

LXIX^a TORNATA

GIOVEDÌ 22 MAGGIO 1930 - Anno VIII

Presidenza del Vice Presidente BONIN LONGARE

INDICE

Congedi	Pag. 2523
Disegni di legge:	
(Discussione):	
« Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 » (459) . .	2524
CELESIA	2524
FALCIONI	2532
RICCI FEDERICO	2536
NUVOLONI	2545
MESSADAGLIA	2546
(Presentazione)	2523
Relazioni:	
(Presentazione)	2524
Votazione a scrutinio segreto:	
(Risultato)	2549

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Badaloni per giorni 15; Brezzi per giorni 3; Chersi per giorni 10; Pagliano per giorni 6; Poggi Tito per giorni 8; Rolandi Ricci per giorni 6; Tamassia per giorni 15; Valerio per

giorni 30; Valle per giorni 15; Viganò per giorni 15; Wollemborg per giorni 8.

Se non si fanno osservazioni, questi congedi s'intendono accordati.

Presentazione di disegni di legge

GAZZERA, *ministro della guerra*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GAZZERA, *ministro della guerra*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento:

Avanzamento degli ufficiali in congedo del Regio esercito (524).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione di questo disegno di legge che seguirà il corso stabilito dal regolamento.

Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso in data odierna i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1930, n. 439, contenente proroga del privilegio speciale delle merci e derrate di proprietà degli enti di consumo (520);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° maggio 1930, n. 486, recante proroga del termine per la costituzione della ordinaria amministrazione della provincia di Roma (521);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1930, n. 375, recante autorizza-

zione al comune di Fiume a modificare i regolamenti per le pensioni del suo personale, nonché i regolamenti e le piante organiche del personale stesso (519).

Il ministro delle finanze ha trasmesso in data odierna il seguente disegno di legge:

Cessione di terreno demaniale in Roma nelle località Farnesina e Macchia Madama all'Opera Nazionale Balilla (522).

Il ministro delle corporazioni ha trasmesso in data odierna il seguente disegno di legge:

Estensione della disciplina giuridica dei contratti collettivi di lavoro ai rapporti di mezzadria ed affini e di piccola affittanza (523).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito i senatori Di Donato, Cornaggia e Vanzo a presentare delle relazioni.

DI DONATO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Approvazione della Convenzione 30 gennaio 1930 per l'esercizio delle Regie Grotte termali demaniali di Santa Cesaria in Terra d'Otranto (499).

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

Insegnamento religioso negli Istituti medi di istruzione classica, scientifica, magistrale, tecnica ed artistica (506).

VANZO. Ho l'onore di presentare al Senato le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Sistemazione della strada di accesso al Vittoriale (479);

Conservazione del grado di aspirante fino al 55° anno di età per alcune categorie di militari (507);

Richiamo temporaneo in servizio degli ufficiali in congedo a domanda o di autorità (513).

PRESIDENTE. Do atto ai senatori Di Donato, Cornaggia, e Vanzo della presentazione di queste relazioni che saranno stampate e distribuite.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione dei disegni di legge nella seduta di ieri rinviati allo scrutinio segreto.

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 1930 al 30 giugno 1931 » (N. 459).

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 1930 al 30 giugno 1931 ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, segretario, legge lo stampato N. 459.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Ha facoltà di parlare il senatore Celesia.

CELESIA DI VEGLIASCO. Onorevoli Colleghi, il bilancio della marina mercantile, che fa parte del bilancio delle comunicazioni, ha avuto quest'anno una larga e profonda discussione, più larga e più profonda di quella che non solesse avvenire negli anni passati. Le due relazioni parlamentari, l'una dell'on. Bianchini alla Camera e l'altra dell'on. De Vito al Senato, hanno esaminato tutte le questioni relative alla marina mercantile, e specialmente la relazione del collega De Vito è ricca di dati statistici che pongono in evidenza tali questioni. Voi mi direte che allora vien meno la necessità di parlare: può darsi, ma d'altra parte mi è sembrato che fosse doveroso riguardo a una attività nazionale così importante che anche qui qualcheduno, sia pur modestamente, dicesse qualche cosa a proposito della marina mercantile.

La discussione si è svolta alla Camera dei deputati or sono pochi giorni e ora la riprendiamo qui. La discussione alla Camera si è chiusa con la constatazione fatta dall'onorevole ministro Ciano, che ha messo in evidenza le ragioni economiche per le quali la marina mercantile italiana non può soltanto essere una attività racchiusa nel Mediterraneo, come era una volta, ma deve necessariamente svilupparsi anche sugli oceani. Egli ha detto precisamente (permettetemi che io riporti le sue parole, per prendere da esse lo spunto ad al-

cune considerazioni): « Nei secoli scorsi quando
« l'agricoltura e l'artigianato erano le fonti
« della vita dei popoli, l'Italia bastava a se
« stessa, oggi il febbrile sviluppo della civiltà
« industriale ha rimpicciolito il nostro Mediter-
« raneo e, chiuso in esso, il nostro popolo sof-
« focherebbe se non lo soccorresse la via ocea-
« nica.

