della cavalleria.

Nel rendere l'omaggio più sentito e profondo all'arma del cielo alla quale la cavalleria si sente legata da stretti vincoli di cameratismo per averle dato molti valorosi piloti e fra questi due assi medaglia d'oro, sento il bisogno di esprimere la dolorosa impressione che ho provato, e che certamente è condivisa da quanti hanno l'onore di appartenere all'arma di cavalleria in servizio effettivo e in congedo, nell'apprendere come per semplice considerazione di ordine economico si possa proporre l'abolizione di un'arma.

Il senatore Romeo non ha certo riflettuto che nella nostra cavalleria vi sono reggimenti che vantano circa 250 anni di storia, che tutti hanno tradizioni gloriose alle quali si sono ispirati i cavalieri di ieri e si plasmano quelli di oggi.

Il senatore Romeo ha forse dimenticato che questa arma a niuna seconda per saldo sentimento di disciplina e per altissimo spirito di corpo ha già sofferto in silenzio la mutilazione di ben 18 magnifici reggimenti; mutilazione voluta dagli allora imperanti denigratori dell'esercito e della vittoria.

Non è qui certo il momento e la sede per esaminare il complesso problema dell'impiego della cavalleria in una possibile guerra futura e non voglio ora rievocare le glorie dell'arma che i

senatori ben conoscono, ma solamente mi permetto di richiamare il loro pensiero sullo spirito che animò la cavalleria la quale in questa ultima guerra ha offerto tutta se stessa, e sinanche il dolore che sentiva non potendo fare quanto per generosità di slancio i suoi squadroni sognavano; e ciò renda garante il Senato della ferma volontà, del profondo senso del dovere, della passione con cui la cavalleria saprà rinnovare le glorie degli antenati il giorno in cui venisse chiamata a nuovi cimenti per la maggiore potenza d'Italia, per la gloria del Re. (*Vivissimi applausi*).

ROMEO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMEO. Soltanto due parole. Non ho nulla da aggiungere a quanto dissi ieri. Quelli che mi hanno ascoltato si sono accorti del travaglio dell'animo mio per arrivare alla conclusione alla quale dovetti arrivare.

Io non ho che uno scopo soltanto: quello che si giunga ad aumentare il bilancio per potenziare la nostra aeronautica. Tra il sacrificio minore ed il sacrificio maggiore, io credo che un italiano debba scegliere il sacrificio minore, per la Patria sua.

Non aggiungo altro.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni il processo verbale s'intende approvato.

### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: De Capitani per giorni 15; Di Donato per giorni 3; Joele per giorni 10; Messedaglia per giorni 8; Miari De Cumani per giorni 4; Montresor per giorni 4; Pagliano per giorni 3; Vicini Antonio per giorni 3.

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

### Discussione sul II elenco di petizioni (Doc. CXLVII).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del 2° elenco di petizioni.

Prego il senatore segretario Marcello di dar lettura della 1ª petizione.

MARCELLO, *segretario*:

Il signor Amato Pietro fa voti perchè sia ripresa in esame la pratica relativa alla sua pensione di guerra.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il relatore senatore Milano Franco D'Aragona.

**MILANO FRANCO D'ARAGONA, relatore.** Onorevoli senatori, il signor Amato è un ex-combattente, il quale presentò alla sezione speciale delle Pensioni di guerra della Corte dei conti, una domanda per avere liquidata la pensione come sofferente di una malattia contratta in guerra. La Corte dei conti ha respinto la sua domanda ed egli si lamenta di ciò, ma principalmente perchè non fu tenuto presente che si doveva riunire un collegio militare superiore, appunto per accertare questo elemento da lui dedotto.

La vostra Commissione ha creduto che sia equo di rimetterla al Ministero della guerra per quella deliberazione di giustizia e di equità che si potrà prendere nel caso.

**PRESIDENTE.** Come il Senato ha udito, la Commissione per le petizioni propone che la petizione del signor Amato Pietro sia rinviata al Ministero della guerra. Pongo ai voti questa proposta. Chi la approva è pregato di alzarsi.

È approvata.

**PRESIDENTE.** Prego il senatore segretario Marcello di dar lettura della seconda petizione.

**MARCELLO, segretario:**

Il signor Luigi Balma e altri sei dentisti pratici fanno voti perchè sia provveduto alle condizioni professionali di tale categoria.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il relatore senatore Milano Franco D'Aragona.

**MILANO FRANCO D'ARAGONA, relatore.** Si tratta di parecchi dentisti pratici i quali non sono stati compresi nelle condizioni dell'ultima legge, che ha creduto di migliorare, anche nell'interesse dei cittadini, le condizioni che si richiedono per l'esercizio della professione di dentista.

Questi dentisti però hanno un lungo esercizio professionale, adducono varie ragioni attendibili, perchè sia preso in considerazione il loro desiderio.

La vostra Commissione non crede sia il caso di un provvedimento generico che possa comprendere tutti questi dentisti che reclamano e

che desiderano assicurare la loro posizione, ma ritiene, per equità e per giustizia, che il Ministero competente dell'interno possa prendere, caso per caso, in considerazione le varie domande, per vedere se vi sia l'attitudine occorrente. Per queste ragioni la Commissione propone che la loro petizione sia rinviata, con raccomandazione, al Ministero dell'interno.

**PRESIDENTE.** Come il Senato ha udito, la Commissione per le petizioni propone che la petizione del signor Luigi Balma ed altri sia rinviata al Ministero dell'interno. Pongo ai voti questa proposta. Chi l'approva, è pregato d'alzarsi.

È approvata.

**PRESIDENTE.** Prego il senatore segretario Marcello di dar lettura della terza petizione.

**MARCELLO, segretario:**

Il signor Mario Cirillo, dentista pratico, fa voti perchè gli siano riconosciuti i suoi titoli per l'esercizio dell'odontoiatria.

**PRESIDENTE.** Essendo assente il relatore senatore Bonardi, prego il senatore Milano Franco D'Aragona di voler riferire su questa petizione.

**MILANO FRANCO D'ARAGONA, relatore.** Questa petizione proviene da uno dei dentisti, che andrebbero compresi nel novero di quelli di cui ho testè parlato. L'interessato aggiunge di avere un diploma che lo può rendere abile per l'esercizio della sua professione. A maggior ragione perciò la vostra Commissione, onorevoli senatori, propone che questa petizione sia rinviata al Ministero dell'interno con speciale raccomandazione.

**PRESIDENTE.** Anche per questa petizione la Commissione propone, come il Senato ha udito, il rinvio al Ministero dell'interno. Pongo ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvata.

**Seguito della discussione sul disegno di legge:**  
« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 » (N. 1207).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 ».

SECHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SECHI. Non attendete da me, onorevoli colleghi, una difesa delle grandi navi dalle bombe asfissianti e incendiarie di cui si è sentito dire ieri. Le grandi navi sono difese dai fatti. Proprio gli americani, mentre facevano quelle pacifiche esperienze di bersagliare grandi navi dal cielo, spendevano qualche milione di dollari per migliorare l'efficienza di alcune loro corazzate, allo scopo di avvicinarla in quanto possibile all'efficienza dei colossi britannici post-bellici *Nelson* e *Rodney*.

Quando i tedeschi hanno costruito la arcinota corazzata tascabile, i francesi hanno ritenuto di dover contrapporre ad essa delle buone corazzate molto più grandi e quindi molto più poderose, se pure forse alquanto meno veloci, almeno per quello che fino ad oggi se ne sa.

E poichè parlo di corazzate, e ieri ne ha pure parlato il collega Rota piuttosto favorevolmente, se non ho male capito, consentitemi di aggiungere che, secondo me, l'obiettivo al quale la marina italiana deve tendere innanzi ad ogni altro; e subordinandolo, se necessario, ad ogni altro, è quello dell'equivalenza rispetto ad ogni possibile eventuale avversario, in fatto di incrociatori grandi e piccoli, esploratori, cacciatorpediniere, naviglio minore silurante di superficie in genere. L'inferiorità in qualsiasi categoria di queste navi ci porrebbe, credo, in situazioni molto più gravi e difficili della inferiorità, arrivo a dire anche della mancanza, di naviglio corazzato.

Vorrei ora dire brevi parole su due argomenti specifici. Il servizio degli apparati motori a bordo e a terra, l'ordinamento degli studi alla Regia Accademia navale, che lo scorso dicembre ha solennemente commemorato, come ben fu ricordato ieri, il cinquantennio di sua fondazione, con un elenco scolpito nel marmo dei suoi allievi morti servendo la Patria, del quale Essa e la Regia marina hanno motivo di ben giusta fierezza.

Nel 1926, se non erro, la Regia marina ha risolto con un provvedimento finora unico negli ordinamenti marittimi di tutti i paesi, che

lo hanno considerato e lo considerano con molta attenzione, l'annosa e complessa questione del personale dirigente degli apparati motori; per la quale dappertutto si fecero esperimenti svariatissimi, che mi guardo bene di riferire.

Saltando, come suol dirsi, il fosso, ed è un fosso molto largo e profondo, si decise allora di affidare ad un unico corpo di ufficiali il servizio delle costruzioni navali e insieme quello dell'esercizio e manutenzione degli apparati motori a bordo, delle riparazioni dei medesimi a terra.

Questa ardita riforma presenta vantaggi notevolissimi a bordo, ma soprattutto semplifica e rende più economico l'ordinamento e funzionamento degli arsenali e altri stabilimenti di lavoro della Regia marina. Sorvolo sul perchè, e vengo a quello che mi sta proprio sul cuore.

Se non ricordo male, dissi allora, e desidero oggi riaffermare, che il felice esito della riforma richiede un notevole mutamento della mentalità, nel modo di vita tradizionale degli ufficiali del Genio Navale. Il quale mutamento non può certo richiedersi agli anziani, e non è neppure necessario, ma deve essere necessariamente richiesto e inflessibilmente imposto, quando occorra, ai giovani. L'ufficiale del Genio Navale deve ben sapere che a lui si richiede soprattutto massima perizia teorica e pratica; insisto sulla pratica che implica di passare molto tempo in luoghi caldi e oleati, nella condotta degli apparati motori, nella manutenzione, nella riparazione dei medesimi. Deve essere soprattutto, questo nuovo ufficiale del Genio Navale, un buon dirigente e conduttore di apparati motori, deve saper sorvegliare e correggere il lavoro anche manuale dei suoi dipendenti fino al tornitore o all'ingrassatore; non deve lasciare questo importantissimo ufficio di sorveglianza e correzione a personale di categoria inferiore; altrimenti, fra l'altro, questo personale acquisterebbe quel carattere di indispensabilità e di insostituibilità che dette luogo a tanti guai per il passato. Sorvoliamo sui guai: l'onorevole ministro li conosce benissimo.

Bisogna altresì che questo ufficiale del Genio Navale di nuovo stampo, si affezioni al servizio delle macchine a bordo, non rifugga, anzi ambisca, la destinazione a tale servizio, senza troppo affliggersi del caldo e dell'olio; ambisca

soprattutto alla direzione degli apparati motori, ricerche e apprezzamenti in questo ufficio le soddisfazioni che esso effettivamente dà a chi abbia la passione del mestiere, e se non ha questa passione cambi mestiere: come per l'ufficiale di vascello la maggiore aspirazione è il comando della nave, per l'ufficiale del Genio Navale deve essere la direzione dell'apparato motore.

Mentalità quindi assai diversa da quella dell'ufficiale del Genio Navale di antico stampo, che aspirava soprattutto a progettare una nuova nave e a farla costruire. Questa, resta sempre una altissima e importantissima competenza del corpo, ma bastano poche persone, meglio provviste di talune speciali doti, per provvedervi. Invece la Regia marina ha bisogno di molti ufficiali dirigenti di apparati motori, competenti e affezionati a questo servizio; ha bisogno di numerosi ufficiali che coadiuvino i dirigenti e si preparino alle funzioni di dirigente.

Mentalità assai diversa, che va formata con metodi diversi da quelli utilmente applicati nel passato, quando al Corpo del Genio Navale si richiedeva soltanto di costruire o riparare navi. Meno teorie; quei pochi che saranno a suo tempo progettisti, in quanto abbiano le doti particolari richieste, perfezioneranno le cognizioni teoriche all'uopo necessarie studiando per conto proprio, ed altresì eventualmente con speciali corsi di perfezionamento limitati a poche persone: molta pratica invece agli apparati motori e alle macchine utensili delle officine; soprattutto comprensione dell'importanza fondamentale del servizio apparati motori; inflessibilità nell'esigere lunghi periodi di servizio a bordo almeno nel primo quindicennio della carriera; inflessibilità nella destinazione a direttori di macchina, scarto inesorabile di coloro che questo servizio non assolvono per lungo tempo in modo perfetto e con passione, o peggio cercano di evitarlo.

Si sente dire che, fino ad ora, alla direzione delle macchine sono preposti numerosi vecchi ufficiali macchinisti del corpo transitorio in via di estinzione. Fra qualche anno saranno tutti scomparsi dai quadri attivi, e il grave onere della direzione apparati motori lo avrà completamente il corpo del Genio Navale. Non bisogna lasciarsi cogliere alla sprovvista;

questi direttori di apparati motori bisogna formarli ora, passando dal piccolo al grande, e non accontentandosi dell'imbarco sui sommergibili che, si sente dire, è quello preferito dai giovani ufficiali del Genio Navale: non si sente dire che sia parimenti ambito l'imbarco sul naviglio di superficie.

Ho detto abbastanza per essere inteso da chi di ragione: e passo a dire con uguale brevità degli studi alla R. Accademia Navale.

L'onorevole ammiraglio Solari ha detto ieri del sistema di reclutamento vigente: avviene a studi secondari compiuti; io preferisco il reclutamento in età minore, ma riconosco che anche quello in atto presenta notevoli vantaggi.

Credo però che il programma degli studi dell'Accademia meriti una notevole revisione.

Se non erro, questo programma è stato formato col criterio di assicurare all'allievo del primo e secondo corso, il quale debba lasciare l'Istituto, l'ammissione al corso universitario corrispondente di talune facoltà di scienze. Per ottenere questo dal ministero della educazione nazionale, sempre se non erro, si è dovuto introdurre nei programmi di studio del primo e secondo corso — biennio propedeutico —, come si legge nel fascicolo dei programmi cortesemente favoriti dall'onorevole ministro, tutte le materie che si insegnano nei primi due anni di talune facoltà universitarie: il programma non so se sia identico, ma certamente non deve essere troppo diverso, altrimenti il ministero della educazione nazionale non avrebbe concesso l'ammissione universitaria.

Insomma, nella determinazione di questi programmi, si è tenuto molto conto degli allievi che per una ragione qualsiasi dovessero lasciare l'Accademia. Carità cristiana sempre lodevole, ma ne sorgono a mio avviso inconvenienti troppo gravi; e allora io credo che bisogna anzitutto preoccuparsi degli allievi i quali restano alla Accademia e saranno gli ufficiali di domani, non di quelli che eventualmente la lasceranno.

Al programma, dirò così, universitario si sono dovuti aggiungere gli insegnamenti professionali che interessano il nostro mestiere, e ne è seguito questo:

1° Per non superare ogni limite, nei primi due anni carichi di materie universitarie, quelle professionali hanno in questi due anni

troppo scarso posto, e di molte si parla soltanto nel terzo anno. Nei primi due anni l'allievo non è richiamato al suo mestiere, è soprattutto uno studente di matematica superiore.

2° Ventotto lezioni settimanali per il primo e secondo corso, ventinove lezioni settimanali per il terzo corso, ossia nei sei giorni feriali cinque lezioni per quattro giorni e quattro lezioni per un giorno o per due. Se la lezione dura almeno un'ora e 20, per poterne assegnare adeguata parte a interrogare gli allievi, cosa indispensabile e che va fatta con frequenza, sono all'ingrosso sette ore di lezione al giorno.

Io credo che in nessuna Università avvenga altrettanto, coll'aggravante che le lunghe ferie universitarie sono ignote, e questo è molto bene, alla Regia Accademia.

Come possono i giovani meditare e assimilare la scienza infusa in tante ore di lezione giornaliera; fissare nella memoria le cose che hanno sentito, fare gli esercizi scritti necessari e via dicendo?

Inconveniente assai grave, a mio avviso, e non il solo. Sempre per seguire i programmi universitari il maggior tempo è assorbito dallo studio delle matematiche superiori, la cognizione delle quali è necessarissima anche per formare la mentalità, ma non trova molto frequente applicazione nel nostro mestiere di comandare a bordo e a terra e di impiegare le armi a bordo e sulle coste.

Quello che soprattutto il mestiere richiede in fatto di matematiche è la perfetta padronanza della trigonometria piana e sferica; il triangolo bisogna vederlo chiaro nella mente, il triangolo piano bisogna anche risolverlo all'ingrosso, molte volte, mentalmente, così per manovrare, come per impiegare cannoni e siluri. Ebbene poichè — a quanto si sente dire — la trigonometria è già insegnata negli Istituti secondari, nei programmi dell'Accademia essa passa in seconda linea: io credo debba essere invece in primissima linea, ripetendo tutto il programma degli studi secondari ampliato in quanto occorre e con molti esercizi scritti e mentali: di trigonometria non se ne saprà mai abbastanza.

Invece le matematiche superiori fatte studiare in misura superiore alla necessità, almeno a mio parere, vanno a detrimento di questa

essenziale trigonometria: insieme alle materie professionali, impegnano talmente la giornata che ben poco tempo resta per le lingue estere al cui proposito sono pienamente d'accordo con quanto ha detto ieri l'onorevole Solari, e ancor meno ne resta per quelle materie di cultura generale che pur tanta importanza hanno per la formazione di un buon ufficiale di vascello, alla quale cultura generale non credo siano affatto sufficienti le cognizioni acquisite e non sempre assimilate nei licei e negli Istituti tecnici.

Senza entrare in particolari, dirò che alla storia navale sono assegnate due lezioni settimanali, soltanto nel primo corso; alla geografia economica, soltanto una lezione settimanale parimenti nel primo corso. Di etica militare, di ordinamenti politici, di zoologia almeno dell'uomo e dei pesci, di botanica elementare, almeno delle piante marine, di amministrazione e via dicendo, zero assoluto.

Intanto, le materie alle quali si dedica soltanto una lezione settimanale è molto meglio sopprimerle: alla geografia bisogna assegnarne almeno tre. Come possono due sole lezioni di storia navale per un solo anno, fornire ai futuri ufficiali ed ammiragli, le cognizioni necessarie, anche come indispensabile preparazione agli studi di arte militare marittima?