« È da questa via, come ha accennato dianzi
« l'on. Bianchini, che giungono in grande massa
« combustibili, viveri, materie prime: è su di
« essa che si incanalano le correnti maggiori
« delle nostre esportazioni.

« Il Mediterraneo (sarò più esatto di lei,
« on. Bianchini) il Mediterraneo non partecipa
« che pel 14 per cento al movimento del nostro
« commercio marittimo estero: l'86 per cento
« è traffico extramediterraneo.

« Nessun grande popolo, nè in Europa nè
« fuori, fatta eccezione dell'inglese e del giap-
« ponese, deve come l'italiano chiedere alle
« comunicazioni oceaniche l'alimento della pro-
« pria vita.

« In tali condizioni incauto, anzi somma-
« mente colpevole, sarebbe quel Governo che
« non ispirasse la propria azione al rafforza-
« mento della marina mercantile, alla sicurezza
« delle vie marittime. Non sarà certamente
« incauto e nemmeno colpevole il Governo
« Fascista ».

Alle ragioni economiche così chiaramente
espresse dall'onorevole ministro si potrebbero
aggiungere quelle che pure l'onorevole mi-
nistro conosce assai bene e che ha avuto
modo di esprimere in altri casi, le ragioni ideali
e nazionali.

All'Italia spetta, come ha insegnato Mazzini,
il compito di una universale diffusione dei
principi di civiltà, di giustizia. Popolo espan-
sivo così nell'ordine del pensiero, come in
quello della produzione, dei commerci, del
lavoro, noi abbiamo l'ufficio di agevolare il
lavoro e le comunicazioni tra i popoli più civili
e quelli meno avanzati nella civiltà.

Tale missione abbiamo, da un secolo a questa
parte, specialmente compiuto nelle terre del
continente americano, dove presso tutte le
maggiori Nazioni abbiamo saputo creare tante
Italie che sono nel campo delle attività umane
altrettante immagini della Madre Patria.

Le colonie italiane dell'America sono ele-
menti indispensabili del progresso americano.

Hanno insieme alle loro innumerevoli virtù
taluni difetti d'indole specialmente interna. Le
loro deficienze esercitano però talvolta effetti
largamente, inconsapevolmente benefici. La loro
frequente tendenza di facile assimilazione e
di apparente parziale distacco dei figli degli
emigrati dalla Madre Patria le rende preziosi
strumenti di inafferrabile penetrazione ita-
lica. Il sentimento italiano sopravvive anche
a molte naturalizzazioni straniere, supera le
generazioni e si risveglia ai solenni richiami
della storia.

L'Italia imperiale ritroverà molti italiani
oggi in veste straniera.

Ora la marina mercantile italiana sa sfrut-
tare il vantaggio di queste virtù e di queste
deficienze. La rete di linee libere, e di talune
sovvenzionate, è tale oggi che lega i porti ita-
liani del Tirreno e dell'Adriatico con moltis-
sime Nazioni dell'America.

Potranno novelli prepotenti imperialismi cer-
care di sopraffarci: leggi proibitive ostacole-
ranno ancora l'immigrazione e l'esportazione
nostra, e leggi protezioniste creeranno esotiche
e artificiose flotte mercantili.

Ma quella larghissima corrispondenza di
interessi, di sentimenti di affetti che è così
saldamente creata tra il popolo italiano e le
fiorenti repubbliche americane non potrà es-
sere giammai distrutta, e non potrà quindi
essere smarrito e tanto meno distrutto lo stru-
mento principale di tale corrispondenza, e cioè
il traffico transatlantico italiano.

Tale a grandi linee l'essenza della marina
mercantile italiana.

Prendo le mosse da questi elevati e giusti
concetti per lanciarmi ad una breve rivista
delle forze marittime mercantili del mondo, che
non mi pare sia stata fatta sinora da alcuno in
Italia, almeno in modo riassuntivo ed orga-
nico.

È evidente infatti che, se il nostro Paese deve
oggi lottare principalmente sugli oceani, esso
ha bisogno di conoscere il valore e la portata
dei suoi concorrenti.

Il compito cui mi accingo è assai difficile e
supera le possibilità di un privato, fosse pure
più di me competente e studioso.

Gli Stati pongono nei problemi della marina

mercantile pressochè la stessa cura che nelle attività militari, di non svelare cioè i loro fini ed i loro segreti.

Ma la verità trapela per sintomi.

Ed io mi propongo di raccogliere alcuni di questi sintomi.

Il dopo guerra ha scatenato la più sfrenata concorrenza sul mare.

I popoli vincitori, quelli vinti, le nazionalità novellamente sorte a dignità di stato si sono volte al mare con una intensità di passione e di mezzi quasi sempre superiore alla loro efficienza economica e con intenti che superano di molto la portata di fini economici e commerciali.

L'ammiraglio svizzero di antica memoria ha cessato di essere una semplice figura retorica.

Gli Stati Uniti d'America tengono il *record* dello slancio, starei per dire del fanatismo marittimo.

Vorrei qui saper ripetere così bene, come ieri diceva il senatore Marozzi a proposito dell'agricoltura, ciò che occorrerebbe dire per questa Nazione in rapporto alle attività della marina, ma mi limiterò a darvi qualche appunto che mi consentirete di leggere per essere più preciso.

Gli Stati Uniti tengono il *record* del traffico marittimo e stanno dimostrando un vero e proprio fanatismo in questo campo. Si direbbe che quel grande popolo, dopo aver sistemato la propria terra, ha rivolto lo sguardo e la volontà al mare, che vuole dominare con le sue navi. E questo pensiero marittimo è stato solennemente affermato da taluno degli uomini più rappresentativi del Parlamento nord-americano in diverse circostanze.

In una pubblica relazione in data 9 gennaio il sig. O'Connor Chairman dello « Shipping Board » (grandissima autorità marittima degli Stati Uniti) afferma che egli trovò nel 1921 una disorganizzata massa di navigazione americana, ora riorganizzata.

Sono stati in massima stabiliti 38 grandi servizi di linee (portare oggi a 41) che il Chairman pudicamente afferma riguardare soltanto il commercio americano, mentre nessuno di essi tenderebbe a sviluppare affari tra porti esteri e gli Stati Uniti.

Tali linee riconoscono la grandissima importanza dei porti del Golfo del sud Atlantico, del

nord Atlantico e del Pacifico e sono state istituite al fine di raccogliere i prodotti dell'interno del Paese, fatti affluire per le vie più brevi e meno costose ai loro sbocchi naturali oceanici.

Il costo dei servizi maneggiati dallo « Shipping Board » ammontò nel 1924 a 41 milioni di sterline, nel 1925 a 30 milioni, nel 1926 a 19 milioni, nel 1927 e 1928 a 16 milioni, nel 1929 a 14 milioni, nel 1930 a 9 milioni, nel 1931 si prevede a 6 milioni.

Tale spesa decresce e tende a scomparire perchè i servizi passano a private compagnie ma si accresce per contro la spesa delle sovvenzioni postali e delle costruzioni marittime.

Dunque dal 1924 ad oggi lo « Shipping Board » ha speso per soli fini di manutenzione naviglio e navigazione la cifra per noi colossale di 129 milioni di sterline (oltre 100 miliardi di lire). Alla quale spesa è da aggiungere quella delle sovvenzioni pagate per le linee postali e quella dei prestiti a basso prezzo per costruzioni navali.

Il Chairman dello « Shipping Board » passa poi ad affermare che l'Amministrazione si propone di migliorare i servizi di navigazione in rapporto al commercio americano, e che tutti i contratti postali prevedono miglioramenti, e la maggior parte impone la costruzione di nuove e più veloci navi.

Al quale proposito è avvenuto che la Camera dei rappresentanti nel gennaio 1930 ha stanziato la somma di 28 milioni di sterline per i trasporti marittimi postali (leggi sovvenzioni marittime) durante l'anno 1930 e cioè più di due miliardi di lire italiane.

Le linee prima approvate dallo « Shipping Board » ed accettate dal ministro delle poste sarebbero 13:

New York-Southampton; New York-Amburgo; New York-Plymouth; New York-Valparaiso; Tacoma-Valparaiso; S. Francisco-Puerto Colombia; Baltimora-Amburgo; New York-Porto Limon; New Orleans-Porto Colombia; S. Francisco-Porto Arnuelles; New York-Porto Columbia; New York-Bahia Blanca; New York-Spagna e Portogallo.

Queste 13 linee costeranno una somma annua di sovvenzione pari a sterline 7 milioni centosettantatre mila trecento quarantaquattro e richiederanno la costruzione di 22 navi.

Il costo delle navi sarà sostenuto dallo Stato a mezzo di prestiti a bassissimo interesse.

Tra queste navi, ma con compensi e prestiti a parte, vi saranno due superliners di 55,000 tonnellate ognuno, della velocità di nodi orari 28 e mezzo, che compiranno la traversata dell'Atlantico in 5 giorni. Saranno animati da potenti turbine ad alta pressione, muniti di quattro eliche e capaci di 2600 passeggeri.

Saranno armati di catapulte per lancio aeroplani e costeranno circa 30 milioni di sterline l'uno.

Affermano i dirigenti che « ogni sforzo è stato fatto per lo sviluppo delle finali caratteristiche di queste navi per modo che esse abbiano valore di navi ausiliarie se condo la legge ».

Il *Leviathan* riceve ora 650 mila sterline per trasportare la posta da New York a Southampton.

Quando i nuovi superliners saranno in esercizio riceveranno 3,637,000 sterline per trasportare la posta dal nord Atlantico.