Come possono queste due misere lezioni per un solo anno, rinfrescare quelle cognizioni fondamentali di storia generale che pur sono tanto utili nel nostro mestiere, opportunamente collegando queste cognizioni alla storia navale vera e propria, come certo farebbe un buon insegnante della materia se ne avesse il tempo?

A questo punto potrei concludere che attendo le dichiarazioni che nella sua cortesia l'onorevole ministro probabilmente farà, per assicurare che la questione sarà considerata come merita ecc. ecc.; ma nella migliore delle ipotesi, queste dichiarazioni si esaurirebbero nella nomina di una delle solite Commissioni, della quale i professori magnificamente profitterebbero per infarcire vieppiù i programmi delle rispettive materie, specie quei professori di maggiore autorità, cioè quelli di matematica.

Io desidero perciò fare qualche precisazione. Trovo fra le materie di studio il disegno di architettura con due lezioni nel primo e due nel

secondo corso. Credevo si trattasse di architettura navale, ma invece, guardando il programma, trovo disegno di ornato e di architettura di edifici, trovo dell'ordine dorico, ionico e via dicendo. Tutte cose bellissime, ma non proprio paragonabili per l'importanza specifica che hanno nel nostro mestiere alla storia generale, alla storia navale, alla geografia ecc. ecc. Materia evidentemente introdotta per quel tale passaggio all'Università di cui ho già detto, e che a mio avviso va soppressa; anche perchè giovani molto promettenti per il nostro mestiere potrebbero non avere attitudine alcuna al disegno geometrico e peggio al disegno ornamentale; se l'esame si farà sul serio — speriamo in questo caso di no — correremmo il rischio di perderli perchè la foglia di fico da essi disegnata raffigura piuttosto una foglia di vite.

Altra materia che secondo me va soppressa, senza esitazione, è la geometria descrittiva; con disegno, badiamo bene, anche per la considerazione di disegno che dianzi ho detto; giovani pieni di attitudine al nostro mestiere possono essere incapaci di adoperare il tiralinee senza imbrattare la carta. L'ufficiale di vascello deve essere certamente in grado, e si deve senza dubbio esigere che sappia leggere i disegni inerenti a scafi e macchine, dico leggere, non eseguire; ma ch'io mi sappia, e di questi disegni ne ho letto parecchi, la geometria descrittiva all'uopo non serve proprio a niente. Ed un amico ingegnere navale mi diceva proprio stamani che neppure a lui è mai capitata occasione di applicarla. Credo non sarà capitata neppure all'onorevole ministro.

Il discorso potrebbe proseguire, ma non desidero abusare della cortese pazienza dei colleghi; e concludo dichiarando la mia piena fiducia nell'opera del ministro conforme alle alte direttive del Capo del Governo. Se modificherà radicalmente i programmi di studio della Regia Accademia Navale avrà le benedizioni degli allievi, e aggiungerà una grande benemerita alle numerose già acquisite. Se sarà inflessibile nel formare la nuova mentalità degli ufficiali del Genio Navale, e li terrà a lungo in servizio di macchina, aggiungerà altra benemerita ancora più grande.

DEL CARRETTO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEL CARRETTO, *relatore*. Onorevoli colleghi, l'esame di questo bilancio si presenta assai facile e rapido, in quantochè la sua struttura è del tutto identica a quella dell'anno scorso. C'è solo la differenza in più di un milione e 300.000 lire circa.

Questo incremento è lieve finanziariamente; però, tenuto conto del ribasso dei prezzi già affermatosi nell'anno scorso ed in questo, ancora di più, effettivamente l'incremento è maggiore di quello che può apparire dalla esigua somma che lo rappresenta.

Ciò premesso, passo a qualche rilievo sui vari capitoli del bilancio, quelli che possono essere esaminati più rapidamente e che non investono la questione più larga e vasta di cui dobbiamo occuparci in seguito. Noto l'aumento di quattro mila lire sul capitolo biblioteche, che arriva così a 15 mila lire, al quale concorre anche qualche altro elemento da altri capitoli. Ma la somma stanziata è davvero insufficiente a tutto quanto sarebbe necessario per dotare degnamente le biblioteche, che dovrebbero avere un ampio materiale per poter dare ai giovani studiosi il modo di potersi occupare dei tanti progressi delle discipline nautiche. Bisogna pure notare, lo dico qui di passaggio, che, a parte la dotazione delle biblioteche, quello che rende più difficile la possibilità di dedicarsi a studi di carattere tecnico e generico, è anche la condizione gravissima degli organici, per i quali i nostri ufficiali sono oberati da moltissime gravi occupazioni, che non rendono loro possibile, come si dovrebbe, e come sarebbe anche loro desiderio, di potersi maggiormente perfezionare e specializzare nelle varie discipline, che possono interessare la Marina e la carriera.

Metto in rilievo poi un altro aumento, del quale la vostra Commissione di finanza si compiace, perchè riguarda la dotazione agli arsenali di macchinari e attrezzi. Quanto più si può fare per dotare gli arsenali, che rappresentano la possibilità di preparazione e allestimenti rapidi, è una spesa ben fatta, come pure quella che provvede ad ingrandire e migliorare le funzioni dei nostri arsenali, i quali, sia detto a loro merito, hanno, nello svolgere del tempo, raggiunto dei risultati di economia e di disciplina di lavoro da essere presi in grande considerazione, sia per la

rapidità con la quale eseguono i lavori, sia per l'economia e possibilità di intervenire nelle riparazioni urgenti, di cui la flotta ha bisogno.

È anche da notare, che il capitolo che riguarda le piazzaforti, le basi navali e le difese costiere, prevede due lievi aumenti, i quali portano i due capitoli rispettivamente a 19 e 11 milioni. Anche queste sono spese che la vostra Commissione di finanza è lieta di approvare, perchè rappresentano un aumento dell'efficienza delle basi navali e della difesa costiera, che sono di tanta importanza per l'azione della flotta in ogni eventualità. A tal riguardo tra le spese figura, e di questo bisogna dar lode all'onorevole Ministro, il contributo per la costruzione dell'acquedotto della Maddalena. Con una lieve spesa di 3 o 400 mila lire, si è così dotata quella piazzaforte di acqua potabile, utile alla base per i rifornimenti.

E veniamo adesso a un argomento più grave e più importante dei precedenti, parlo dei combustibili e dei combustibili liquidi in ispecie.

Noi ci troviamo in questa condizione: l'articolo è diminuito di un milione. Il Senato sa che i combustibili liquidi implicano la necessità di grandi serbatoi proporzionati alla dotazione necessaria. Si sono fatti molti sforzi in questo senso per poter avere dei serbatoi (che rappresentano una spesa non lieve) proporzionati alle esigenze della marina. Nel 1925, se non erro, la capacità dei nostri serbatoi di nafta arrivava a 150.000 tonnellate; adesso siamo arrivati a 350.000 tonnellate e, con un ritmo che vorrei vedere assai più rapido nei limiti del bilancio, dovremmo arrivare a 750.000 tonnellate di dotazione in sei o sette anni. La quantità che oggi occorrerebbe per i nostri bisogni sarebbe il doppio; qualche cosa come un milione e mezzo di tonnellate!

Su questo punto la vostra Commissione richiama l'attenzione speciale del Senato, perchè è argomento di primissima importanza quello del rifornimento di combustibile liquido, proporzionato alle esigenze della nostra flotta.

A questo proposito ricordo che il Governo fascista ha avuto il merito di affrontare la questione dei combustibili liquidi nell'interesse generale del Paese e delle esigenze belliche della nostra marina.

Il Consiglio superiore delle miniere ha fatto preziosi rilievi, dai quali sono scaturiti ammonimenti e suggerimenti, che io raccomando siano seguiti con la massima attenzione, specialmente per quanto riguarda le ricerche. Noi abbiamo specialmente nel Mezzogiorno (in Sicilia e in Abruzzo) delle rocce asfaltiche che, pare, potrebbero dare in larga proporzione del combustibile liquido, con grande vantaggio dell'economia generale e in particolare dei nostri fini militari.

I capitoli che non hanno avuto alcuno aumento sono quelli più importanti del bilancio della marina: cioè i capitoli costruzioni navali, parte ordinaria e straordinaria, che importano la spesa di 725 milioni nell'anno passato, e 725 milioni anche in questo anno.

Onorevoli colleghi, questa è la traduzione pratica della nostra ferma, decisa volontà di non procedere oltre negli armamenti, poichè noi abbiamo ripetutamente sostenuto le ragioni per le quali noi crediamo, con rettilinea condotta e in perfetta buona fede, di dover allontanarci da tutto quello che può significare corsa agli armamenti.

Noi abbiamo sostenuto nella Conferenza di Londra, e ripetuto nelle trattative del Patto di Roma e nella Conferenza di Ginevra, che l'Italia intende concorrere con tutti i suoi mezzi a quella che può rappresentare una nuova era di pacificazione del mondo, a vantaggio della umanità tanto travagliata da questa crisi immane.

Ma questa nostra rettilinea condotta, riaffermata sempre in tutti gli eventi e in tutti i momenti, costa a noi molti sacrifici.

Guardiamo la cosa dal punto di vista dei sacrifici: noi abbiamo rinunciato alle navi di linea, quando invece le potevamo costruire, in perfetto accordo con il Trattato di Washington, senza volere qui discutere del problema delle navi di battaglia di grosso dislocamento; questione tanto dibattuta.

Ma noi abbiamo rinunciato anche ai sommergibili: e questo è un grandissimo sacrificio, che l'Italia è disposta a fare per il nobile scopo a cui si è sempre ispirata. Come è noto, i sommergibili sono di piccola, di media e di grande crociera.

Quelli di piccola crociera servono alla difesa della costa, ma quelli di media e grande cro-

ciera servono a garantirci e a difendere il passaggio degli stretti per eventuali convogli. È bene tener presente nettamente e chiaramente che noi siamo in una condizione speciale e difficile, e cioè che noi dobbiamo prima vivere e poi combattere, e quindi i sommergibili di grande crociera e di media ci garantirebbero da tali preoccupazioni.

Basta guardare la posizione geografica dell'Italia, peninsulare e insulare, con grande estensione di coste, per valutare quanto nobile sacrificio ci sia da parte dell'Italia in questa rinuncia, ai sommergibili, alle navi porta-aerei, sempre per concorrere alla pacificazione generale tanto sospirata.

Premesse queste considerazioni, non è inopportuno un rapido cenno alla nostra situazione attuale.

Riaffermo, come già dissi in altre occasioni, che, tenuto conto delle difficilissime condizioni in cui si trova lo svolgimento di un programma navale, giudicato sia in se stesso, cioè in rapporto alla propria potenzialità ed alle proprie esigenze, sia tenendo presenti tali esigenze rispetto a quelle di carattere politico del momento, alle quali ho or ora accennato, noi abbiamo fatto tutto il nostro dovere; cioè abbiamo impiegato le disponibilità del nostro bilancio, per crearci quel naviglio moderno, che meglio rispondesse alle nostre peculiari condizioni ed alle nostre essenziali necessità.

Noi oggi ci troviamo in queste condizioni. Abbiamo sette incrociatori del tipo Washington, da 10160 tonnellate, e sono le navi che portano nomi carissimi al nostro cuore di italiani: *Zara, Fiume, Gorizia, Trieste, Trento, Bolzano e Pola*. Dopo questo gruppo importante, che rappresenta il gruppo delle unità più forti di cui noi disponiamo, passiamo al gruppo dei Condottieri, che hanno destato l'ammirazione di tutti per i risultati raggiunti, potendo riunire in un dislocamento abbastanza piccolo grandissimi elementi di efficienza bellica. Noi ne abbiamo in corso di costruzione, ferma restando quella battuta di pausa, cui ho già accennato, dieci. Oltre questo gruppo abbiamo il gruppo dei Navigatori, che pure è quasi completo. Anch'esso ha corrisposto assai bene. È opportuno a questo proposito che il Senato sappia che si sono raggiunti risultati di velocità superiori di molto alla previsione dei pro-

getti, il che è ragione di grande conforto sia per i progettisti che per gli esecutori. Sono risultati che hanno spinto un brillante scrittore straniero a dire che queste navi erano una specie di navi pirotecniche. Visto che i risultati sono stati quelli messi in evidenza dai diagrammi delle prove, non si può dire che si tratti di navi pirotecniche; si tratta invece di navi assai bene studiate, che, come ho detto, hanno sorpassato le previsioni dei progetti.

Oltre questo gruppo dei Navigatori, abbiamo in azione ed in progetto (sempre per quello che riguarda il già disposto) dei cacciatorpediniere di alto mare e cacciatorpediniere medi. Abbiamo inoltre soltanto due piccole unità da seicentoventicinque tonnellate ciascuna, di tipo modesto, che si trovano in costruzione presso i cantieri partenopei.

Questa è la condizione in cui noi ci troviamo, augurandoci il buon fine della iniziativa nostra tendente alla pace del mondo, in modo che essa ci dia la possibilità di raggiungere il risultato che abbiamo sognato, a vantaggio di tutta l'umanità. Ma poichè può avvenire, per ragioni del tutto indipendenti dalla nostra buona volontà, che questa nostra grande aspirazione non si concreti nella realtà, dobbiamo pure, purtroppo, prospettare l'eventualità che i nostri sforzi pacifici non raggiungano lo scopo.

A tal proposito ben chiaramente ha detto l'onorevole ministro, nell'altro ramo del Parlamento, che non possiamo tralasciare di studiare e di prepararci, sperando sempre che questi studi abbiano a portarci a qualche cosa di pratico, con l'augurio cioè che la nostra finalità di bene sia raggiunta.

Questo è il nostro punto di vista; chè, se per dannata ipotesi quanto io ho accennato avesse a verificarsi, l'Italia, che tanti sacrifici ha fatto nella grande guerra e nel tormentato dopo-guerra, l'Italia, dico, saprebbe anche affrontare gli eventuali altri sacrifici, che le fossero imposti per garantire la sua integrità, il suo avvenire e la sua dignità.

Anche per le navi porta-aerei, è stato detto che eravamo pronti a rinunciarvi.

Trattata dunque questa questione generale, che va ad integrarsi con la discussione svoltasi ieri in Senato in ordine alle due armi terrestri e aerea, bisogna affermare che tutte e tre le armi dovrebbero aiutarsi scambievolmente nelle

fatali esigenze di una guerra. In ogni modo tutte e tre hanno bisogno di maggiori mezzi. Torno però a dire che speriamo non si presenti questa dolorosa necessità.

Ora accennerò ad un altro argomento del quale mi sono occupato già l'anno scorso, ed è precisamente quello degli organici in relazione a certe attribuzioni dei varii Corpi. La legge organica dei corpi militari della marina pare abbia dato buoni risultati. Io non entro nella discussione di quanto ha accennato il collega Sechi sulle attribuzioni dei corpi nello stato attuale. In ogni modo pare che i risultati siano buoni, per quanto mi consta. Ma in un solo punto non sono d'accordo con lui. Il Genio navale è un corpo composto di elementi corredati di studi superiori, e molti ufficiali hanno perfino tre lauree. Il Genio navale avrà, come ha sempre avuto ed ha, progettisti emeriti, ma tutti hanno tale attitudine professionale.

Ma c'è qualche cosa di più, perchè tutti i servizi del Genio navale sono di altissima competenza tecnica professionale.

E passo oltre su questo argomento, sul quale si potrebbe molto discutere. Ma quello che io dico è che tra Genio navale e armi navali e Stato maggiore, vi potrebbero essere degli spostamenti di incarichi, che potrebbero essere più vantaggiosi.

Quello che dico di nuovo all'onorevole ministro è che bisogna tener sempre presenti i valori etici. Gli uomini votati al sacrificio devono avere la possibilità di sentirsi scambievolmente rispettati nei loro valori etici. Ciò per avere la forza morale, per raggiungere i risultati dei maggiori sacrifici.

Trattata la questione di carattere generale e fatto qualche rilievo su alcuni articoli, mi pare che si accosti il momento di venire alla conclusione. A nome della Commissione vi propongo l'approvazione di questo bilancio con un voto di plauso alla marina, che seppe così nobilmente affermarsi nella grande guerra, servendo e onorando la Patria come tutti sappiamo.

Guidati i nostri marinai da un Capo eroico, testè scomparso e sottratto all'affetto del Senato e della marina, essi conquistarono, ripercorrendo le vie dei legionari romani, le

coste dell'Africa, e riportarono su tali coste le insegne di Roma.

Furono chiamati i « garibaldini del mare », e di questo nome essi sono orgogliosi, tanto più in queste prossime ricorrenze della commemorazione di Garibaldi, dell'Eroe di Caprera, che da Caprera veglia sempre sul mare nostro. (*Applausi*).

SIRIANNI, *ministro della marina*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SIRIANNI, *ministro della marina*. Onorevoli senatori, nell'altro ramo del Parlamento, in occasione della discussione sul bilancio della marina, ho parlato delle nostre forze navali. Dopo avere esposto rapidamente i criteri e l'indirizzo della loro preparazione, ho dato notizia delle nuove unità entrate a far parte delle nostre squadre, e di quelle che le seguiranno prossimamente, concludendo la sintetica rassegna con l'affermazione che in un futuro, ormai non più lontano, sulle nostre forze navali potrà riposare sicura la fiducia del paese.

Passando ad altro argomento, ho dichiarato che, per ordine del Capo del Governo, non presentavo il programma navale relativo all'esercizio finanziario 1932-33, a dimostrare con una prova reale le nostre disposizioni verso la Conferenza di Ginevra. La preparazione delle forze e la riduzione degli armamenti — aggiungevo — possono sembrare a prima vista concetti antitetici, ma è questa sensazione da considerarsi non fondata perchè ambedue possono coesistere. La preparazione infatti è indipendente dal valore delle forze. Poichè queste esistono, nostro compito è quello di portarle al più alto grado di efficienza e preparazione.

E della preparazione, e degli aspetti di altri problemi, che vi si connettono, parlerò oggi ancora dinanzi a voi, incominciando dalle scuole che in ogni organizzazione, in cui il tecnicismo è fattore importante, costituiscono elemento essenziale, base necessaria.

Nel dicembre scorso, come ha ricordato l'onorevole Solari, una di queste, il nostro massimo istituto, l'Accademia navale di Livorno, ha celebrato con funzione solenne, alla presenza di S. M. il Re, il cinquantenario della sua fondazione. Non è certamente della cerimonia celebrativa, che io voglio parlarvi, ma del suo particolare significato. In questi 50 anni, gio-

vani educati in quell'Istituto divennero eminenti in ogni attività della nazione. Un principe illustre, ivi educato, guidato da indomabile energia, da fede appassionata, contenuta in un austero riserbo, raggiunse, in tempi oscuri, le vette più eccelse, latitudini estreme, come per additare alla patria gli alti ideali di vita da perseguire, le mete da raggiungere. (*Applausi*).

Questo mezzo secolo è stato denso di storia; ad esso è apparso due volte, nella integrazione della patria e nella ricostituzione dello Stato, il volto luminoso della vittoria.

I grandi eventi di cui è stato testimone hanno maturato una coscienza più propria, più aderente all'Istituto, la coscienza della realtà di un fattore essenziale per la vita dei popoli, la visione completa dell'importanza del potere marittimo.

Il problema tecnico costruttivo, di cui ha ieri parlato l'onorevole Rota, era stato in quel periodo risolto con concetti, con idee e disegni nostri, e per due volte, come ebbi già a ricordare, le marine dovettero rinnovarsi sotto l'indiscutibile influsso di concezioni italiane. Ma il valore del mare, del suo potere, della sua influenza nelle lotte tra i popoli era smarrito. Qualche solitaria mente eletta ne riconosceva l'importanza, e ne agitava i problemi, ma mancava quella rispondenza nelle coscienze che fa di una idea il patrimonio comune, su cui si forma e si solidifica una tradizione.

Questo istinto che spinge i popoli verso il mare, l'intuizione della sua importanza per la potenza e sicurezza di un paese, questa sensibilità marinara, che nessuna scuola può insegnare, perchè a nulla servono i dati teorici della esperienza degli altri, ma che solo può essere forgiata dalla propria esperienza di vita e dal proprio destino di popolo, tutto ciò era presso di noi andato smarrito con il cadere delle due grandi repubbliche marinare. Quando le colonie e gli stabilimenti che esse possedevano, dal regno dei Gazzari al Barca, alla Barberia, dal Levante al Regno di Castiglia caddero perchè era venuta meno la forza, nello stesso tempo andò perduto quel patrimonio, formatosi lentamente attraverso lunghe lotte secolari.

Ed i nostri marinai, come ha ben ricordato l'onorevole Manfroni, trasfusero allora la espe-

rienza che in essi viveva, ad altri popoli, li educarono nella pratica della vita, a questa coscienza del mare. S'inizia così una nuova storia, nella quale gli attori sono diversi, ma ove immutato ed immutabile resta il valore del potere marittimo, come base della prosperità e potenza dei popoli.

In questa rinnovata consapevolezza il nostro Istituto educa la nuova gioventù, e dalla esperienza non più storica, ma viva ed attuale, porta alla sua diretta visione, i dati concreti dei problemi del mare. Come sua integrazione l'Istituto di Guerra marittima perfeziona e sviluppa la preparazione di coloro che già hanno passato molti anni sul mare, e che debbono adempiere funzioni di più alta responsabilità.

A complemento della preparazione quotidiana abbiamo inoltre istituito in questi ultimi anni un'altra scuola anch'essa indispensabile e di grande efficacia, la Scuola di comando. Con essa noi abbiamo voluto creare un organo integratore adatto per allenare i nostri ufficiali all'impiego delle navi e delle armi, per sviluppare il senso della manovra, per accrescerne il senso di responsabilità, per rendere l'ardimento una consuetudine. Sinora la Scuola di comando si svolgeva solamente su siluranti; da questo anno vi è stata aggiunta una squadriglia di sommergibili. In tal modo tutti gli ufficiali di vascello saranno allenati al comando di unità subacquee, e ciò che era prima la specializzazione di una piccola schiera, diverrà capacità comune di tutti. Questa innovazione corrisponde ad un'intima aspirazione degli ufficiali di vascello, desiderosi di prepararsi e di cimentarsi a quella vita, che più di ogni altra esige alte qualità morali e spirito di sacrificio. In questa vita, che non può aver raffronti, si attua e si perpetua la tradizione etica dell'uomo di mare. Nella solitaria profondità del mare, l'uomo chiuso nell'acciaio della sua unità non ha a testimone della sua condotta che i suoi compagni, unica luce che l'illumina quella della sua coscienza.

Questo processo formativo noi non limitiamo solamente agli ufficiali, ma lo abbiamo esteso anche ai marinai, specialmente ai volontari.

Normalmente circa 3500 di essi sono alle scuole. Non faccio l'elencazione dei corsi, nè mi soffermo a descriverne la organizzazione.

Solamente una visita accurata potrebbe indicare a voi l'importanza di queste istituzioni, che costituiscono il nostro orgoglio.

Come ho detto nell'altro ramo del Parlamento, quest'anno avranno luogo delle esercitazioni tra le squadre, con tema che per quanto più possibile si avvicini alla realtà. Vi prenderanno parte un notevole complesso di forze, che tra unità di superficie e subacquee raggiungeranno il numero di 130. Vi parteciperà un complesso di circa 23 squadriglie aeree.

Anche al Senato rivolgo la preghiera di delegare alcuni dei suoi membri ad assistere a queste esercitazioni per venire a contatto con i problemi che si riferiscono alla lotta sul mare, per portare la loro attenzione sull'ambiente nel quale esse si svolgono.

La esercitazione non avrà lo scopo di rappresentare azioni tattiche, i cui sviluppi sarebbero, nella maggior parte dei casi, irreali. Si prefigge invece di sperimentare in un vasto bacino l'efficienza dei servizi di comunicazione e scoperta, perchè è in base alle notizie che raccolgono che i comandanti possono predisporre l'impiego delle forze ed assolvere i compiti per lo sviluppo e l'attuazione del tema. Sono fattori essenziali nell'esercitazione le relative posizioni geografiche dei due partiti, le complesse organizzazioni costiere, le stazioni terrestri di avvistamento, quelle marconigrafiche, radiogoniometriche, i servizi di avvistamento e di radiocomunicazione del naviglio subacqueo, e l'analogo servizio aeronautico.

Ma dalla complessità dei dati, dalla molteplicità dei vari elementi in giuoco, emerge come decisivo per la realizzazione degli obbiettivi dell'esercitazione, quel potere di sintesi che nell'apprezzamento della situazione e del valore, della capacità e del rendimento bellico delle forze di varia natura, determina la condotta da seguire. Questa capacità di sintesi, che unifica nel giudizio le possibilità delle forze meccaniche ed il valore di quelle spirituali, è il dono più elevato, più ambito, più raro della mente umana, è l'atto creativo nel quale in ogni tempo è stato racchiuso il segreto del successo. Come tale è anche arte; ma se l'arte non presuppone uno stretto legame con la scuola, essa non può astrarre dall'esperienza. Per quanto potente sia la forza di intuito, per quanto fervida la fantasia costruttiva, per

quanto inesauribile la creazione di nuove idee e concetti, su tutto ciò opera inconsciamente ed inesorabilmente la esperienza vissuta. La natura rifugge dal vuoto. A questa legge non si sottrae la mente dell'uomo.

Ma non solo appare indispensabile questo potere di sintesi nella condotta di una guerra, di una battaglia o di una esercitazione: esso si attua ogni giorno nel nostro lavoro, nella determinazione degli elementi costitutivi della marina da guerra. I mutamenti che avvengono nella costituzione delle altre forze navali, i progressi della tecnica in ciascuno degli innumerevoli rami, le possibilità dei vari mezzi bellici che operano sul mare, ed il prevedibile loro sviluppo ulteriore, tutto ciò, vagliato alla luce della esperienza nostra e degli altri, entra nel nostro giudizio per stabilire la linea di svolgimento della nostra marina.

Si afferma che ogni guerra ha una sua fisionomia. Ma i suoi particolari aspetti, più che dal mutare dei mezzi, sono dati dal variare della relatività delle forze e delle situazioni spirituali, geografiche e politiche degli Stati in lotta. Si dice che il precedente conflitto marittimo sia stato sostanzialmente differente da quanto i tecnici si attendevano. In che consiste questa differenza?

I nuovi elementi che hanno fatto sentire la loro influenza nella passata guerra marittima sono stati la radiotelegrafia, il largo impiego delle mine, il sommergibile. Ciò nonostante il problema del potere marittimo, nelle sue basi essenziali, non è sostanzialmente mutato. Le battaglie di Coronel, delle Falkland, di Heligoland, di Dogger Bank, dello Jutland, le gesta di intrepido ardimento hanno la stessa fisionomia delle battaglie combattute in ogni tempo, degli atti individuali di strenuo valore compiuti in ogni epoca. Se battaglie di inseguimento o di incontro non sono avvenute nel Mediterraneo è perchè ivi il dominio del mare era assoluto, e il suo esercizio libero per gli alleati, a causa della relatività delle forze e delle rispettive posizioni geografiche. Una conferma questa dei vecchi storici dati del problema del potere marittimo.

Il sommergibile, che nel 1912 non era ancora idoneo a compiere la traversata subacquea dei Dardanelli e che ha avuto il suo maggior sviluppo durante la guerra, ha reso senza dubbio

il dominio del mare meno assoluto; ma ciò non ha impedito che le forze di superficie alleate interdicensero nella maniera più integrale l'esercizio del mare agli avversari, come forse non è mai avvenuto nella storia.

Sinanche nel periodo napoleonico, quando l'Inghilterra con gli Orders in Council del 7 gennaio, 11 marzo, 11 novembre 1807 rispose al decreto napoleonico di Berlino del 1806, sottoponendo al blocco effettivo le coste della Francia e dei suoi alleati continentali e di tutte le Colonie, blocco che mantenne con innumerevoli forze agguerrite, non riuscì a confiscare che un numero di navi variabile da 600 a 1000 per anno, numero effettivamente inferiore al traffico mercantile dell'epoca.

Certo quel blocco ebbe grande influenza nell'andamento degli eventi, poichè nel 1812 si staccarono dall'alleanza continentale Russia, Svezia, e, nel 1813 la Prussia.

I sommergibili hanno, è vero, affondato nella passata guerra oltre 15 milioni di naviglio mercantile alleato o neutrale; però, dinanzi alla nuova forma di offesa così impreveduta ed imponente, la mente umana ha ricercato e trovato i mezzi per contenerne gli effetti e reprimerla. Di trecento sessanta sommergibili tedeschi, centottantaquattro furono affondati.

Dopo la guerra una forte opposizione è nata contro le navi, specialmente contro quelle di elevato dislocamento, perchè con l'azione dei sommergibili e con quella della nuova arma dell'aria si sarebbero sviluppate nuove forze ad esse avverse. L'opinione non è nuova, nè appare per la prima volta nella storia. È stato sempre destino proprio della nave di dover fronteggiare e combattere contro nuovi mezzi. Si chiamino essi il rostro, lo sperone, il fuoco greco, il cannone, il brulotto, la torpedine ad asta, la silurante ed il sommergibile, la sostanza non cambia. La nave ha parato successivamente tutte queste nuove offese. Essa ha adottato il fuoco greco, il cannone, ha irrobustito le strutture, si è cinta di corazze, ha creato la compartimentazione stagna e la difesa subacquea. Attaccata dalle siluranti avversarie, si è fatta proteggere dalle proprie e vi ha opposto il tiro antisilurante; insidiata dal sommergibile, ha aumentato la velocità, il servizio di scorta, ha trovato i mezzi per ubicarlo e distruggerlo. Così all'aviazione essa opporrà la

propria aviazione ed il tiro dei suoi cannoni per ridurre l'efficacia dell'offesa.

D'altra parte perchè meravigliarsi se forze navali, come qualsiasi altro mezzo bellico, nella lotta vadano distrutte? La distruzione delle forze è l'essenza stessa della guerra. Le navi sono fatte essenzialmente per combattere e non essenzialmente per restare incolumi, come il soldato è fatto per combattere e non per restare incolume. La nave deve avere solo tali qualità da resistere il più possibile alle offese avversarie.

Senza dubbio una nave, quale sia il suo dislocamento, potrebbe essere distrutta da grosse bombe aeree, come potrebbe essere affondata da siluri o annientata da salve di artiglieria.

Nella battaglia dello Jutland, nella quale vi erano 110 unità tra navi da battaglia ed incrociatori, 143 siluranti, 25 sommergibili sparsi nel campo strategico, il cannone ha polverizzato tre incrociatori da battaglia — (dico polverizzato perchè di 3000 uomini di equipaggio se ne salvarono 14) — ha distrutto inoltre tre incrociatori corazzati ed ha affondato altre 13 unità; questo nello spazio di due ore, nel quale periodo la grande flotta inglese non ha fatto fuoco che per sei minuti. Nelle 12 ore di contatto diurno e notturno, il siluro ha affondato una corazzata di limitato dislocamento, un incrociatore leggero ed una silurante e insieme con il cannone ha affondato un incrociatore da battaglia e un incrociatore leggero.

Ma quale che siano i mezzi a disposizione, la cosa essenziale è quella di colpire, e la probabilità pratica di colpire in guerra ha valori molto differenti dalla probabilità pratica di colpire nelle ordinarie esercitazioni. Alla battaglia di Dogger Bank, i cannoni di grosso calibro tedeschi spararono 976 colpi sopra gli incrociatori di Beatty.

Secondo i tedeschi, raggiunsero il bersaglio 18 o 20 colpi; secondo gli inglesi, che li ricevettero, 11.

Alla battaglia dello Jutland gli inglesi spararono 4600 colpi, con cannoni di calibro tra 305 e 381 mm.; colpirono 100 volte. I tedeschi con 3360, colpirono 120 volte. Chiaramente queste cifre indicano che vi è molta differenza tra presunzione di colpire e colpire. Ed il cannone nel tiro ha tanta possibilità di preci-

sione, sia per gli strumenti di risoluzione dei problemi cinematici, sia perchè le successive salve trovano nelle precedenti gli elementi per la correzione degli errori.

In che cosa allora, come dicevo prima, hanno errato i tecnici nelle previsioni della passata guerra? Nella valutazione di un fattore non tecnico; ed in ciò hanno avuto come compagni di errore, politici, economisti, sociologi. Nessuno avrebbe mai potuto immaginare che la coscienza nazionale dei popoli avesse raggiunto un grado così alto da sprigionare tale forza di coesione, tale rigido senso di disciplina e profondo sentimento del dovere, da poter resistere per quattro anni ad una guerra tanto sanguinosa.

Per spezzare questa resistenza non furono sufficienti tutte le forze meccaniche che uccisero oltre 8 milioni di uomini, ferirono e resero invalidi diecine di milioni di combattenti, che distrussero la ricchezza di interi dipartimenti e provincie, che affondarono milioni di tonnellate di naviglio da guerra e mercantile, procurando inenarrabili dolori e sofferenze. Quando il più forte degli avversari cedette, ciò non avvenne solamente per la preponderanza delle forze alleate, per il suo milione e 738 mila morti, per i suoi milioni di feriti, ma perchè in lui era venuto meno con la fede nella bontà della causa, quella coesione, che gli dava la forza di resistere, e perchè la sua vita materiale, nella quale esso era privato sinanche del pane, era fatta ogni giorno più insopportabile dalla chiusura ermetica delle vie del mare. Come sintesi di questa situazione poteva orgogliosamente dire Lloyd George a Clemenceau, dopo la vittoria:

« Ammettete voi che senza la flotta inglese, voi non sareste stato in grado di continuare la guerra? »

Ho voluto esporvi forse anche a lungo questi argomenti, ritenendo opportuno non limitarmi a parlare della preparazione nel senso esteriore, ma far conoscere le idee che vi presiedono. Ho voluto cioè presentarvi nella loro visione generale gli elementi che formano il presupposto del nostro lavoro, e che nel nostro giudizio concorrono a determinare e stabilire la costituzione delle nostre forze navali.

Risponderò adesso brevemente alle osserva-

zioni fatteci dagli oratori che hanno voluto portare nell'attuale discussione il contributo della loro esperienza e l'espressione del loro attaccamento alla Marina.

L'onorevole Rota ha voluto manifestare il suo compiacimento per la rapida traversata compiuta del *Trento* e dall'*Espero*, ciò che ha dimostrato la bontà del materiale e l'efficienza del personale.

Lo ringrazio e sono lieto di questa sua dichiarazione. Egli ha inoltre espresso la sua soddisfazione per i risultati veramente notevoli conseguiti con le navi del tipo « condottieri », delle quali ho parlato nell'altro ramo del Parlamento. Voglia concedermi il Senato di esprimere a mia volta all'onorevole Rota il mio compiacimento poichè egli è stato il progettista di quel tipo di navi (*Bene*).

L'onorevole Rota ha inoltre parlato delle siluranti, consigliando l'eventuale studio di un altro tipo di più moderato dislocamento. Come egli ha già osservato nel programma dell'anno scorso, le due siluranti che abbiamo messo in costruzione hanno un tonnellaggio di 625 tonnellate, cioè un dislocamento metà delle unità precedentemente costruite. Continueremo gli studi nella speranza di poter risolvere il problema con un dislocamento inferiore.

L'onorevole Solari ha trattato dei viaggi di gruppi di ufficiali, che per disposizioni prese d'accordo con il Ministro delle comunicazioni, vengono effettuati sulle navi della marina mercantile. Questi viaggi sono veramente di grande utilità, giacchè danno a questi ufficiali, non solo il senso del mare che è indispensabile, ma anche quello della realtà della vita. In questo ultimo periodo abbiamo ridotto questi viaggi in conseguenza della deficienza degli organici, ma essi verranno ripresi appena possibile con maggiore intensità.

Possiamo intanto constatare con compiacimento che parecchi sono gli ufficiali che hanno compiuto il giro dell'Africa, che sono stati in Australia, nel nord e nel sud Pacifico.

L'onorevole Solari ha ricordato, a proposito delle esercitazioni, il detto di Nelson che, come ha osservato l'onorevole Manfroni, è invece di Andrea Doria. Questi diceva che i migliori porti del Mediterraneo sono i mesi di luglio, agosto e Porto Mahon.

Le squadre compiono adesso le loro esercitazioni prevalentemente nel periodo invernale.

Nel mese di agosto effettueremo solamente le esercitazioni fra squadre.

L'onorevole Manfroni ha voluto rivolgere parole di elogio al nostro Ufficio Storico, ed io vivamente lo ringrazio. Egli ha espresso il desiderio che vi sia chi possa scrivere la storia navale delle nostre repubbliche marinare, ed io spero che questo desiderio possa essere realizzato.