Inoltre il « Post Office » annuncia di aver stanziato, sul totale delle somme stabilite per sovvenzioni postali, altri tredici milioni di sterline per l'anno 1930 distribuiti a numerose Compagnie di navigazione.

In aggiunta a questi dichiara che il Governo ha accordato un aumento di sussidi di oltre sei milioni di sterline alla « Export Steamship Company ». Lo stesso ufficio dichiara che per istituire tre viaggi al mese da New York, Odessa, Novorossik e Batum a cominciare dal 1935 e 1936 occorrerà una maggior spesa di oltre 3 milioni di sterline.

Così l'aumento del servizio New York-Pireo-Salonicco-Costantinopoli-Costanza costerà circa un milione e mezzo di sterline e la Compagnia esercente costruirà per tali linee 5 e forse 7 piroscafi nuovi.

Nello scorso mese di aprile sono stati aggiudicati quattro nuovi servizi: S. Francisco-Manila, Golfo-Ovest Africa, S. Francisco-Jokohama, Kobe-Shanghai-Tsing Tao, S. Francisco-Shanghai-Hong Hong-Saigon-Sud Cina.

Inoltre sono state istituite e largamente sussidiate le linee; S. Francisco-Puerto Armellas, Nuova Orleans-Puerto Columbia, Nuova York-Porto Limon, S. Francisco Valparaiso, Tacoma Valparaiso: speciali linee Nuova Orleans-Costa

Est Sud America e dal Golfo all'ovest Mediterraneo, una linea per l'Oriente, due per l'ovest Africa, una quarta per Manila e per altri porti delle Filippine.

Per quanto riguarda la marina da carico sono in corso progetti di legge per assicurare sussidi di esercizio e prestiti di favore per la costruzione di cargo-boats.

Il Presidente del Consiglio nazionale dei costruttori americani constata che nel 1914 solamente 5 navi di bandiera americana erano impegnate nel commercio del sud-America, il quale ammontava in totale a 350 milioni di sterline.

Nel 1928 vi erano invece 89 navi di bandiera americana impegnate in quel commercio, ed il volume degli affari sorpassava duemila milioni di dollari.

Prima della guerra (dice lo stesso Presidente) non vi erano navi di bandiera americana che corressero fra i porti americani e l'Africa.

Oggi ve ne sono 20 ed il volume di quel commercio è cresciuto da 50 a 200 milioni di sterline.

Egli conclude che stanziando 3,750,000 sterline si provvederanno le navi necessarie e si darà lavoro per un anno a 2000 operai negli Stati Uniti.

E conclude: « I prestiti per costruzioni a basso prezzo non sono sufficienti a coprire la differenza di costo tra costruzioni americane e quelle straniere, così che è necessario un aiuto addizionale per le costruzioni dei cargo-boats ».

In un discorso tenuto il 23 aprile alla terza conferenza della Marina mercantile in Washington il Presidente dello « Shipping Board » ha riconfermato il più vasto programma mercantile navale che la storia ricordi, esprimendosi testualmente così:

« Il futuro vedrà lo « Shipping Board » intento ad assistere con ogni sforzo gli armatori americani, a ridurre i costi delle operazioni, ad assistere i costruttori americani per ridurre i costi di costruzione. Il problema del nostro traffico, che è principalmente di spingere i caricatori americani a valersi di navi americane, sarà grandemente semplificato quando le nostre Compagnie di navigazione saranno in grado di offrire i loro servizi a prezzo pari alle concorrenti.

« Sarà compito dello « Shipping Board » risolvere questo ed altri problemi del traffico, « di esaminare casi di indebite concorrenze, « di sviluppare la nostra navigazione e le leggi « di sicurezza, di investigare sui metodi di « finanziamenti ed assicurazioni marittime e « di compiere molti altri doveri che incombono « allo « Shipping Board », tra cui quelli di proteggere il lavoro dei cantieri e la Marina « mercantile americana.

« In questi momenti le condizioni della Marina « mercantile del mondo dànno luogo a considerevoli preoccupazioni.

« I noli sono discesi al più basso livello mai « toccato: molte navi sono in disarmo, ma noi « guardiamo al futuro con fiducia.

« Le difficoltà presenti sembrano piccole di fronte a quelle passate. Colla vostra collaborazione lo « Shipping Board » farà ogni suo « sforzo per portare la Marina mercantile americana pari alle vostre fondate speranze».

I dati su esposti bastano a dare la certezza di un colossale imperialismo marittimo americano in corso d'attuazione in tutto il mondo, a base di una indefinita serie di miliardi profusi sugli oceani che contribuisce notevolmente a creare la pietosa situazione attuale della marina mercantile mondiale.

Ma se il nord America è alla testa, le altre maggiori e minori Nazioni la seguono per la stessa via.

Ognuno vuole una più grande marina mercantile.