L'onorevole Sechi si è fermato a considerare due punti: i programmi scolastici dell'Accademia e la questione degli ingegneri navali. Egli riconosce che la soluzione da noi data affidando al Genio navale gli incarichi precedentemente devoluti al corpo dei macchinisti sia stata soluzione arditata, che può dare utili risultati, purchè si abbiano particolari cautele.

Posso assicurare l'onorevole Sechi che i risultati che noi abbiamo ottenuto sono sotto tutti gli aspetti molto soddisfacenti, sia nel campo professionale, sia nel campo più strettamente connesso alle forze spirituali, perchè la vita a bordo si svolge nel più intimo e nel più fecondo cameratismo.

Gli ufficiali che provengono dal corpo dei macchinisti hanno compiuto onorevolmente il loro dovere, e ne conserveremo sempre vivo il ricordo; e sono sicuro che quelli del Genio navale potranno sostituirli con eguale valore.

Riguardo ai programmi scolastici evidentemente non posso entrare in un minuto dettaglio, come ha fatto l'onorevole Sechi che ha dimostrato di avere approfondito l'argomento; cionondimeno posso dichiarare che alcune delle considerazioni sono degne di attento esame.

L'onorevole relatore, parlando del bilancio, ha rilevato le poche differenze che vi sono tra il bilancio in discussione e quello attualmente in corso. Egli ha constatato che la differenza più notevole è quella che riguarda i combustibili, per i quali appare una diminuzione di un milione di lire.

La marina è particolarmente sensibile a questo servizio ed alle necessità cui corrisponde, ma debbo rilevare che la riduzione è inferiore, notevolmente inferiore, anche alla riduzione dei prezzi, avvenuta tanto nel carbone come nella nafta.

In conseguenza di ciò il nostro programma

di accrescimento delle scorte non subirà modifiche.

Egli ha inoltre fatto presente la necessità di aumentare gli organici. Come sarà a sua conoscenza, il precedente Consiglio dei ministri ha approvato la presentazione di un disegno di legge che aumenta di circa centoventi gli ufficiali di Vascello e di venti gli ufficiali del Genio navale. Per compensare la maggiore spesa che deriverà da questo aumento, si disporrà una corrispondente riduzione negli Ufficiali del Corpo Reali equipaggi.

L'onorevole relatore mi chiede di riesaminare gli incarichi specifici da attribuirsi ai vari corpi, e più propriamente ai corpi degli ufficiali di vascello, Genio navale, armi navali.

Il compito non è semplice ed è già stato più volte oggetto di discussione. Come egli comprenderà, la questione presenta lati delicati e va risolta con molta ponderazione.

Nell'esercizio in corso abbiamo completato il rilievo idrografico della costa libica dal confine tunisino a quello egiziano. Il lavoro è stato imponente. Con il concorso intelligente ed appassionato degli ufficiali ed equipaggi delle navi, che vi hanno partecipato e che sono rimaste in mare anche per periodi superiori ad un mese, l'opera è stata portata a compimento, in breve tempo. Otto carte con 20 piani di dettaglio, compilate dal nostro Istituto Idrografico, e che costituiscono opera sotto ogni aspetto pregevole, stanno a dimostrare l'importanza del lavoro.

Un'altra campagna particolarmente interessante è stata compiuta dal sommergibile *Vettor Pisani* per determinazioni gravi-metriche in mare. Ad una profondità media di oltre 25 metri, sono state prese 102 misure dell'accelerazione della gravità nel Tirreno, nell'Jonio, nei canali di Malta e di Sicilia, ad occidente della Corsica e della Sardegna, in un vasto bacino tra i più interessanti del mondo, per i dati da studiare. Le misurazioni sono state effettuate con lo strumento ideato e costruito dal professor Vennig Meinesz, che la Commissione geodetica olandese ha messo a disposizione di quella italiana. La laboriosa campagna subacquea porterà con i suoi risultati un contributo importante a questo ramo di scienza, i cui studi sono seguiti attentamente dall'ambiente scientifico internazionale.

La 2ª squadra, ultimato il suo periodo di addestramento, ha compiuto recentemente una crociera durata circa un mese nei mari del Levante.

La Divisione adriatica, appena avrà portato a termine i tiri di controllo, si recherà anch'essa nel Levante, spingendosi sino al Mar Nero.

La 1ª squadra che ha compiuto in questi giorni delle esercitazioni di tiro anche a grande distanza, con risultati molto soddisfacenti, inizierà nelle prossime settimane una crociera nel Mediterraneo occidentale. Diversi sommergibili sono attualmente in crociera nel Mediterraneo.

Il *Trento*, richiamato in Patria, nel suo viaggio di ritorno si è recato in Giappone, toccherà Giava ed alcuni porti dell'India.

Durante l'inverno la Regia nave *Vespucci*, sulla quale è imbarcato il Duca di Ancona, ha compiuto in Oceano una campagna a vela. Abbiamo così ripreso le campagne invernali a vela, che saranno presto seguite da quelle estive degli allievi dell'Accademia. Questo ritorno al mare con gli antichi mezzi, con le forme dell'antica tradizione gloriosa, risponde ancora all'etica propria dell'uomo di mare, a cui si richiede resistenza, pazienza, ardire, una forza spirituale viva, vigile ed alacre, anche oggi che tutta la vita sembra meccanizzata.

Il nostro esempio ha trovato già imitatori. Anche la marina inglese ha sentito indispensabile il ritorno ad un passato non dimenticabile, e una nave a vela, voluta dalla Camera dei Comuni nell'ultima discussione, educerà i giovani allievi a questa antica forma di vita nella quale si perpetua la tradizione del Mare.

Onorevoli senatori. Sotto luce diversa, da lati diversi, con argomenti differenti, uno solo è stato il tema delle mie parole: la preparazione come apprestamento tecnico delle forze navali, come sforzo spirituale degli uomini. In questo nulla è mutato. Il compito di oggi è quello di ogni tempo e di ogni epoca. I popoli sono stati forti sul mare quando esso è stato presente nella loro coscienza, quando hanno visto nel mare il campo mirabile per la espansione della loro incontenibile vitalità. (*Vivissimi unanimi e prolungati applausi, molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Essendo esaurita la discussione generale, passeremo all'esame dei capitoli del bilancio.

*Senza discussione si approvano i capitoli e i riassunti per titoli e categorie.*

Do ora lettura degli articoli del disegno di legge:

#### Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1932 al 30 giugno 1933, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

#### Art. 2.

Le assegnazioni autorizzate con l'articolo 2 della legge 12 giugno 1930, n. 800, per il capitolo di parte ordinaria relativo a « Materiali per lavori di nuove costruzioni e di trasformazioni di navi, ecc. », e per il capitolo di parte straordinaria relativo al « Fondo complementare per le nuove costruzioni navali » vengono stabilite, per l'esercizio finanziario 1932-33, nelle rispettive somme di lire 400.000.000 e di lire 325.000.000.

(Approvato).

#### Art. 3.

La quota annua autorizzata con l'articolo 3 della legge 12 giugno 1930, n. 800, per le spese di miglioramento dell'efficienza bellica delle piazze marittime, difese costiere, arsenali e dipartimenti marittimi, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1932-33, in lire 19.100.000.

(Approvato).

#### Art. 4.

La quota annua autorizzata con l'articolo 4 della legge 12 giugno 1930, n. 800, per lavori portuali interessanti il miglioramento delle piazze marittime e delle basi navali, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1932-33, in lire 11.000.000.

(Approvato).

#### Art. 5.

Le disposizioni dell'articolo 20 del Testo Unico concernente l'amministrazione e la contabilità dei corpi, istituti e stabilimenti militari, approvato con Regio decreto 2 febbraio

1928, n. 263, sono estese, in relazione al disposto del successivo articolo 44, ai capitoli riguardanti le spese del materiale e della mano d'opera dei Regi arsenali militari marittimi; i relativi prelevamenti non potranno eccedere, durante l'esercizio 1932-33, la somma di lire 3.000.000.

I capitoli a favore dei quali, nell'esercizio 1932-33, potranno operarsi prelevamenti dal fondo a disposizione di cui ai succitati articoli, sono quelli descritti nell'annessa tabella A.  
(Approvato).

#### Art. 6.

Le economie che saranno accertate in conto della competenza e dei residui nei capitoli della parte ordinaria del bilancio degli esercizi finanziari 1932-33, 1933-34 e 1934-35, eccettuate quelle provenienti da capitoli di spese fisse e di spese obbligatorie e d'ordine, saranno, in sede di rendiconto consuntivo, trasportate rispettivamente in aumento alle assegnazioni di competenza e dei residui del capitolo di parte straordinaria relativo al « Fondo complementare per le nuove costruzioni navali ».  
(Approvato).

#### Art. 7.

È prorogata, a tutto l'esercizio finanziario 1932-33, la facoltà concessa al ministro della marina, dal decreto luogotenenziale 11 febbraio 1917, n. 189, di imputare i pagamenti ivi contemplati sul fondo dei residui fino a totale esaurimento, indi sullo stanziamento di competenza della parte ordinaria del bilancio, sia che si riferiscano a spese dell'esercizio stesso, sia che riguardino spese relative agli esercizi precedenti, limitatamente ai capitoli di cui appresso:

Corpo Reali Equipaggi marittimi - Vestiario;

Corpo Reali Equipaggi marittimi - Viveri;

Servizio semaforico e radiotelegrafico, ecc.;

Difese marittime e costiere, ecc.;

Combustibili liquidi e solidi, ecc.;

Materiali di consumo per l'esercizio degli apparati motori;

Materiali per lavori di nuove costruzioni, ecc.;

Materiali e lavori di manutenzione del naviglio, ecc.;

Rinnovamento munizionamento e torpedini, ecc.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: « Incremento dell'automobilismo pesante » (N. 1208).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Incremento dell'automobilismo pesante ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario, legge lo Stampato N. 1208.*

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

#### Art. 1.

È concessa l'esenzione dalla tassa di circolazione interna per un periodo di tre anni:

a) agli autocarri nuovi per merci, muniti di motore a combustione di olio pesante, fabbricati in Italia, della portata netta fra 3000 e 5000 chilogrammi;

b) agli autocarri nuovi per merci con motore a benzina o ad olio pesante, di fabbricazione italiana, a 6 ruote, di cui quattro motrici, di portata non superiore ai Kg. 5000;

c) agli autocarri nuovi a gasogeno, di fabbricazione italiana;

d) ai trattori agricoli fabbricati in Italia dopo il 1° gennaio 1932;

e) alle autoinnaffiatrici stradali fabbricate in Italia, anche se con motore a benzina, su chassis di tipo non anteriore al 1931;

f) agli autocarri per merci ceduti ai privati dalle autorità militari, qualunque sia il tipo e la portata, di cui al successivo articolo 2.

Le norme esecutive della legge stabiliranno le caratteristiche tecniche, a cui devono soddisfare gli autoveicoli, di cui alle lettere a), b), c), d), e), del presente articolo.

(Approvato).

## Art. 2.

È data facoltà al Ministero della guerra di cedere annualmente ai privati autocarri per merci di sua proprietà a prezzo e condizioni di favore, e ciò al duplice scopo di agevolare la diffusione in paese dell'automobilismo pesante da merci e di rinnovare periodicamente i tipi di autocarri in servizio.

Ai sensi dell'articolo 49 della legge 11 marzo 1926, n. 396, sull'ordinamento del Regio Esercito, sarà provveduto alla necessaria reintegrazione della dotazione di autoveicoli.

(Approvato).

## Art. 3.

Il Ministero della guerra, nei limiti della disponibilità del suo bilancio, ed a suo insindacabile giudizio, potrà accordare agli autoveicoli di cui alle lettere a), b), d), e), f), dell'articolo 1 un premio annuo di buona manutenzione per un periodo massimo di tre anni, anche non consecutivi.

(Approvato).

## Art. 4.

Gli autoveicoli già dichiarati « ausiliari militari » alla data di entrata in vigore della presente legge, i proprietari dei quali abbiano già richiesto ed ottenuto le agevolazioni di cui al Regio decreto-legge 9 novembre 1925, n. 2080, continueranno a godere delle stesse agevolazioni loro accordate, finchè permanga in essi la qualità di « autoveicolo ausiliario militare ». Per ogni ulteriore applicazione il decreto-legge citato deve intendersi abrogato come abrogata è la denominazione di « autoveicoli ausiliari militari ».

(Approvato).

## Art. 5.

Il Ministero della guerra, di concerto con quelli delle finanze, delle comunicazioni, dell'agricoltura e delle corporazioni, detterà le norme per l'applicazione della presente legge nelle forme prescritte dalla legge 31 gennaio 1926, n. 100.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

## Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Estensione dell'abbonamento alle tasse sugli affari sugli atti di consenso e sulle formalità ipotecarie per cancellazione del privilegio convenzionale agrario e delle ipoteche in genere iscritte a garanzia di operazioni di credito agrario compiute da Istituti di credito agrario; nonchè per la riduzione a metà delle normali tasse sugli atti e formalità suddette a favore degli Istituti di credito agrario menzionati nel secondo e terzo comma dell'articolo 13 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509 » (Numero 1286).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Estensione dell'abbonamento alle tasse sugli affari sugli atti di consenso e sulle formalità ipotecarie per cancellazione del privilegio convenzionale agrario e delle ipoteche in genere, iscritte a garanzia di operazioni di credito agrario compiute da Istituti di credito agrario, nonchè per la riduzione a metà delle normali tasse sugli atti e formalità suddette a favore degli Istituti di credito agrario menzionati nel secondo e terzo comma dell'articolo 13 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509 ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, segretario:

## Articolo unico.

Sono compresi nell'annuo abbonamento alle tasse sugli affari previsto dall'articolo 21 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509, a favore degli Istituti di credito agrario ivi menzionati, gli atti di consenso e le formalità ipotecarie per cancellazione del privilegio convenzionale agrario e delle ipoteche in genere iscritte a garanzia di operazioni di credito agrario compiute dai detti Istituti.

Lo stesso trattamento è esteso anche agli Istituti autorizzati a compiere operazioni di credito agrario, menzionati nei comma 2° e 3° dell'articolo 13 del su richiamato Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509, limitatamente agli atti riflettenti operazioni di credito agrario.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 marzo 1932, n. 198, che ha dato esecuzione all'Accordo addizionale al Trattato di commercio e di navigazione italo-germanico del 31 ottobre 1925, nonchè al Protocollo e alla Dichiarazione annessi, stipulati in Roma il 3 marzo 1932 » (N. 1211).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 marzo 1932, n. 198, che ha dato esecuzione all'Accordo addizionale al Trattato di commercio e di navigazione italo-germanico del 31 ottobre 1925, nonchè al Protocollo e alla Dichiarazione annessi, stipulati in Roma il 3 marzo 1932 ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

**MARCELLO, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 19 marzo 1932, n. 198, che ha dato esecuzione all'Accordo addizionale al Trattato di commercio e di navigazione italo-germanico del 31 ottobre 1925, nonchè al Protocollo e alla Dichiarazione annessi, stipulati in Roma il 3 marzo 1932.

**PRESIDENTE.** È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 marzo 1932, n. 369, che ha dato esecuzione ai seguenti Accordi fra l'Italia e l'Austria, stipulati in Roma il 18 febbraio 1932:

« 1° Accordo sulla esportazione con annesso e relativi Protocolli;

« 2° Protocollo addizionale al Trattato di commercio e di navigazione italo-austriaco del 28 aprile 1923;

« 3° Protocollo addizionale al Trattato di commercio e di navigazione italo-austriaco del 28 aprile 1923, relativo all'acqua ossigenata » (N. 1270).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione

in legge del Regio decreto-legge 19 marzo 1932, n. 369, che ha dato esecuzione ai seguenti Accordi fra l'Italia e l'Austria, stipulati in Roma il 18 febbraio 1932:

1° Accordo sulla esportazione con annesso e relativi Protocolli;

2° Protocollo addizionale al Trattato di commercio e di navigazione italo-austriaco del 28 aprile 1923;

3° Protocollo addizionale al Trattato di commercio e di navigazione italo-austriaco del 28 aprile 1923, relativo all'acqua ossigenata ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

**MARCELLO, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 19 marzo 1932, n. 369, che ha dato esecuzione ai seguenti Accordi fra l'Italia e l'Austria stipulati in Roma il 18 febbraio 1932:

1° Accordo sull'esportazione con annesso e relativi Protocolli;

2° Protocollo addizionale al Trattato di commercio e di navigazione italo-austriaco del 28 aprile 1923;

3° Protocollo addizionale al Trattato di commercio e di navigazione italo-austriaco del 28 aprile 1923, relativo all'acqua ossigenata.

**PRESIDENTE.** È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 dicembre 1931, n. 1684, sull'ordinamento dell'Ispettorato corporativo » (N. 1272).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 dicembre 1931, n. 1684, sull'ordinamento dell'Ispettorato corporativo ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

**MARCELLO, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 dicembre 1931, n. 1684, sull'ordinamento dell'Ispettorato corporativo, con le seguenti modificazioni:

*All'articolo 2 è aggiunto il comma seguente:*

La precedente disposizione non si applica nei riguardi delle attribuzioni affidate alla Associazione nazionale per il controllo della combustione a norma del Regio decreto-legge 9 luglio 1926, n. 1331.

*Il 1° comma dell'articolo 4 è sostituito dal seguente:*

Coloro che, legalmente richiesti dall'Ispettorato di fornire notizie a norma dell'articolo 1, non le forniscano o le diano scientemente errate od incomplete, sono puniti con l'ammenda sino a lire 3000.

*L'articolo 5 è sostituito dal seguente:*

In caso di constatata inosservanza delle norme di legge, la cui applicazione è affidata alla vigilanza dell'Ispettorato, questo ha la facoltà, ove lo ritenga opportuno, valutare le circostanze del caso, di diffidare con apposita prescrizione il datore di lavoro fissando un termine per la regolarizzazione.

*Dopo l'articolo 5 è aggiunto il seguente:*

**Art. 5-bis.**

Le disposizioni impartite dagli ispettori in materia di prevenzione infortuni sono esecutive. Sono parimenti esecutive, quando siano approvate dal capo dell'Ispettorato regionale competente, le disposizioni impartite dagli ispettori per l'applicazione di norme obbligatorie per cui sia attribuito all'Ispettorato dalle singole leggi un apprezzamento discrezionale.

Contro tali disposizioni è ammesso ricorso al Ministro delle corporazioni entro quindici giorni. Il ricorso non ha effetto sospensivo, salvo i casi nei quali la sospensione sia espressamente stabilita da disposizioni legislative o regolamentari, o il Ministro ritenga di disporla.