L'Inghilterra che deteneva e detiene tuttora il primato marittimo, si sente minacciata più degli altri e reagisce e, benchè non abbia ufficialmente rinunciato al suo antico liberismo, pensa però a difendersi.

Ed invero i guadagni degli altri vanno anzitutto a suo diretto scapito e la sua difesa è ben naturale.

Nell'industria delle costruzioni navali, che costituisce una delle maggiori glorie britanniche e uno dei cespiti più proficui dell'economia di quel Paese, l'Inghilterra si è difesa coll'applicazione del *Trade Facilities Act*, che è tuttora in vigore e che fortissime correnti di opinione vogliono rafforzato e migliorato.

Coll'applicazione di questa legge è assicurata una forte protezione di stato alle costruzioni navali che si eseguono sui cantieri inglesi

per commessa di armatori inglesi e di armatori stranieri.

Il Governo inglese, benchè nascostamente, incoraggia potentemente le sue maggiori compagnie.

Ne è un sintomo sicuro l'odierno litigio tra il *Nord America* e la *Cunard Line*, la quale sfidò tutti i fulmini dell'esasperato nazionalismo americano assegnando i suoi due grandi piroscafi *Mauretania* e *Carmanis* al ricco traffico di passeggeri tra New York e Cuba: tanto che alla Camera americana il deputato White Chairman del Comitato della marina mercantile, insorgendo violentemente contro questa pretesa invadenza inglese, invocò dal Governo rappresaglie da esercitarsi a proposito delle tariffe differenziali concesse alle merci britanniche, che giungono attraverso il Canada, e propose di applicare la *income-tax* alle linee straniere che intervengono nel commercio americano.

Inoltre sta maturando in Inghilterra, e già in parte si applica, la tendenza di riservare alla bandiera britannica ed a quella dei Dominions il traffico tra la Madre Patria, i Dominions e le Colonie: il che significherebbe il monopolio di una metà del mondo.

La Germania, la quale ha intensamente lavorato portando la sua flotta mercantile ad oltre quattro milioni di tonnellate, realizza nuovi accrescimenti ed intensifica i suoi servizi nel 1930.

Ha istituito un nuovo servizio quindicinale tra Amburgo ed i porti dell'Africa del Sud, ed altri servizi coi porti ovest africani.

Il Nord German Lloyd ha stabilito nuove linee con Nuova York e servizi di trasporto carichi con Filadelfia, Baltimora, Norfolk, New Port e Savanna: sono migliorati i servizi coll'Estremo Oriente.

Secondo autorevoli statistiche il nuovo tonnellaggio completato nei Cantieri germanici durante il 1929 ammonta a tonnellate 358,478, la più alta cifra raggiunta dal 1923:

La Marina mercantile francese, che dal 1921 al 1928 era rimasta stazionaria, ha avuto nel 1929 un notevole incremento.

Da un precedente tonnellaggio di 3,380,444 è salita a 3,399,558 tonnellate nel novembre 1929. Nell'anno in corso molti piroscafi sono stati varati e specialmente il 15 aprile scorso

venne impostato a S. Nazaire il grande superliner «Atlantique» di 39,000 tonnellate con velocità di 23 nodi all'ora, che sarà destinato alla linea del sud America.

In seguito ad inchieste, che hanno accertato l'inferiorità dei cantieri francesi in confronto con quelli inglesi per quanto ha tratto al costo delle costruzioni, è in corso un disegno di legge per la concessione di un premio di costruzione da parte dello Stato che porti i cantieri francesi alla pari di quelli inglesi.

Sono pure in corso provvedimenti di sovvenzione di navigazione.

Così anche la Francia va attuando il suo programma di imperialismo marittimo.

E via via potrei continuare a citarvi l'esempio di altri popoli vincitori e di altri popoli vinti, delle grandi e piccole Nazioni, le quali compiono tutti i loro sforzi e mettono tutto il loro entusiasmo per creare una marina mercantile con gli aiuti dello stato. E così questa industria che era una volta, direi quasi, il titolo nobiliare delle Nazioni più antiche e più forti, sta diventando l'attributo di quasi tutti i popoli anche di quelli che hanno pochissime o niente coste. L'antica figura dell'ammiraglio svizzero cessa di esse una figura retorica. E forse vedremo le bandiere ungherese e svizzera valersi dei nostri porti.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Quella ungherese può vederla fin d'ora.

CELESIA. C'è già? tanto meglio. Io non lo sapevo, o meglio non lo sapevo in una forma così precisa come è stato affermato dall'onorevole ministro.

Da tutto questo complesso di dati noi possiamo trarre qualche constatazione; la prima è che l'attività della marina mercantile sta perdendo in tutto il mondo il suo carattere d'industria libera; per diventare industria di stato. Laddove i popoli più forti e più marinari esercitano ancora questa industria anche sotto la forma libera vediamo che l'attività libera va diminuendo, anzi possiamo dire che detta industria libera va subendo delle perdite. Ben può dirsi che la marina mercantile sta per divenire una quarta arma e come tale trattata nei rapporti della difesa militare degli stati. E solo così si spiega la contraddizione che mentre da una parte decrescono giornalmente i noli, mentre si ve-

dono diminuire le possibilità di guadagno, anzi si affermano in tutto il mondo le perdite nell'esercizio della marina mercantile, d'altra parte il tonnellaggio mondiale cresce continuamente.

Gli ultimi dati a cui mi riferisco sono quelli della diligentissima relazione del collega De Vito, e quelli del chiaro e lucido discorso dell'onorevole ministro pronunciato innanzi alla Camera dei deputati. Dai quali dati risulta che l'indice attuale dei noli delle navi da carico è il 77 % dei noli che si corrispondevano avanti guerra, mentre le spese di esercizio sono aumentate almeno del 30 %.

Di fronte a questa constatazione c'è l'accertato aumento delle nuove impostazioni che si verifica in tutte le parti del mondo. Questa contraddizione si spiega col fatto che intervengono gli stati a favorire la costruzione delle nuove navi, anche laddove sembrerebbe che di esse non si avesse bisogno. In questa condizione di cose vien fatto di domandarsi quale conseguenza noi dobbiamo trarre nei rapporti della nostra marina, qual'è il compito nostro, se la politica seguita fin qui è stata realmente degna di approvazione, oppure quale altra via dobbiamo seguire.

Credano gli onorevoli colleghi che ciò che è stato fatto dal Governo fascista risponde ai nostri bisogni ed all'avvenire nostro. Di fronte a questa immensa battaglia, che si combatte a colpi di miliardi, che altri, non dico sperperano (che sarebbe eccessivo), ma approfondono negli oceani, vien fatto di domandarsi se noi abbiamo i mezzi e le possibilità di continuare a combattere questa grande battaglia. E rispondo che questi mezzi, nei limiti della nostra potenzialità, dobbiamo e possiamo trovare. E bene ha fatto il Governo fascista a mantenere alto il nome e la dignità d'Italia, perchè la marina mercantile è una delle attività più tradizionali tra noi. Noi non dobbiamo scendere in una impari lotta a base di miliardi, ma dobbiamo accettare la battaglia là dove le nostre forze vitali lo permettono, entro i limiti della nostra tradizione, della nostra volontà, per mantenere le navi italiane al loro posto nel Mediterraneo e negli oceani.

A questo proposito bene si è fatto recentemente a deliberare la costruzione di due nuovi grandi e moderni transatlantici....

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Li hanno ordinati le società!

CELESIA. Io dirò a S. E. il ministro che li hanno ordinati le Società ma che bene ha fatto il Governo a intervenire soltanto per disciplinare gli sforzi e per mantenere tra le nostre Compagnie quella armonia di intenti che è ogni giorno più necessaria per affrontare la concorrenza straniera.

L'intervento dello Stato italiano è pur necessario; io credo che qualche cosa di più bisognerà fare e che bisognerà ordinare qualcuna di più di queste navi; tutta la difficoltà del problema sta nell'equilibrio: occorre fare quel tanto che è necessario perchè noi non perdiamo il nostro posto, nella ferma fiducia che attraverso tanti imperialismi marittimi rimanga il nostro santo e doveroso imperialismo, che mira soltanto a mantenere il nome d'Italia in tutti i mari e in tutte le parti del mondo! (*Applausi*).

Posso dire a questo proposito, dopo aver fatto un rapidissimo cenno di ciò che fanno gli altri Stati, che l'Italia, troppo sovente oggetto di malignazioni straniere, fa assai meno degli altri. Noi spendiamo per le nostre linee di navigazione sovvenzionate una somma di circa 220,000,000, che è ben poca cosa se voi la paragonate ai miliardi che spende l'America e alle somme fortissime che si accinge a spendere la Francia: vorrete convenire con me che la Francia spenderà nell'anno venturo il doppio di quello che spendiamo noi. E questa risposta si deve dare a coloro che in ogni parte vanno dicendo che noi vogliamo fare troppe costruzioni. Questo non risponde alla realtà: lo stanziamento è di 220,000,000 di lire per le linee di navigazione sovvenzionate, impiegati in parte nei necessari allacciamenti colle Isole, e di non oltre 50,000,000 di lire per aiuti alle costruzioni navali: tali stanziamenti sono in modo assoluto e in modo relativo inferiori alle somme che tutti gli altri Stati marinari stanno spendendo o si preparano a spendere sul mare. Quindi per quanto riguarda l'intervento ed il necessario aiuto che lo Stato italiano dà in questo campo non alle Compagnie libere ma alle sovvenzionate, ed anche quello che eventualmente desse perchè si creassero questi grandi « liners » che pure sono necessari per noi anche se altri paesi ne creano oggi, io credo che saggia sia stata la politica

del Governo e che per questa via d'equilibrio si debba continuare. E infatti neanche a colpi di miliardi si riuscirà ad escludere il popolo italiano da quelle vie oceaniche dove ha trovato il respiro necessario per raggiungere le sue ulteriori finalità.