Le inosservanze delle disposizioni legittima-

mente impartite dagli ispettori nell'esercizio delle loro funzioni sono punite con l'ammenda fino a lire 2000 quando per tali inosservanze non siano previste sanzioni diverse da altre leggi.

*Le lettere a) e b) del primo comma dell'articolo 9 sono rispettivamente sostituite dalle seguenti:*

a) per le assunzioni del personale ispettivo (gruppo A), a seconda dei posti messi a concorso, il diploma in ingegneria, la laurea in medicina, in scienze agrarie, in scienze fisiche e chimiche, in giurisprudenza od in scienze economiche e commerciali, e in scienze politiche;

b) per le assunzioni del personale amministrativo (gruppo A), la laurea in giurisprudenza o in scienze economiche e commerciali o in scienze politiche.

*Dopo il 3° comma dell'articolo 16 è aggiunto il comma seguente:*

Il Ministro delle corporazioni avrà altresì la facoltà di stabilire un contributo a carico del Fondo speciale delle corporazioni.

**PRESIDENTE.** È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 marzo 1932, n. 376, che approva e rende esecutorio l'atto aggiuntivo 1° marzo 1932 per l'armamento, completamento e l'esercizio della ferrovia Casalecchio-Vignola ed autorizza la corrispondente spesa » (N. 1273).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 marzo 1932, n. 376, che approva e rende esecutorio l'atto aggiuntivo 1° marzo 1932 per l'armamento, completamento e l'esercizio della ferrovia Casalecchio-Vignola ed autorizza la corrispondente spesa ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 10 marzo 1932, n. 376, che approva e rende esecutorio l'atto aggiuntivo stipulato il 1° marzo 1932 per l'armamento, completamento e l'esercizio della ferrovia Casalecchio-Vignola ed autorizza la relativa corrispondente spesa.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Votazione a scrutinio segreto.**

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge testè approvati per alzata e seduta.

Dichiaro aperta la votazione.

Le urne rimangono aperte.

**Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 » (N. 1221).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 ».

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

REGGIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

REGGIO. Onorevoli colleghi, l'esame del bilancio delle comunicazioni dimostra lo sforzo lodevolissimo ed efficace del ministro e dell'amministrazione nel fronteggiare la situazione della diminuzione dei traffici, che è abbastanza importante, per quanto non riguardi solo l'Italia, ma riguardi tutto il mondo.

Nei diversi rami del dicastero delle comunicazioni vediamo che per la marina mercantile si è avuto un aumento di spesa di circa 46 milioni per provvedimenti presi, dei quali va data lode al ministro. Su questo punto non

avrei che a fare una raccomandazione, che cioè l'onorevole ministro vigili affinché i vantaggi, che verranno da questi provvedimenti, siano equamente ripartiti tra tutti i porti d'Italia.

Nelle poste e telegrafi si è avuto anche quest'anno, nella previsione 1932-33, un avanzo di 32 milioni, alquanto inferiore a quello dell'esercizio precedente, che era di 71 milioni, e che pure dimostra come l'amministrazione delle poste e telegrafi abbia anche quest'anno avuto un avanzo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Che fu di 166 milioni!

REGGIO. Io già mi rallegro partendo da un apprezzamento diverso; dopo le sue parole mi rallegro ancora di più. Mi occuperò ora delle ferrovie. Le ferrovie hanno dovuto fronteggiare delle difficoltà dovute alla diminuzione del traffico che vi è stata tra la previsione del 1932-33 e la precedente del 1931-32. Infatti quest'anno il bilancio si chiude in pareggio, mentre nell'anno precedente si aveva un avanzo di 161 milioni circa; ma si è avuta una entrata diminuita per 303 milioni circa ed anche una diminuzione di spese per 142 milioni circa. Non è indifferente quindi l'azione che è stata necessaria per raggiungere questa diminuzione di spese di 142 milioni. Infatti l'opera dell'onorevole ministro è stata assidua nel ridurre il personale e nel diminuire le spese in tutti i rami del Ministero. Per il personale vi sono ancora taluni ipercritici i quali dicono che si potrebbe ancora ridurre di più. Però non bisogna andare al di là di un certo limite, per non compromettere l'efficacia dei servizi.

A questo riguardo mi permetto di comunicare al Senato che da una statistica, che non è italiana ma svizzera, della Unione internazionale delle ferrovie, risulta che, mettendo a un comune denominatore il personale impiegato nelle diverse nazioni, per mille treni-chilometro, l'Italia non è molto superiore in numero a quello di altre nazioni. L'Olanda per esempio ha 0,74 per ogni 1000 treni-chilometro, la Svizzera 0,83, la Svezia 0,87, l'Italia 1,12, la Spagna 1,17, la Francia 1,26, il Belgio 1,40, l'Austria 1,60. L'Italia quindi è ancora in condizione di avere un numero di personale, che non è superiore a quello delle ferrovie di altre nazioni di Europa. Abbiamo la Svizzera che ha 0,83, ma bisogna considerare che la Svizzera ha per il 60 % delle

sue ferrovie elettrificate. Quindi è logico che il personale sia inferiore di numero. Però questo personale è specializzato ed è pagato molto di più di quello che non sia pagato il nostro. Da questa statistica estera risulta che il personale delle ferrovie svizzere in media per ciascun agente era pagato, nel 1913, in franchi svizzeri 2800; nel 1930 in 6500 franchi svizzeri. E notate che bisogna moltiplicare per 3,50 per fare il paragone con gli stipendi dei nostri agenti.

Noi in Italia abbiamo avuto un notevolissimo progresso nelle riparazioni affidate all'industria privata, che hanno dato risultati molto soddisfacenti, perchè gli appalti sono fatti rigorosamente. Se le mie informazioni sono esatte vediamo che, per le riparazioni fatte direttamente dalla amministrazione ferroviaria, una locomotiva nel 1914 richiedeva giorni 206, nel 1930 richiede giorni 41. Le riparazioni dei locomotori nelle officine Genova-Rivarolo nel 1927 richiedevano giorni 159, nel 1930 giorni 37. Voglio perciò rivolgere un plauso all'onorevole ministro per aver raggiunto questi risultati.

Vengo ora a toccare la questione delle tariffe; di esse si dice che in Italia sono troppo elevate. Ma anche qui bisogna esaminare un po' attentamente la questione: cominciamo a distinguere le tariffe viaggiatori da quelle merci.

Circa le tariffe viaggiatori, se il Senato consente, vorrei dare qualche dato che mi sembra molto interessante, anche questo dedotto da una statistica svizzera, quella cioè del « Bollettino della Banca Svizzera » del 1º aprile 1931.

Mi baso sul percorso Basilea-Zurigo di chilometri 88: in terza classe un percorso di tale lunghezza costa, in franchi svizzeri, in Francia 5,80, nel Belgio 6,50, in Italia 8,70, nei Paesi Bassi 14,05, in Svizzera 12,70, in Svezia 14,60, in Germania 13,85, in Danimarca 15,15, in Austria 14,15, in Inghilterra 20,95.

L'Italia è dunque al terzo posto come economia di spesa di trasporto viaggiatori.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma c'è da tener presente la differenziale. L'Italia è al terzo posto perchè lei ha preso una piccola distanza, ma le nostre tariffe sono differenziali e se lei passa i 400 chilometri probabilmente troverà che l'Italia si trova al livello delle nazioni a tariffa più economica.

REGGIO. Veniamo alle merci. La questione

principale è quella della concorrenza automobilistica; essa effettivamente è arrivata a tanto che la spesa che si fa con i trasporti automobilistici è minore di quella per ferrovia. Si dice fino ad una certa lunghezza di percorso, e questo tenendo conto della spesa che vi è dal punto di partenza alla ferrovia e dalla ferrovia al punto d'arrivo. Questa costante, se è ripartita su un numero maggiore di chilometri, ha una minore influenza; se invece è ripartita sopra un numero minore di chilometri, ha una influenza maggiore, per cui nei percorsi più brevi l'automobile vittoriosamente si afferma.

Oggi l'automobile tende ad allargare la sua sfera d'azione. Che cosa abbiamo fatto nella storia dei veicoli? Siamo andati per molti secoli a traino animale; un secolo circa fa è venuta la locomotiva, si sono messe le rotaie e si è andati avanti per un secolo ancora; finalmente è venuta l'automobile. Le locomotive pesano 50 chilogrammi per cavallo; oggi si fanno dei piccoli motori che pesano mezzo chilo per cavallo. Il pneumatico permette grandi velocità su strade ordinarie. Di più si è talmente migliorata la pavimentazione stradale che si è finito per fare su tutta la strada un'unica rotaia. Per cui, col vantaggio del poco peso, dei pneumatici e delle strade asfaltate, l'automobile oggi costituisce un mezzo di trasporto che lotta con le ferrovie.

Qui si parla delle tariffe, ma vi è una considerazione che occorre fare a questo riguardo. La ferrovia è un organismo industriale, però nello stesso tempo è un organismo statale che risponde e deve soddisfare certe altre esigenze che non sono solamente industriali. Di tutte le linee italiane, ve ne sono alcune redditizie, altre poco redditizie e altre infine per niente redditizie.

Se prendiamo anche qui una statistica (risalgo al 1928 per tornare un po' indietro nella situazione), la media annuale del prodotto chilometrico delle ferrovie italiane era di 270 mila lire a chilometro; la media delle principali nove linee italiane di 1.393.000 lire a chilometro; la linea Genova-Arquata, su 43 chilometri, rende 2 milioni e 64 mila lire a chilometro. Dunque vi devono essere linee che sono passive, e altre poco meno. Se la ferrovia deve mantenere delle tariffe sulle quali deve fare il suo bilancio che è globale, evidentemente sono le linee di

maggior traffico che devono provvedere per le linee meno redditizie.

Che cosa fare? Combattere la concorrenza dell'automobile mettendo dei gravami all'automobile? Non sembra opportuno farlo. Bisogna, a mio avviso, alleggerire le ferrovie di tutti i servizi passivi, e renderli più attivi nelle linee di maggior traffico, diminuendo le spese occorrenti, e migliorando le linee stesse.

L'anno scorso, nel bilancio delle comunicazioni, avevo l'onore di presentare al Senato un ordine del giorno, che diede luogo ad alcune osservazioni, e che non potei svolgere poichè non ero presente, non per mia volontà.

Facevo voti che « a rendere più economico l'esercizio delle Ferrovie dello Stato e fronteggiare la concorrenza automobilistica, si sviluppasse gradualmente il concetto già iniziato di lasciare all'esercizio privato e ai servizi automobilistici, eventualmente statali, tutto il traffico dove l'attività ferroviaria di Stato non può proficuamente applicarsi, e vengano dedicati tutti i mezzi possibilmente disponibili al rafforzamento, miglioramento e nuove costruzioni, sulle linee ferroviarie dove si svolge il più intenso traffico nazionale e internazionale ».

Furono fatte allora alcune osservazioni nel senso che questo concetto che io esprimevo potesse essere interpretato come poco favorevole per il Mezzogiorno d'Italia. Dichiaro nel modo più formale ed esplicito che questa non era assolutamente la mia intenzione, perchè in qualunque manifestazione che io abbia fatta del mio pensiero ho sempre affermato che, sulla sempre più intima collaborazione e connessione fra il mezzogiorno ed il settentrione d'Italia, sono basate le fortune del nostro Paese. Non avrei dunque potuto assolutamente pensar diversamente. Si trattava invece di un concetto tecnico, tanto che, se fossi stato presente, avrei forse anche potuto rinunciare a sviluppare il mio ordine del giorno, pensando che questo poteva difendersi da se stesso.

Tanto questo è vero che è venuto un decreto, quello del 21 dicembre 1931, il quale precisamente entra in questo ordine di idee. Questo decreto ha autorizzato il ministro delle comunicazioni a sostituire il servizio automobilistico dove quello ferroviario non sia proficuo. Ha fatto anzi qualche cosa di più: ha dato facoltà

al ministro di sopprimere quelle linee per le quali fosse accertato un *deficit*. È vero che questa soppressione è circondata da notevoli garanzie, quale quella, ad esempio, dell'obbligo pel ministro di sentire il Consiglio dei ministri; ad ogni modo a questo riguardo io mi permetto di presentare all'onorevole ministro una viva preghiera e cioè che egli sia molto cauto nell'applicare questa soppressione e che in ogni caso prima di procedere a tale soppressione voglia vedere se non sia possibile ed utile, piuttosto che distruggere, concedere l'esercizio all'industria privata. Lo Stato non è stato alieno dal seguire talvolta questo concetto. Ha fatto ad esempio la convenzione per la Penisola Salentina e qualche altra dello stesso genere. Io credo che ciò, con certi determinati criteri, e con le opportune garanzie, possa essere molto utile. E su questo punto non avrei altro da dire.

Passo alla seconda parte delle idee da me espresse, cioè a quella che riguarda il rafforzamento, il miglioramento e nuove costruzioni delle linee di grande traffico nazionale ed internazionale. Anche a questo proposito potrei dire che il Governo entra nell'ordine di idee da me espresso. Abbiamo recentemente sentito, nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, parlare della grande necessità di portare a compimento quell'opera notevole che è la Bologna-Firenze, convergendo su di essa tutte le possibilità del bilancio.

Noi non dobbiamo dimenticare che le nostre ferrovie, nel loro schema generale, si iniziano dai valichi alpini: partono poi da Ventimiglia, Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste. Le linee convergono a due nodi di raccoglimento: uno Genova, l'altro Bologna. Genova raduna Ventimiglia, Milano e Torino e avvia il movimento sulla linea del Mediterraneo che per Livorno, Roma, Reggio, Messina e Siracusa tende verso le Colonie nostre. Bologna raduna invece Milano, Verona, Venezia, Trieste e avvia il movimento sulla linea centrale per Roma e sulla linea adriatica per Ancona e Bari, fino a Brindisi.

Queste sono le grandi linee longitudinali italiane, ed è su queste linee che porto la mia attenzione nel senso che debbono essere quanto più possibile migliorate.

Se il Senato mi consente, citerò un mio ricordo personale che risale a 40 anni fa e forse

più. Trovandomi a viaggiare per la prima volta in Inghilterra, arrivato a Dover ed avendo dovuto andare direttamente fino a Edimburgo, ebbi l'impressione che l'Inghilterra fosse un paese piccolo, questo perchè i treni erano molto veloci, fino da allora, in Inghilterra. Vi erano locomotive che per approvvigionarsi dell'acqua si valevano di un lungo pozzo canale che correva parallelamente e vicino alle rotaie, e dal quale, con la forza stessa della macchina si aspirava l'acqua. Questo per non far fermare il treno. La posta cadeva nelle stazioni intermedie per mezzo di un sacco appeso al treno con una corda che veniva tagliata con un coltello alle stazioni volute. Le società ferroviarie inglesi già in quell'epoca avevano raggiunto mezzi di celere smistamento.

E poichè il Senato me lo consente, dirò ancora che in questo viaggio avevo per compagno un giovane ingegnere della allora esistente Società Mediterranea, ed esso si chiamava Riccardo Bianchi; quel Riccardo Bianchi che con pensiero nobilissimo l'onorevole ministro Ciano ha voluto rammentare in altre occasioni. Il Bianchi, una ventina di anni dopo, applicò molti di quei concetti in uso già nelle ferrovie inglesi, dando alle ferrovie italiane un indirizzo moderno. Cioè s'ispirò al concetto che per l'economia delle ferrovie bisogna avere dei treni leggeri, occupati per quanto possibile, veloci per quanto possibile, e quindi linee piane, ampie curve, e non passaggi a livello. Questi sono i concetti che il Bianchi cominciò ad applicare col rafforzamento delle locomotive, e con altri mezzi; per esempio con la introduzione per la prima volta in Italia dei vagoni a carrozze intercomunicanti, i quali permettono di riempire dappiù i posti perchè, se un viaggiatore non trova posto in una vettura, ha il modo di cercarlo in un'altra. Si tratta di quei vagoni che in quel viaggio avevamo veduto per la prima volta, e che si chiamavano « *armonicals trains* », non perchè queste vetture avessero qualche cosa di armonico, ma per quel soffietto che le unisce.

Di più, dopo il 1905, il Bianchi applicò il concetto del miglioramento delle linee e tale concetto si è andato sviluppando tanto che è venuta nel 1908 la legge delle direttissime: la Roma-Napoli, la Bologna-Firenze e la Genova-Milano. Si è capito che bisogna ferroviariamente accorciare l'Italia. Questa legge

delle direttissime ha dato un grande utile e nessuno lo vorrà disconoscere. Per la Roma-Napoli si è avvicinato enormemente il Mezzogiorno, per raggiungere il quale abbiamo dei percorsi tali che, per trovarne dei simili in Europa, dobbiamo andarli a cercare nella Russia.

La Bologna-Firenze darà dei grandissimi vantaggi perchè abbrevia il percorso da due ore e mezza ad un'ora e sei minuti. Inoltre bisogna considerare che con la doppia trazione sulla Porrettana si fanno dei treni di 480 tonnellate; con la direttissima si faranno pure in doppia trazione dei treni di 1000 tonnellate, quindi si otterrà il medesimo risultato con la metà della spesa.

Rimane la direttissima Genova-Milano-Torino. A questo proposito siamo di fronte ad un fatto nuovo: quello di una iniziativa presa nelle regioni liguri, piemontesi e lombarde, sotto gli auspici del Capo del Governo, per linee autocamionabili. Quando ho detto questo dovrei dire che basta, perchè il Capo del Governo è talmente lungimirante che, se ha patrocinato questa iniziativa, essa deve certamente riuscire utile. Voglio dire per quali ragioni il problema si è spostato alquanto. Perchè effettivamente Milano, Genova e Torino si trovano su di un triangolo che ha i lati con distanze da 150 a 160 chilometri all'incirca; sono queste condizioni ideali per l'economia dei trasporti automobilistici. Di più dal porto di Genova oggi vi è già un notevole movimento che comincia ad avviarsi con mezzi autocamionabili sulle linee Milano e Torino ed anche più oltre. La strada è inadeguata a tale movimento, perchè la strada che percorrono questi camions va piana fino a Ponte-Decimo, poi sale con *tournequets* e con pendenze dell'8 %; il servizio si fa in questo modo: i camions arrivano fino ai piedi della salita, poi vi è una trattrice che li aiuta a salire fino alla vetta, nella notte i camions sostano e lì ingombrano la strada e la trattrice torna a prendere gli altri, facendo la spola. Ebbene oggi con questo sistema imperfetto siamo arrivati al 5 % del movimento del porto di Genova: 350 mila tonnellate.