Vi è un campo, onorevole ministro delle comunicazioni, nel quale io credo che qualche cosa di più si potrebbe fare ed è il campo della così detta marina da carico. Qualche cosa si è fatto. Vi è la legge del 1929, se non erro, la quale stabilisce un sussidio di costruzione per i « cargo boats » che superino la velocità di 14 nodi orari. Ma io richiamo tutta l'attenzione di S. E. Ciano e degli onorevoli colleghi sopra le condizioni attuali della marina da carico italiana. Badiamo bene, dei 3,200,000 tonnellate circa che costituiscono il nostro attuale tonnello, 2,300,000 appartengono a questa marina da carico della quale fanno parte talune navi nuove meglio attrezzate, di maggiore efficienza e di minor costo di esercizio, ma di cui fanno anche parte navi alquanto antiquate che in linea astratta sarebbe desiderabile potessero venire eliminate. Però ricordiamo bene quale è la natura di questo esercizio: vicino alle grandi compagnie che fanno onore al nome italiano abbiamo una serie di minori organizzazioni, di armatori e di armamenti quasi famigliari che con mezzi discreti mantengono l'esercizio delle loro navi anche in queste difficili condizioni di traffico e di noli, delle quali io vi ho parlato e che sono state accennate anche dall'onorevole ministro delle comunicazioni. Costoro si trovano in condizioni estremamente difficili: vi è effettivamente una crisi in corso che si manifesta con un disarmo parziale, forse inferiore in Italia a quello che avviene in altri paesi del mondo, ma che pure esiste. Noi dobbiamo desiderare e volere che questa marina da carico mantenga la sua efficienza e possa a poco a poco trasformarsi e migliorarsi, ma oggi nel momento più acuto della crisi sarebbe male che si diminuisse la sua efficienza e sarebbe lo stesso errore che noi commetteremmo, se un bel mattino il ministro dei lavori pubblici volesse sostituire alle antiche carrette, trascinate dai somari, degli ottimi camions ed automobili. Ciò non sarebbe possibile in un paese ad economia ristretta come il nostro. La tra-

sformazione dovrà avvenire, ma deve avvenire nel tempo, e finchè questa trasformazione non è avvenuta è necessario ed occorre che noi diamo a questa benemerita marina da carico, che ha sofferto tanto, che ha egregiamente assistito il Paese durante la guerra, quel tanto di ossigeno necessario per superare questa grave crisi.

Onorevoli senatori, la grandezza della marina italiana si è sempre manifestata nei momenti di maggiore crisi, di maggior pericolo, di maggior dolore. Noi tutti possiamo leggere infatti nella antica relazione del 1881 di Paolo Boselli, scritta nel momento in cui la marina italiana sembrava stesse per morire in seguito al passaggio dalla vela al vapore, quali fossero le nostre disperate condizioni. Bastarono pochi aiuti, bastarono pochi sussidi dello Stato per far sì che questa marina visse, che a poco a poco si trasformasse e che diventasse poi grande e gloriosa e sapesse dare tutti quei risultati e quei fastigi che abbiamo potuto constatare nel passato cinquantennio.

Il momento è difficilissimo: dobbiamo rivolgere lo sguardo ed il pensiero a quelli che sono i carrettieri, a quelle che sono le carrette del mare, perchè possano continuare i loro traffici in concorrenza con tutte le marine mondiali ed anche con quelle di Stati minori come la Grecia e la Jugoslavia, che pagano i loro marinai meno di noi e che hanno meno spese di esercizio: dobbiamo far sì che la nostra marina da carico possa resistere ed avviarsi verso migliore avvenire. Quale sono i mezzi adatti? Chi sta al Governo può conoscerli, può averli, pensarli ed applicarli meglio di me. Io credo, onorevoli colleghi, onorevole ministro Ciano, che il primo mezzo sia quello di far sì che in questo momento non si accrescano i carichi di alcun genere a questa parte della nostra marina mercantile che realmente soffre e dolera. Facciamo in modo che intervenga lo Stato, il Ministero, gli organi dell'autorità, a garantire quel *minimum* di sicurezza e di ordine che è necessario, ma si lasci poi libertà e larghezza di azione agli esercenti; non si ecceda in prescrizioni che si convertono sempre in maggiori spese, memori ancora una volta dell'esempio di quel somarello che, troppo caricato, è caduto in terra senza potersi più rialzare per l'aggiunta di una sola pagliuzza.

Occorre oggi salvare e poscia sviluppare questa nostra marina, che ha una così bella tradizione e così gran parte nella storia della patria nostra, affinchè possa vivere oggi e poscia riacquistare tutta la sua forza e giungere all'altezza che noi tutti le auguriamo. Veda l'onorevole ministro se a questo proposito possa darsi l'esenzione dalla tassa di ricchezza mobile, e la concessione di limitati e provvisori premi di navigazione.