Di più oggi i camions hanno tutti i giorni nuovi perfezionamenti: motori che costano meno, applicazione della nafta ecc. Dimodochè qualche cosa bisognava fare e questa iniziativa non si può che lodare.

Dirò anche che la dobbiamo lodare noi che

abbiamo combattuto per 20 anni per avere la direttissima e per una ragione molto semplice. Oggi il porto di Genova subisce una sosta nei traffici per l'attuale situazione, ma cesserà questo stato di cose, e un bel giorno riprenderà tutta la sua attività.

Si presenterà quindi la necessità, un dato momento, di fare qualcosa ed allora che cosa sarebbe avvenuto? Siccome per fare questa direttissima ci vogliono molti anni, si sarebbe certamente ricorso a qualche ripiego ferroviario, spendendo parecchi milioni, che il giorno poi in cui si sarebbe resa necessaria la costruzione della direttissima si sarebbero resi inutili. La nuova strada auto-camionabile sarà anche utile quando verrà il momento, e noi non ne perdiamo la speranza, in cui anche la direttissima possa venire a rafforzare gli attuali sistemi ferroviari per affrontare altre difficoltà e altre esigenze, che forse non sono quelle attuali, che si racchiudono specialmente nel triangolo Milano-Torino-Genova.

Noi per la direttissima non dobbiamo perdere di vista il futuro. Noi siamo molto insidiati dalla concorrenza dei porti dei mari del nord, che come tariffe vengono a fare una grave concorrenza a tutti i porti d'Italia.

La Francia tacitamente, ma tenacemente, dal porto di Marsiglia, se ne va sul Rodano, anzi se ne è già andata, spendendo miliardi con una galleria di sette chilometri sotto la quale possono transitare natanti di 1000 tonnellate. Dal Rodano risale e si avvia sino a congiungersi al Reno, tende a poter raggiungere il Reno che con tutti i canali della Germania forma una cerchia che si stende intorno all'Italia.

La cosa oggi non ha una importanza politica, ma la politica oggi è così e domani può essere in altro modo. Le situazioni economiche hanno sempre una grande influenza su quelle politiche. Quale è il rimedio? Noi dobbiamo puntare risolutamente e ferroviariamente, perchè non possiamo fare diversamente, verso l'Europa centrale con la direttissima Genova-Milano e lo Stelvio. Noi dobbiamo pensare che, con lo Stelvio, Genova e Milano si avvicinebbero a Monaco di 120 chilometri. Genova diventerebbe più vicina a Monaco di Amburgo per 200 chilometri.

Ma parliamo dei problemi attuali; ciò non

è che una visione di quello che potrà essere l'avvenire. Noi possiamo però pensare a quella sistemazione ferroviaria grandiosa che non dovrà esser fatta oggi, ma che si potrà fare in avvenire.

Un'ultima considerazione, perchè non voglio abusare della pazienza del Senato. Poichè desideriamo avere la camionabile, dobbiamo prevedere che le linee ferroviarie attuali saranno alleggerite dal movimento delle merci, e dovremo provvedere a attrezzarle in modo da soddisfare a un maggiore movimento viaggiatori. A Genova abbiamo sempre avuto il desiderio di avere una linea diretta senza fermate Genova-Milano; questo non si può ancora avere perchè c'è un tratto che non è ancora elettrificato, fra Voghera e Milano.

Si è pensato in passato che vi fossero difficoltà a far passare le condutture elettriche di contatto sul ponte di Mezzana-Corti sul Po. Ora pare invece che la linea finirà per essere elettrificata, ma lo sarà con un sistema diverso dal resto della linea attuale. Questa è una questione seria, giacchè il sistema di elettrificazione delle ferrovie italiane è stato fatto a corrente trifase per la massima parte, per usufruire dei trasporti trifasi a grandi distanze, perchè lo sviluppo delle invenzioni circa l'elettricità non era allora progredito come lo è adesso. Oggi invece è stato inventato un apparecchio meraviglioso, il raddrizzatore a vapore di mercurio, che poi non è altro che una valvola termoionica come quelle dei nostri apparecchi radio; cosicchè un apparecchio statico può prendere la corrente trifase e ridurla a corrente continua e dalle ultime invenzioni pare anche che si possa trasformare la corrente da continua a trifase.

Allora anche noi ci siamo trovati nella necessità di modernizzarci e di adoperare cioè la corrente continua; abbiamo fatto l'esperimento sulla Foggia-Benevento-Napoli, riuscito benissimo, e quindi, se le mie informazioni sono esatte, la direttissima Bologna-Firenze sarà elettrificata a corrente continua per poter raggiungere sulla stessa la velocità di 120 chilometri all'ora, che non è possibile con la corrente trifase. Perciò anche la stazione di Milano, dato che la Bologna-Milano sarà elettrificata a corrente continua, sarà anch'essa elettrificata con tale sistema.

Ammesse giuste queste mie premesse, mi pare logico il dedurre che, il giorno che si facesse la direttissima Genova-Milano, essa sarebbe tutta elettrificata a corrente continua, o almeno sarebbe elettrificata con tale sistema una delle tre linee che allora partirebbero da Genova. Perchè pertanto non si potrebbe subito, quando sarà elettrificata a corrente continua la stazione di Milano, arrivare per una linea a Genova con tale sistema? E in difetto perchè non si potrebbe almeno arrivare fino a Arquata? Vi sarebbe sempre la fermata per il cambio di locomotore a Arquata, ma, ammesso di arrivare da Genova a Arquata con la trifase in 45 minuti, si potrebbero percorrere i 110 chilometri da Arquata a Milano, a corrente continua, in un'ora, e ridurre il percorso Genova-Milano a una durata di un'ora e tre quarti.

La soluzione è difficile, ma non impossibile, e prego l'onorevole ministro di voler sottoporre il quesito a studio accurato.

E finisco, onorevoli colleghi.

Il problema delle ferrovie italiane, se vogliamo mantenere l'integrità di bilancio, per quanto difficile, può essere risolto; ma occorre anche un'altra cosa, e cioè la collaborazione del pubblico.

Non vi devono essere persone che pretendano che siano occupati due posti soli in uno scompartimento dove ci sono sei posti. Alla stazione di Milano, dove l'indicazione dei treni è fatta magnificamente, si vede ancora gente che, quando passa, domanda sempre: «È questo il treno per Roma? è questo il treno per Genova?» e così via. Questo non deve accadere.

Bisogna che il pubblico collabori. Occorre nel pubblico spirito di sacrificio, di disciplina e di fiducia nelle persone che ci governano. Quei tre sentimenti che il Fascismo e il suo Duce hanno saputo diffondere negli italiani e che ci permettono in ogni campo di guardare con fiducia all'avvenire. (*Applausi*).

RICCI FEDERICO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCI FEDERICO. Onorevoli senatori, l'onorevole ministro delle comunicazioni si lagnò l'anno scorso perchè io non avevo preso parte alla discussione.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ha preso parte lo stesso.

RICCI FEDERICO. Io ottempererò ora al suo desiderio, poichè ogni suo desiderio per me è legge!!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È ormai un'abitudine decennale.

RICCI FEDERICO. Devo ringraziare l'onorevole ministro di aver voluto ricordare, relativamente ai premi per la marina mercantile, una proposta da me avanzata due anni fa cioè quella di ripristinarli, date le condizioni disastrose del nostro armamento.

Se quella proposta fosse subito stata accettata si sarebbero evitati gravissimi danni.

I noli allora molto bassi non ebbero poi miglioramento sensibile. Il loro numero indice che era circa 73, base 1913 rimase sempre depresso. Se però allora la cosa poteva essere discutibile, divenne poi necessaria e si ebbe finalmente il noto provvedimento del dicembre scorso.

Accenno a questo argomento un po' anche perchè all'estero si è rimproverato all'Italia di sussidiare la marina, e il rimprovero venne da fonte inglese. Ora è contro la concorrenza inglese e delle nazioni che come l'Inghilterra abbandonarono la base aurea che noi dobbiamo difenderci. I noli, quotati sempre in valuta inglese, per la svalutazione della sterlina, hanno subito un deprezzamento dal 20 al 25 per cento per noi che non abbiamo abbandonato la base aurea. Ma son rimasti invariati per l'armatore inglese, dato che in Inghilterra non sono mutati i prezzi nè il costo della vita.

Non è da ritenere peraltro che il premio abbia avuto effetti stimolanti tali da rimettere in circolazione tutte le nostre navi. Esso si limitò in pratica a impedire un ulteriore peggioramento, e di ciò bisogna contentarsi.

Si riconnette a questo decreto sui premi per la navigazione un altro, che pure fu all'estero oggetto di critiche. Si è imposta su tutte le merci, importate dall'estero, una tassa di sbarco di 2,50 per tonnellata.

Si obietta: con questo venite a gravare il commercio con l'estero.

Teniamo presente che il premio di navigazione tende a tener bassi i noli, ed è quindi utile a tutta l'economia nazionale, e questo basso livello dei noli fa sì che le merci possano sopportare la tassa sbarchi. Le cose sarebbero diverse se i noli riprendessero (ed è perciò

che ho voluto stabilire questa corrispondenza). Allora, come sarebbe abolito il decreto per il premio sulla navigazione, così dovrebbe essere abolita la tassa sbarchi, chè altrimenti quelle lagnanze sarebbero giustificate.

Il suddetto decreto non contiene la condizione risolutiva automatica, nel senso che ove i noli aumentassero, divenendo remunerativi, il premio dovrebbe essere ridotto o addirittura abolito. Non credo che prima della fine dell'anno avremo questo inopinato aumento; però, quando per il 1933 si dovesse rinnovare il decreto, ritengo sarebbe bene introdurre una condizione di questo genere.

Io procedo rapidamente nel mio dire, stante l'ora tarda, abolendo le stazioni intermedie, come fanno i treni leggeri testè istituiti dall'onorevole ministro delle comunicazioni....

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. .... per educare il pubblico, come diceva il senatore Reggio!

RICCI FEDERICO. La situazione della marina mercantile è, come già dissi, disastrosa. Noi abbiamo 586.000 tonnellate in disarmo, cioè il 17,60 per cento del nostro naviglio.

L'Inghilterra ha in disarmo il 15,50 per cento ed ha in questi ultimi tempi migliorato grazie alla svalutazione della sterlina.

Per tutto il mondo il disarmo è 20 per cento del tonneggio. Questo spiega la caduta dei noli e la crisi; donde la opportunità di incoraggiare le demolizioni, e di non fare affidamento sulla possibilità di nuove costruzioni navali.

Anche per i cantieri navali volgono tempi tristi, tanto tristi che le costruzioni marittime in Inghilterra sono discese da 1.478.000 del 1930 a 502.000 nel 1931. In Italia abbiamo avuto nel 1931 un certo progresso avendo varato 167.000 tonnellate invece di 96.000 del 1930. Ma sarà un benessere duraturo? Esso dipende da circostanze che probabilmente non si ripeteranno, come le ordinazioni dei due grandi transatlantici *Rex* e *Conte di Savoia*. Evidentemente si tratta di una cosa eccezionale, quello fu un ardimento non solo tecnico ma anche e specialmente finanziario e commerciale. Sono cose che non si ripetono tanto presto.

Da parte dell'estero abbiamo avuto commesse notevoli mercantili e principalmente militari, tanto che, come risulta dalle stati-

stiche, la nostra bilancia commerciale si è avvantaggiata; infatti l'esportazione di navi nel 1931 ha raggiunto 329 milioni di lire, mentre era stato di 75 milioni l'anno precedente,

Questo è un miglioramento per la bilancia commerciale, ma lo sarà pure per la bilancia dei pagamenti? I costruttori, grazie alla assicurazione di Stato, percepiscono indubbiamente ciò che loro spetta. Se poi lo Stato italiano riscuoterà interamente i crediti verso tutti i paesi cui furono vendute le navi io non so. Lo auguro, ma è lecito sollevare qualche dubbio. Ricordiamo quello che è avvenuto alla Germania l'anno scorso; essa fece un credito eccessivo a nazioni estere che a suo tempo non pagarono puntuali, il che fu una delle cause della crisi.

Analogo all'argomento dei premi di navigazione è quello delle sovvenzioni marittime. La tabella pubblicata nella relazione al bilancio dà una perdita di 115 milioni tra tutte le compagnie sovvenzionate, il cui capitale è complessivamente 568 milioni. Nell'anno precedente avevamo 24 milioni di perdita, prima ancora, 18 milioni. Insomma si è sempre lavorato in perdita malgrado le sovvenzioni, cresciute da 194 milioni del 1927 a 223 del 30 e 253 del 32.

Favorevole come sono al principio che anima queste sovvenzioni, ben comprendendo come occorra tutelare la penetrazione della bandiera italiana specialmente nei mari meno frequentati, attiro l'attenzione del Senato sulle cifre della relazione De Vito.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Mi pare che quei cento e tanti milioni riguardino una sola società: quella che secondo l'onorevole Ciccotti distribuiva quel tale 10 per cento. Mi pare poi che abbia perso 106 milioni da sola.

RICCI FEDERICO. Perfettamente; l'onorevole Ciano mi ha preceduto. Nel 1930 ha perduto 116 milioni ed aveva guadagnato nel 29 159 mila lire. Come si fanno questi bilanci? Io attiro l'attenzione dell'onorevole ministro su questo fatto, poichè sono società sovvenzionate e bisognerebbe esaminare se gestiscono il loro patrimonio e conducono i loro affari nel modo più corretto ed economico possibile, e se non sono affette dalla malattia che ha afflitto la nostra vita economica cioè dalla megalomania.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. I bilanci sono ispezionati...

RICCI FEDERICO. Da questi risultati non parrebbe!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Nelle convenzioni marittime è riservata al ministro delle comunicazioni la facoltà di mandare ad ispezionare i bilanci di queste società. Io l'assicuro che queste ispezioni sono state fatte; ma gli ispettori tornano con delle conclusioni che Ella, onorevole Ricci, sa come sono; Lei è maestro in fatto di bilanci.

RICCI FEDERICO. Non di questi bilanci! (*Si ride*).

Veniamo all'esame del traffico marittimo. Tutto il traffico marittimo dei nostri porti dall'anno scorso a quest'anno è disceso di 8,60 per cento, il movimento del 1931 è stato di 32.437.000 tonnellate, contro 35.315.000 del 1930 e 36.747.000 del 1929. Queste cifre sono quelle esposte dalla Giunta del bilancio alla Camera dei deputati; ma per la nostra Commissione di finanza le cifre cambiano, procedendo dalla Camera bassa alla Camera alta anche le cifre si sono innalzate, e il movimento è salito a 33.427.000 per il 1931 a 36.968.000 per il 1930.

DE VITO, *relatore*. Dipende dalla diversità delle fonti; l'ho già rilevato!

RICCI FEDERICO. La differenza dall'uno all'altro anno è la stessa; ma sarebbe bene che anche le cifre fossero coerenti.

Nel movimento dei passeggeri abbiamo una

sconcordanza maggiore; secondo l'una fonte vi è un aumento da 8.420.000 a 8.498.000 secondo l'altra vi è una diminuzione, da 9.536.000 a 9.205.000.

Tutte queste statistiche avrebbero valore e si presterebbero a studi e conclusioni se, anche nei comunicati, fosse sempre distinto il movimento tra i porti italiani da quello coi porti esteri. È questa una osservazione che ho fatta già due o tre anni fa e mi fu data ragione.

La natura e l'importanza del movimento interno è tutta diversa da quello coll'estero.

Ad esempio, nel movimento interno, la stessa merce è contata due volte come carico al porto d'imbarco e come scarico al porto d'arrivo. Nel movimento coll'estero conta una volta sola perchè o parte o arriva.

Per quanto riguarda lo studio del traffico viaggiatori, la confusione e l'imprecisione di quelle statistiche sono anche più gravi. Si comunica che la bandiera italiana ha trasportato 98,90 per cento del totale dei viaggiatori, comprendendovi senza distinzione coloro che vanno o vengono da Napoli alla Sicilia, da Trieste a Venezia, e coloro che arrivano o partono per l'America.

Nella prima categoria, movimento tra porti nazionali, funziona esclusivamente la bandiera italiana. Ma interessa conoscere quanti arrivano dall'estero e quanti fra essi son trasportati da nostre navi.

Tornando alle merci, ecco come è distribuito il movimento sulle varie rotte:

	Anno 1928		Anno 1929		Anno 1930		Anno 1931	
	000 omessi	Totale bandiera italiana						
Tra porti italiani . . . . .	9.674	98 %	9.930	98 %	9.323	97 %	9.709	97 %
Mediterraneo . . . . .	3.498	79	3.824	80	3.697	78	3.006	77
Mar Nero . . . . .	1.642	75	2.069	80	3.363	61	3.549	61
Nord Europa . . . . .	13.437	38	14.042	42	13.141	37	11.132	33
Africa occidentale . . . . .	287	70	341	75	472	77	361	75
Nord America . . . . .	3.266	63	2.794	61	2.541	51	1.524	62
Sud e Centro America . . . . .	2.589	42	2.210	47	1.463	49	1.778	42
Oltre Suez . . . . .	1.242	62	1.357	61	1.164	57	1.130	56
Australia . . . . .	294	16	181	22	251	23	248	20
<b>Totale . . . . .</b>	<b>35.529</b>		<b>36.747</b>		<b>35.415</b>		<b>32.437</b>	

Da giornali ed anche nella discussione alla Camera furon fatti rilievi curiosi. Ad esempio di diminuzione di traffico, e del nostro traffico in particolare, si citò la contrazione del movimento nel canale di Suez. Io mi chiedo che relazione v'è tra l'uno e l'altro e vedo che l'*oltre Suez* rappresenta solamente un trentesimo di tutto il nostro traffico. Non si cita invece il movimento col Mar Nero, dove il traffico italiano è in aumento.

Collo stesso criterio col quale citiamo a nostra scusa il movimento del Canale di Suez, potremmo citare a nostra accusa l'accresciuto movimento nel Mar Nero, dove noi abbiamo un traffico molto superiore a quello del Canale di Suez, con una forte partecipazione della nostra bandiera. Mentre nel 1928 vi era un movimento di 1.642.000 tonnellate, oggi siamo quasi al doppio e cioè 3.549.000 tonnellate.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Si tratta di dati che servono a dare un'idea dei traffici mondiali.

RICCI FEDERICO. Onorevole ministro non è però logico, dire, che il traffico dei porti italiani è diminuito per le stesse cause di quello del Canale di Suez.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma dove è scritto per le stesse cause? È diminuito in tutte le parti, quindi anche in Italia. Le cause sono un altro argomento!

RICCI FEDERICO. Non è esatto che sia diminuito dappertutto; il traffico complessivo attraverso il Bosforo è molto aumentato. Mentre il movimento del porto di Amburgo è diminuito, quello del porto di Gdynia è aumentato e non di poco. Forse non tutti i colleghi sono versati in questa materia e non tutti conoscono la storia del porto di Gdynia. Accennerò ora a quanto mi proponevo di dire più tardi a proposito di questo porto, costruito dalla Polonia circa sei anni or sono, che arrivò nel 1930 ad un movimento di 3.624.000 tonnellate, e nel 1931 a tonnellate 5.350.000, poco inferiore a Genova, (che nel 1931 scese a tonnellate 6.550.000).

Tale porto fu fondato dalla Polonia con capitale francese e risponde ad un concetto politico, perchè si vuole attraverso ad esso sostituire il commercio dei porti tedeschi e in particolare di Amburgo.

SECHI. E il porto di Danzica?

RICCI FEDERICO. Con i porti di Gdynia e di Danzica insieme si vuole arrivare, attraverso la Polonia, anche nella Rumania e nel Levante. Con questi porti e colle grandi ferrovie costruite o in costruzione in Polonia, il traffico francese e americano tende a penetrare nel Levante attraverso la Polonia, escludendo tanto la Germania, che il Mediterraneo.

Quantitativamente il traffico marittimo in Italia appare contratto principalmente per l'azione di un elemento perturbatore che talvolta ha fatto molto e talvolta poco: intendo parlare del carbone delle riparazioni, importato dalle Ferrovie dello Stato. Vi sono stati anni nei quali esse han ricevuto moltissimo ed anni in cui hanno ricevuto poco.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma insomma quale è stata la rovina ferroviaria! Lei certamente lo sa.

RICCI FEDERICO. C'è una differenza di oltre un milione di tonnellate dall'anno scorso a quest'anno; le importazioni per riparazioni furono 3.549.000 tonnellate nel 1928 e 1.471.000 nel 1931 mentre il consumo delle ferrovie fu quasi costante su 2.500.000. Con ciò non intendo muovere appunto alle ferrovie. Ma certo i porti soffrono di questi sbalzi; talora appare un'illusoria prosperità tal'altra un collasso. Altre cause di minor traffico sono il carbone per i privati ed il grano. Molto meno le altre merci.

Dividiamo i porti in due gruppi: Tirreno, Adriatico e Insulare-Meridionale. Vediamo che la diminuzione di traffico nel gruppo del Tirreno è la più forte, in media 9,60 per cento in confronto del 1930; l'Adriatico presenta una contrazione minore, solo 6,40 per cento perchè il traffico si è sviluppato col Levante, e dalla Russia i vapori vengono più facilmente nell'Adriatico che nel Tirreno.

Inoltre i noli, tutti più bassi, hanno facilitato la penetrazione della merce a maggiore distanza, Infine vi furono facilitazioni ferroviarie concesse in corrispondenza ai porti adriatici perchè in essi (fortunati loro!) le ferrovie sentono di più la concorrenza della navigazione interna e delle belle strade piane automobilistiche.

Ciò non sempre avviene nei porti del Tirreno, dove il traffico s'è contratto di più. Il più danneggiato è Livorno, il cui traffico è

diminuito da 2.000.000 di tonnellate a 1.491.000, in gran parte a causa del carbone.

	000 omessi	1913	1923	1928	1930	1931
Avvisi . . . . .	tonn.	6.215	5.750	7.162	6.234	5.710
Partenze . . . . .		1.212	651	1.021	899	840
		<u>7.427</u>	<u>6.401</u>	<u>8.183</u>	<u>7.133</u>	<u>6.550</u>
		==	==	==	==	==

Poi viene Genova, per la quale abbiamo le seguenti cifre:

Adunque il traffico del porto di Genova nel 1931 è stato 1.530.000 tonnellate meno che nel 1928, in cui aveva raggiunto il massimo, è stato 880.000 tonnellate meno dell'anteguerra ed è quasi disceso al livello del 1923. In questi primi quattro mesi del 1932 la contrazione rispetto al 1931 è del 12 per cento.

Genova rappresentava il 24 per cento dei porti d'Italia; ora il 20 per cento. Non è a dire che la diminuzione sia dovuta al carbone delle ferrovie nè a quello dei privati; leggermente è dovuta al grano, ma principalmente al complesso di tutte le merci ed all'esportazione.

La diminuzione del traffico del porto di Genova è una conseguenza della contrazione dei traffici e della crisi industriale in tutta Italia, nonchè della crisi locale: poichè, badiamo bene, Genova in questo momento attraversa un periodo di crisi gravissima. La disoccupazione è proporzionatamente più forte nel Genovesato che in ogni altra regione d'Italia. Il porto di Genova, circa il quale il collega Reggio espresse l'opinione che il traffico ritornerà, si avvia ad una decadenza che io prevedo negli anni scorsi, quando l'onorevole ministro mi rimproverava il velo costante di lutto che io avrei steso sulle prospettive avvenire. Fervidamente mi auguro che Genova possa uscire da questa crisi, ma ne dubito. Vi sono molte cause che mi fanno impensierire. Nè mi illudo circa la possibilità d'una larga partecipazione al traffico internazionale, come dissi altre volte; nè circa il transito colla Svizzera, che si aggira ora sulle 170.000 tonnellate (sopra un traffico complessivo svizzero coll'oltremare di 800.000 tonnellate) e non è destinato a crescere non ostante qualunque nostro sforzo.

Avevo consigliato alcuni rimedi, cercare almeno di stimolare le industrie locali con la creazione di una zona industriale, come è stato fatto in altri porti d'Italia, il che ha permesso il formarsi e il concentrarsi colà di industrie, ciò che oggi porta un reale giovamento.

Nulla è stato fatto in questo senso per Genova. E intanto tale sistema di concedere altrove speciali facilitazioni si va ogni giorno intensificando. È stato, ad esempio, accordato l'esonero dalla tassa scambi per tutte le industrie che operano in quelle zone industriali, e che già godono dell'esonero della tassa di ricchezza mobile.

Ho già accennato altra volta alla decadenza del mercato del caffè nel porto di Genova; mercato che se non è del tutto scomparso, è per lo meno gravemente compromesso a causa dei favori concessi ad altri porti e della concorrenza dell'estero.

Le compagnie di navigazione tedesche portano il caffè ad Amburgo e se il ricevitore d'Amburgo vuole mandare il caffè nel Levante la stessa nave lo tiene a bordo e lo porta in Asia Minore senza aumento di noli. Le nostre compagnie di navigazione, che fanno lo stesso servizio, praticano lo stesso nolo per il trasporto del caffè dal Brasile a Genova, ma quando si tratta di trasportare il caffè da Genova nel Levante domandano un nuovo nolo. Quindi il commercio del Levante viene attirato ad Amburgo a danno di Genova e di Trieste, la quale ultima però gode di altre facilitazioni quali la facoltà di pagare il dazio a tre mesi anzichè a contanti, come spiegai altra volta.

Ora è anche un poco in pericolo il commercio del vino, a causa di quel tale decreto che uscì tre o quattro anni fa e che fu più volte rinnovato; decreto col quale per il percorso a nord

della linea Roma-Teramo, si concede la riduzione del 50 per cento sul nolo ferroviario dei vini provenienti dalla bassa Italia e diretti in Lombardia.

In tal modo le ferrovie attirano a sè quel traffico e sottraggono annualmente al porto di Genova circa trentamila tonnellate di vino, con danno per i lavoratori dei porti d'imbarco, per i bastimenti che facevano il trasporto, per gli sbarcatori, per tutte le categorie di lavoratori dei porti d'arrivo e per le classi commerciali.

Con un vantaggio per le ferrovie, forse? No, perchè anche queste hanno un danno di quarantasei milioni di lire, messo esplicitamente in evidenza nel bilancio.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ora è ridotto al 25 per cento.

RICCI FEDERICO. Ma non basta a curare il male.

Soprattutto è curioso questo fatto: i Genovesi chiedono la stessa riduzione ferroviaria per il vino che, arrivato a Genova, viene spedito su vagoni a Milano, e non l'ottengono. Logicamente se il vino proveniente dalla Sicilia esclusivamente per via ferroviaria gode di una riduzione di tariffa per il trasporto oltre Roma, dovrebbe godere della stessa riduzione per il trasporto da Genova a Milano, quando fosse arrivato a Genova per via mare. Chi veramente profitta di quella facilitazione non sono nè i produttori nè i commercianti di vino, ma sono i proprietari di vagoni serbatoio, in generale società estere. Raccomando la pratica ai ministri competenti.

Io non parlerò a lungo sulla direttissima. Ho già manifestato altre volte il mio vivo desiderio che essa si faccia, ma in pari tempo la mia sfiducia. La direttissima non si è fatta e non si farà. Questa è pur troppo la realtà, prescindendo dalle promesse delle autorità e specialmente di quelle già ricordate che rappresentano il Governo a Genova. Dopo un prefetto, che nel 1929 prometteva di costruirla con rapidità fascista, oggi ne abbiamo un altro cui quasi pare sentir già « il rumore delle perforatrici »!

Altro ci vuole! Io credo che ora una ragione di rinvio potrà venire dall'altra strada che si progetta di fare, la camionabile, della quale ha parlato l'onorevole senatore Reggio. Adesso a Genova non si parla di altro. L'animo geno-

vese si esalta in questi casi; sempre si esalta di fronte a un progetto, ed è incapace di discernere se il progetto sia o no suscettibile di esecuzione, anzi prescinde dalla sua praticità, giuoca di fantasia, si immagina il progetto eseguito e colla massima disinvoltura passa dopo qualche giorno ad esaltarsi per un altro! È uno stato d'animo curioso, come è curioso il verbo coniato per indicarlo, verbo che in italiano non saprei tradurre.

Si dice che il genovese si invejenda.

Il genovese si è « invejendato » per il porto franco, promesso e poi non dato, poi per la direttissima Genova-Milano, promessa e non costruita; adesso « s'invejenda » per la camionabile Genova-Milano. Questa camionabile è un'ottima cosa ed io l'approvo sotto tutti i punti di vista, ma l'approverei dippiù se veramente si facesse. (*Si ride*). Poichè osservo che si ripete la storia della direttissima.....

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Adesso « s'invejenda » lei! (*Ilarità*).

RICCI FEDERICO. Eravamo in un'epoca prefascista, è vero, ma anche allora gli uomini che governavano ricorrevano a promesse ed i progetti, avevano lodi e consensi di congressi, commissioni, stampa, ecc.

Lo stesso entusiasmo che c'è oggi per la camionabile c'era nel 1908 per la direttissima.

La legge per le tre direttissime fu fatta, ma la Genova-Milano rimase allo stato di legge. Osservo ancora una cosa, che per la direttissima Genova-Milano s'era arrivati più in là, cioè ad uno stanziamento di fondi, che poi non furono spesi. Qui, per la camionabile, non abbiamo neppure lo stanziamento. Chi provvederà al finanziamento? A me non interessa e sono indifferente anche... se i fondi non li provvede nessuno, purchè il lavoro si faccia! (*Viva ilarità*). Però, occorrerà bene provvederli, ed io nulla vedo. Si dice che costerà 200 milioni, ma io credo che si arriverà al doppio, si dice che verrà ultimata nel 1933: io l'auguro, ma credo che non sarà fatta neppure nel 1935. Ad ogni modo ben venga la camionabile, come ogni nuovo mezzo di comunicazione, come ogni nuovo concorrente delle ferrovie.

Circa il tracciato, faccio un'osservazione dal punto di vista militare.

In una stessa vallata ci sono già due linee ferroviarie ed una strada rotabile; vediamo di

non mettervi accanto la camionabile e ciò appunto per quelle considerazioni sugli attacchi aerei, che si sono fatte ieri in questa Aula. Crederei preferibile che la sede della nuova strada fosse alquanto discosta dalle altre. Non insisto però e non propongo diversivi perchè so quanto essi sono stati dannosi alla direttissima Genova-Milano.

Sia per Genova che specialmente per gli altri porti è da raccomandarsi che si facilitino i depositi. Parlo dei depositi delle merci a disposizione del pubblico. Oggi depositare merci in un porto è cosa pressochè impossibile. Le autorità pretendono fitti enormi per i terreni, ci sono poi i sindacati degli operai, sbarcatori, ecc. Provate a depositare merci in un porto e sarete taglieggiati da coloro che vivono nel porto. Tutto questo, è evidente, non è vantaggioso per l'economia nazionale.

Ho accennato altra volta a tale fatto, e ricordo di aver citato a quell'epoca all'onorevole ministro l'esempio di Cassiodoro, che è stato il suo collega ministro delle comunicazioni vissuto ai tempi di Teodorico. Egli aveva, come l'onorevole ministro Ciano, il dicastero dei porti e delle poste.

Diceva Cassiodoro: *Avara manus portum claudit*. Ebbene, onorevole Ciano, Cassiodoro novello, veda di costringere le autorità portuali a facilitare i depositi e il ricarico delle merci in qualunque porto.

E passo ad altri argomenti. Il movimento ferroviario. È da notare che nel complesso sono in diminuzione sensibile le nostre esportazioni per mare, ma sono in aumento o per lo meno invariate le nostre esportazioni per ferrovia; sono in forte diminuzione le importazioni per ferrovia, molto più che le importazioni per mare. La crisi colpisce più fortemente le importazioni per ferrovie che quelle per mare. Tenuta presente la natura dei nostri traffici, si vede quanto è fiera la lotta tra il trasporto per ferrovia e quello per mare. Mentre in Italia, come in tutto il mondo, le tariffe ferroviarie sono rimaste fisse o hanno subito pochi cambiamenti, il nolo marittimo, più flessibile ed elastico, si è adattato all'andamento dei prezzi delle merci. Malgrado che l'indice dei prezzi all'ingrosso sia disceso mi pare da sei a tre, abbiamo le stesse tariffe ferroviarie che c'erano due o tre anni fa, mentre i noli sono ribassati

adattandosi alla situazione presente. Discesi i noli marittimi, molti trasporti che era più conveniente fare per ferrovia si fanno ora per mare. Quale esempio, potrei citare lo zucchero della Cecoslovacchia che veniva in Italia per ferrovia, ed oggi trova convenienza ad imbarcarsi ad Amburgo e di là venire in Italia per mare. Abbiamo poi altre importazioni che una volta si facevano per terra ed ora si fanno per mare; oggi abbiamo vapori non solo di linea ma anche navi da carico che si adattano a toccare più porti, a fare un giro, una specie di periplo intorno all'Italia. Altro fatto importante da rilevare è che nel traffico marittimo abbiamo una diminuzione nel movimento col l'estero ma non in quello tra porti italiani. Ciò significa che molta merce che andava per ferrovia, fatta eccezione per il vino, di cui già dissi, oggi trova convenienza a fare tutto il viaggio o parte di esso per mare.

L'estrema facilità, ed il basso prezzo del trasporto internazionale ha la sua ripercussione nel campo economico politico, essendo una delle cause del continuo alzarsi delle barriere doganali, tanto più che il fatto si aggrava a causa del *dumping*, dei sussidii ecc. Nel passato, la difficoltà di comunicazioni ed il caro prezzo dei trasporti costituivano una efficace protezione dell'industria d'ogni nazione e d'ogni regione. Difficilmente avrebbe potuto il grano prodotto in Ucraina penetrare nei mercati lombardi!

Altra conseguenza della concorrenza della nave al vagone, cui ora si è aggiunta quella gravissima dell'autoveicolo, è il dissesto di tutte le aziende ferroviarie, sia pubbliche che private. Il bilancio delle nostre ferrovie di Stato per il 1931-32 sarà passivo, quello previsto per il 1932-33 salda con una forte perdita, quello dell'esercizio ora chiuso 1930-31 presenta ancora un piccolo avanzo di 10 milioni, messi insieme a fatica, perchè tra l'altro si portano all'attivo 29 milioni provenienti dalla liquidazione della gestione dei carboni, che risale ancora a parecchi anni fa. Se non si fosse trovato questo espediente, per non presentare il bilancio in disavanzo, evidentemente esso sarebbe stato passivo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. No!

RICCI FEDERICO. Ma non limitiamoci alle ferrovie italiane! Tutte le ferrovie si trovano in una situazione disastrosa. Dove le

ferrovie appartengono allo Stato, i governi si impensieriscono, perchè il *deficit* delle ferrovie si riversa sul bilancio pubblico. Le ferrovie gestite da amministrazioni private sentono il danno anche più vivamente, perchè v'è l'azionista e l'obbligazionista che si ribella, ed accade in qualche paese questo fatto degno di nota, che i titoli ferroviari, che erano considerati titoli di primo grado, autorizzati ad esempio per gli investimenti dei minori, sono già in parte cancellati dalle liste; i *trustees* non li vogliono più. Questo fatto ha dato luogo a una riscossa delle compagnie ferroviarie. Così è avvenuto anche in Svizzera dove le ferrovie sono dello Stato; e si osserva che lo Stato deve tutelare il suo patrimonio ferroviario di parecchi miliardi di franchi svizzeri. E lo stesso avviene in Inghilterra, dove è stata istituita una commissione per lo studio della questione della « strada contro la ferrovia ».

Per quanto riguarda le ferrovie di Stato italiane, che rappresentano un patrimonio valutato 39 miliardi, le cause del minor prodotto sono varie. Non è questione di minor traffico e di tariffe soltanto. Padrona assoluta del campo, l'azienda ferroviaria è stata tratta a profitare delle circostanze, ed ha esagerato sia nelle tariffe, che furono aumentate nel 1923 di circa il 20 % e non furono più ribassate, come disse testè, malgrado i ribassi dei prezzi, sia in una quantità di angherie (uso il termine classico, di Cassiodoro) a danno di utenti privati. Furono rifatte le condizioni di trasporto, che estesero il criterio del calo naturale del 2 % a quasi tutte le merci, anche ai casi più inverosimili come quando si spedisce del ferro ed avviene un piccolo furto, se la quantità sottratta non arriva al 2 %, non si ha diritto a reclamare, perchè la diminuzione della merce rientra nel calo naturale. Poi furono inaspriti i diritti di doppia manovra, quelli di sosta ecc. ecc.

Cito tra l'altro questo fatto: due vagoni di merci sono andati distrutti a causa di uno scontro ferroviario. L'azienda speditrice reclama con lettera unica, mentre bisognava farlo con due lettere separate, giacchè si trattava di due contratti; ma il capostazione accetta il reclamo. Si attende invano una risposta; l'azienda rinnova il reclamo, ma ormai, ritenuto nullo il primo reclamo, si trova che son passati sei mesi e il diritto è prescritto.

Questa cosa, fatta da privati individui, si chiamerebbe malafede; fatta dallo Stato, possiamo chiamarla zelo di impiegati!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. La prego di dire i nomi perchè possa indagare.

RICCI FEDERICO. Glieli dirò privatamente, non in questa sede. Un altro esempio; come si conducono le ferrovie dello Stato nei tratti dove c'è anche una ferrovia secondaria. Sulla Parma-Mantova, quando siamo a Parma, se si vuole fare la linea ferroviaria di Stato, bisogna andare a Modena e da lì a Mantova, mentre c'è la ferrovia secondaria Parma-Suzzara che abbrevia il cammino. Quando si spedisce a Mantova o a Verona per esempio da Spezia o da Genova, le ferrovie non istradano la merce per il cammino più breve, che sarebbe quello della ferrovia secondaria, perchè vogliono far pagare il percorso tutto sulla linea delle ferrovie dello Stato. Con ciò, per una ristretta visione utilitaria, si trascura il vantaggio del pubblico. Quando lo Stato fa ad una società privata la concessione d'una nuova linea si deve ammettere che le riconosca una funzione di pubblica utilità, funzione che vien poi disconosciuta col non servirsene quando pure sarebbe economicamente più conveniente.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma non è così.

RICCI FEDERICO. Così succede che il pubblico è invogliato ad abbandonare il trasporto ferroviario ed a valersi di quello automobilistico, e lo Stato perde tutto.

Certamente nelle comunicazioni nell'interno dell'Italia, specialmente nelle regioni piane, la concorrenza automobilistica cresce tutti i giorni. Si impone per le ferrovie riduzione delle tariffe, semplificazione ed economia dei servizi.

Potrà l'automobile crescere via via la sua azione ed attirare un traffico sempre maggiore fino quasi ad annichilire la ferrovia come pensano i più esaltati? Non lo credo. Però lo Stato ha il dovere di difendere, senza offendere la giustizia, il suo ingente patrimonio. Bisogna considerare varie cose. Gli stessi problemi sono sotto l'esame di quella commissione inglese di cui parlavo dianzi.

La bassa tariffa dell'automobile è basata su parecchie circostanze: in primo luogo l'automobile non paga che in minima parte il costo e la manutenzione della strada, come non

paga il costo nè la manutenzione della stazione e dei posteggi: le ferrovie invece, colle loro tariffe, salvo i casi in cui il bilancio è passivo, devono compensare tutte le spese, da quelle della costruzione a quelle della manutenzione della strada, e delle stazioni.

In Inghilterra si osserva che i comuni, gli enti locali si sono indebitati enormemente, per creare una rete stradale di primo ordine, come del resto anche noi stiamo costruendo. Chi paga? paga lo Stato; paga l'ente pubblico, Stato, provincia, comune. In piccola parte paga l'utente dell'automobile.

Mettete da una parte il costo delle ferrovie, il costo delle stazioni e della loro manutenzione, e dall'altra il costo e manutenzione delle strade e dei posteggi e vedrete che la differenza è enorme. La lotta tra i due concorrenti si svolge in condizioni disuguali.

Altra considerazione è questa, l'automobile non risente ancora il rincaro dovuto all'intensità del traffico e al congestionamento.

Finora le strade sono abbastanza libere, finora i posteggi e le piazze non sono congestionate; ma il giorno che dovessimo avere in Italia lo stesso numero di autocarri che vi sono in Francia, in Inghilterra e in America, noi dovremmo fare non solo molte altre strade e molto più larghe, ma soprattutto dovremmo fare stazioni grandissime. Sono tutte le complicazioni che derivano dall'accrescimento e dall'elefantiasi dei servizi.

Infine c'è l'osservazione fatta dal collega Reggio che l'automobile non ha una tariffa fissa, media, compensativa, uguale in ogni luogo, come la ferrovia. Il traffico automobilistico è autoremunerativo tratto per tratto. Anche per le ferrovie se si potesse immaginare una linea isolata che esercitasse esclusivamente il traffico Genova-Milano, essa potrebbe fare tariffe molto più basse.

L'automobile è come la nave: siccome appartiene ad un privato, fa prezzi d'occasione, fa noli di occasione, noli di ritorno, a seconda della convenienza. Voi potete trovare il motocarro vacante che accetta noli a prezzo assai basso. Quando questa materia fosse regolata, io credo che la concorrenza tra l'automobile e la ferrovia diminuirebbe sensibilmente. Resterebbe all'automobile il trasporto delle merci

ricche e alle ferrovie il trasporto per le grandi distanze.

Oggi leggo sui giornali che l'automobile può fare il prezzo di tredici centesimi per tonnellata-chilometro e che le ferrovie non possono arrivare a questo minimo. Io non lo credo; ad ogni modo osservo che le ferrovie fanno fin d'ora, con le tariffe differenziali, anche otto-nove centesimi per tonnellata-chilometro, ma penso che potrebbero fare anche molto meno. Ad esempio le ferrovie polacche arrivano fino a due centesimi per tonnellata-chilometro, ed in certi casi, se non sbaglio, anche ad un centesimo e mezzo per tonnellata-chilometro. Credo che le ferrovie italiane potrebbero in dati casi fare altrettanto.

Ho voluto accennare a queste difficoltà del momento, momento veramente difficile, non per arrivare alla conclusione di avere sfiducia nell'opera del nostro ministro. Credo invece che prospettargli delle difficoltà sia un animarlo a vincerle. *Per aspera ad astra. (Approvazioni).*

FALCIONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FALCIONI. Una sola parola telegrafica, che si risolve in una raccomandazione, dirò meglio, in una preghiera vivissima all'onorevole ministro.

Nel 1930, discutendosi questo stesso bilancio, io esposi ampiamente, e spero esaurientemente, le ragioni e l'opportunità, anche per considerazioni internazionali, che si integrasse il problema delle linee di accesso al Sempione, mediante il raddoppio del binario e l'elettificazione della linea Domodossola-Gallarate nel tratto tuttora insoluto. Non voglio ripetere nessuna delle considerazioni allora svolte in proposito, che qui richiamo integralmente. Ricordo soltanto che l'onorevole ministro, pur riconoscendo l'opportunità delle mie considerazioni ed apprezzandole, ritenne di non poterle accettare allora, per ragioni di bilancio. Da quell'epoca sono passati due anni e molta acqua è quindi passata sotto il ponte. Parecchie richieste sono pervenute in seguito al ministro, e molte insistenze giunsero in proposito assai più autorevoli delle mie; talune circostanze sono inoltre sopraggiunte che hanno indotto il Governo nazionale ad assumere provvidenze speciali anche per andare incontro alla disoccupazione, che rappresenta un danno non solo

nazionale, ma soprattutto mondiale. Mi rivolgo perciò ora all'onorevole ministro, di fronte alle mutate condizioni di cose, per chiedergli se non sia il caso di attuare quelle provvidenze che allora io avevo invocato.

Dirò *en passant* che nello stesso giorno in cui io esponevo le mie richieste, un autorevole senatore ligure, l'onorevole Nuvoloni, che non vedo presente, trattò con competenza la questione del raddoppio del binario sulla linea Genova-Ventimiglia. L'onorevole ministro rispose che la linea del Sempione aveva titoli di preminenza su quella dal senatore Nuvoloni ricordata. Ciò non ostante osservo che nella linea Genova-Ventimiglia ha avuto inizio il raddoppio del binario, non sulla Domodossola-Gallarate.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma l'inizio soltanto. Si tratta di pezzi limitati. Vuole che faccia anche a lei dieci metri di binario? (*Si ride*).

FALCIONI. Io sarei invece tentato di proporre, onorevole ministro, una soluzione equa. So benissimo che il preventivo del raddoppio di binario sulla Domodossola-Gallarate è elevatissimo perchè oltrepassa i 100 milioni. So però anche che la spesa maggiore è quella che riguarda il tronco Arona-Gallarate dove sono previste opere difficili e costose, mentre nel tratto Arona-Domodossola tutte le opere vennero già predisposte ed eseguite per accogliere il secondo binario. La proposta che intendo fare è questa: perchè non iniziare per ora i lavori su questo primo tronco? Io sostengo anche dal punto di vista internazionale, pur non dicendone qui le ragioni, le quali ella, onorevole ministro, conosce assai meglio di me, che i lavori vanno comunque iniziati.

Veniamo ora alla trazione elettrica. Questa, secondo il mio modesto modo di vedere, è indispensabile anche perchè potrà offrire considerevoli risparmi.

L'ingegnere Schrafl, direttore delle ferrovie federali svizzere e presidente della Delegazione internazionale per il Sempione, della quale ho l'onore di far parte da oltre 20 anni, in una veramente ammirevole conferenza, tenuta a Ginevra, circa due anni or sono, dimostrò che il beneficio, che si poteva ritrarre dall'elettrificazione delle linee esercitate a vapore, era di almeno il 20 per cento. Questa considerazione,

enunciata da un tecnico eminente, ha un'importanza grandissima. Pensate, onorevole ministro, che l'Ossola, ricca di forze idro-elettriche, fornisce annualmente oltre un miliardo di kilowattora, cioè più del decimo di tutta la produzione nazionale. Perchè non approfittare di questa circostanza di fatto vantaggiosa, per andare incontro alle richieste di molteplici regioni, che reclamano l'elettrificazione dell'unico tratto ancora non elettrificato?

La Svizzera ha elettrificato grandissima parte delle sue linee e specialmente quelle che interessano la zona del Sempione, da Briga a Berna, da Briga a Losanna e Ginevra, fin verso il confine francese, per Valorbe.

Io mi accorgo di troppo insistere su una questione che voi, onorevole ministro, avete già felicemente risolta con una geniale interruzione alla Camera dei deputati, mentre si discute ultimamente il vostro bilancio. Un deputato elogiava, e giustamente, i grandiosi lavori della stazione ferroviaria di Milano, quando una voce ignota, dice il resoconto, avrebbe lanciata questa interruzione: « C'è troppo fumo! » Il ministro, sempre pronto, avrebbe risposto: « Sarà elettrificata ».

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma non ho detto quando.

PRESIDENTE. È stata una profezia!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Sarà elettrificata e glielo ripeto.

FALCIONI. Mi auguro che lo sia presto.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Anche io me lo auguro.

FALCIONI. Ne sono lieto, ma spero che questa sua enunciazione sarà chiarita e meglio specificata nelle dichiarazioni che ella vorrà esporre lunedì prossimo in quest'Aula. Non faccio nessuna chiusa. Ripeto: avevo fatto altre volte una proposta corrente. Speravo che voi vi trovaste in grado, oggi, per circostanze di fatto sopraggiunte, di darmi una risposta definitiva e soddisfacente. Questa speranza non l'ho perduta. Mi auguro, ripeto, che lunedì voi troviate il modo di assicurarmi che queste opere saranno senz'altro iniziate. Le dichiarazioni vostre saranno accolte con giubilo dalle popolazioni del Lago Maggiore, che si apprestano a salutare in voi, martedì, alla cerimonia patriottica di Pallanza, il degno rappresentante del Governo nazionale. (*Applausi, approvazioni*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale su questo disegno di legge, riservando la facoltà di parlare al relatore e al ministro.

#### Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto. Prego i senatori segretari di procedere allo spoglio delle urne.

*I senatori segretari fanno la numerazione dei voti.*

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Abisso, Albertini, Ancona, Antona Traversi, Baccelli, Barzilai, Bazan, Berenini, Berio, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bongiovanni, Bonin Longare, Bonzani, Borsalino, Borsarelli, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Cagnetta, Calisse, Camerini, Canevari, Casanuova, Casertano, Cassis, Castelli, Celesia, Cesareo, Cian, Ciruolo, Cirmeni, Concini, Corbino, Credaro, Cremonesi, Crispolti, Crispo Moncada.

Dallolio Alfredo, Del Bono, Del Carretto, De Vito, Di Bagno, Di Donato, Diena, Di Frassineto, Di Terranova, Di Vico.

Facchinetti, Faelli, Falcioni, Fara, Fedele, Gallenga, Gallina, Garofalo, Giampietro, Gironi Conti, Grandi, Grosoli, Gualtieri, Guglielmi, Guidi Ignazio.

Lagasi, Lago, Larussa, Longhi, Luciolli.

Malaspina, Mambretti, Manfroni, Marcello, Marchiafava, Mariotti, Marozzi, Maury, Mayer, Mazzoccolo, Mazzucco, Milano Franco d'Aragona, Montuori, Morpurgo, Morrone, Mosca, Mosconi.

Nicastro, Nomis di Cossilla.

Padulli, Passerini Angelo, Pavia, Pecori Giraldi, Perla, Pestalozza, Pironti, Poggi Cesare, Pujia, Pullè.

Quartieri.

Renda, Ricci Federico, Rolandi Ricci, Romeo, Romeo delle Torrazze, Rossi, Rota Francesco, Rota Giuseppe, Ruffini, Russo.

Sailer, Salata, Salvago Raggi, Sandrini, Sanjust, Santoro, Scaduto, Scalori, Scavonetti, Schanzer, Sechi, Simonetta, Sirianni, Sitta, Soderini, Solari, Spirito, Squitti, Supino.

Tacconi, Tamborino, Tanari, Thaon di Revel, Tiscornia, Tofani, Tomasi della Torretta, Torraca, Tosti di Valminuta.

Venzi, Versari, Vigliani.

Zoppi, Zupelli.

#### Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 (1207):

Senatori votanti . . . . .	140
Favorevoli . . . . .	132
Contrari . . . . .	8

Il Senato approva.

Incremento dell'automobilismo pesante (1208):

Senatori votanti . . . . .	140
Favorevoli . . . . .	132
Contrari . . . . .	8

Il Senato approva.

Estensione dell'abbonamento alle tasse sugli affari sugli atti di consenso e sulle formalità ipotecarie per cancellazione del privilegio convenzionale agrario e delle ipoteche in genere iscritte a garanzia di operazioni di credito agrario compiute da Istituti di credito agrario; nonchè per la riduzione a metà delle normali tasse sugli atti e formalità suddette a favore degli Istituti di credito agrario menzionati nel secondo e terzo comma dell'articolo 13 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509 (1286):

Senatori votanti . . . . .	140
Favorevoli . . . . .	132
Contrari . . . . .	8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 marzo 1932, n. 198, che ha dato esecuzione all'Accordo addizionale al Trattato di commercio e di navigazione italo-germanico del 31 ottobre 1925, nonchè al Protocollo e alla Dichiarazione annessi, stipulati in Roma il 3 marzo 1932 (1211):

Senatori votanti . . . . .	140
Favorevoli . . . . .	132
Contrari . . . . .	8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 marzo 1932, n. 369, che ha dato esecuzione ai seguenti Accordi fra l'Italia e l'Austria, stipulati in Roma il 18 febbraio 1932:

1° Accordo sulla esportazione con annesso e relativi Protocolli;

2° Protocollo addizionale al Trattato di commercio e di navigazione italo-austriaco del 28 aprile 1923;

3° Protocollo addizionale al Trattato di commercio e di navigazione italo-austriaco del 28 aprile 1923, relativo all'acqua ossigenata (1270):

Senatori votanti . . . . .	140
Favorevoli . . . . .	132
Contrari . . . . .	8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 dicembre 1931, n. 1648, sull'ordinamento dell'Ispettorato corporativo (1272):

Senatori votanti . . . . .	140
Favorevoli . . . . .	110
Contrari . . . . .	30

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 marzo 1932, n. 376, che approva e rende esecutivo l'atto aggiuntivo 1° marzo 1932 per l'armamento, completamento e l'eser-

cizio della ferrovia Casalecchio-Vignola ed autorizza la corrispondente spesa (1273):

Senatori votanti . . . . .	140
Favorevoli . . . . .	127
Contrari . . . . .	13

Il Senato approva.

#### Presentazione di relazioni.

**PRESIDENTE.** Invito i senatori Sitta, Conti, Marchiafava, Mazzucco e Celesia a presentare alcune relazioni.

**SITTA.** Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze e stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 (1282);

**CONTI.** Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Disposizioni riguardanti la costituzione ed il funzionamento di Consorzi tra esercenti uno stesso ramo di attività economica (1259);

**MARCHIAFAVA.** Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1932, n. 275, concernente norme integrative per le assicurazioni obbligatorie per l'invalidità e la vecchiaia, per la disoccupazione involontaria e contro la tubercolosi (1240).

**MAZZUCCO.** Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge

Definizione delle controversie già di competenza del Tribunale arbitrale misto italo-austriaco e dell'Arbitro unico (1281);

**CELESIA.** Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Istituzione in Liguria di un Istituto federale di credito agrario (1264);

**PRESIDENTE.** Do atto ai senatori Sitta, Conti, Marchiafava, Mazzucco e Celesia della presentazione di queste relazioni che saranno stampate e distribuite.

Lunedì seduta pubblica alle ore 16 col seguente ordine del giorno:

I. Discussione della Relazione della Commissione per l'esame dei decreti registrati con riserva dalla Corte dei Conti (CXLVIII *Doc.*).

II. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 (1221).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Disciplina degli orari di lavoro nelle aziende industriali (393). - (*Iniziato in Senato*);

Modificazione all'articolo 20 del Regio decreto-legge 5 luglio 1928, n. 1817, che istituì l'Istituto per il credito navale (1195);

Approvazione del Trattato di estradizione fra l'Italia e Brasile, firmato a Rio de Janeiro il 28 novembre 1931 (1245);

Provvidenze dirette ad agevolare la costru-

zione e l'attrezzamento di sylos e di magazzini da cereali (1263);

Approvazione della convenzione stipulata il 29 giugno 1931-IX per l'esercizio delle Regie Fonti di Recoaro (1269);

Modificazioni al 2° comma dell'articolo 26 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509, sull'ordinamento del Credito Agrario nel Regno (1278);

Modifica della legge istitutiva dell'Istituto « Vittorio Emanuele III » per il bonificamento della Sicilia (1280);

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 (1184);

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 (1243).

La seduta è tolta (ore 20).

PROF. GIOACCHINO LAURENTI

Capo dell'Ufficio dei Resoconti.