Avrei finito, ma se gli onorevoli colleghi mi permetteranno, mi intratterrò ancora con pochissime parole sul movimento portuario. Mi limiterò ad un accenno a Genova grande.

Il porto di Genova è il cuore della marina italiana. Il movimento italiano marittimo corre per tutte le nostre coste, da Fiume a Trieste, da Trieste a Venezia, da Venezia ad Ancona, a Palermo, a Catania, a Napoli, a Livorno, a Savona e a tutti gli altri porti minori; pulsa dappertutto il cuore e la passione del popolo italiano per il mare. Ma a Genova tutto si concentra: Genova non è soltanto il primo porto d'Italia, è anche e deve rimanere il primo porto del Mediterraneo.

La ricostituzione del lavoro, della tranquillità, dell'ordine nel porto di Genova e la ripresa attiva dei suoi lavori è dovuto soprattutto al Governo fascista. La storia recentissima del porto di Genova è legata a tre nomi: a quello del generale Ingianni, che per primo portò nel nostro maggior porto un principio di ordine e di ricostituzione; a quello dell'ammiraglio Cagni, nostro collega, e finalmente a quello del marchese Negrotto Cambiaso. Tutti e tre, l'uno dopo l'altro, seguendo la linea data dall'onorevole ministro delle comunicazioni, hanno riattivato e riordinato il lavoro del porto, hanno proceduto alle grandi opere di ampliamento portuario che possiamo oggi ammirare.

Onorevoli senatori, voi tutti conoscete Genova e ci sarete stati; noi abbiamo preso la nostra montagna, l'abbiamo tagliata a fette come una forma di griviera e l'abbiamo precipitata in mare creando un nuovo porto che ci permette di guardare con sicurezza all'avvenire. Questi lavori sono stati compiuti per l'efficienza e la forza del Governo fascista, che ci ha anticipato i mezzi necessari. Abbiamo ricostituito l'ordine nel lavoro, si lavora tranquillamente, con disciplina.

È completa la ricostituzione dell'ordine e della disciplina. Ma non tutte le questioni sono risolte. Altre ve ne sono sulle quali non mi soffermo perchè in questa materia più che le parole e i discorsi occorrono i fatti compiuti. Mi sia lecito però affermare in modo generico che, secondo quanto il nostro onorevole relatore ha opportunamente rilevato, vi sono delle ragioni spiegabilissime per cui nell'anno passato, nel 1929, sia relativamente e non in modo assoluto diminuito il traffico nel porto di Genova. Per quanto questi dati siano opportunamente citati e rispondano a verità, pure d'altra parte noi tutti vogliamo e desideriamo — lo desidera il Governo e lo desidera il popolo — che il porto di Genova rimanga e sia sempre sicuramente per l'avvenire il primo porto del Mediterraneo. *Caveant consules ne quid Respublica detrimenti capiat.* Occorre che il porto di Genova rimanga il primo e rimarrà il primo se voi, onorevole ministro, continuerete a dare tutto il vostro affetto, tutta la vostra passione, affinchè Genova mantenga le grandi tradizioni che sono sue proprie, e che fanno di lei uno fra i centri più possenti dell'attività marittima, commerciale ed industriale del popolo italiano. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il senatore Falcioni ha presentato un ordine del giorno di cui do lettura:

Il Senato,

In seguito all'adempimento, da parte della Svizzera e dell'Italia, degli accordi diplomatici contemplati nel trattato, stipulato a Berna il 25 novembre 1895, per la costruzione e l'esercizio della linea ferroviaria traverso il Sempione, nonchè nelle successive Convenzioni,

Nell'intento di assicurare al problema ferroviario del Sempione quell'ulteriore graduale sviluppo, che le Alte Parti contraenti si prefissero, stipulando detti accordi internazionali,

invita il Governo

a predisporre le pratiche occorrenti per adottare sulla linea ferroviaria del Sempione, anche nel tratto Domodossola-Gallarate, il doppio binario, ed applicare, pure in detto tratto, il sistema di trazione elettrica, in sostituzione di quello a vapore, attualmente in funzione.

Ha facoltà di parlare il senatore Falcioni per svolgere questo ordine del giorno.

FALCIONI. Invoco per brevissimi istanti, la benevola attenzione del Senato e del Governo su un argomento di qualche rilievo, non solo in rapporto al bilancio che si sta discutendo, ma anche per considerazioni di indole internazionale.

Accenno al problema ferroviario del Sempione, delle sue grandi linee di accesso e della vasta sua zona di influenza. Che la linea del Sempione, nel pensiero e nei propositi delle due nazioni più interamente interessate, Italia e Svizzera, fosse destinata a sviluppare intensamente le relazioni commerciali tra i due Paesi, lo si avverte rievocando, nelle premesse e nelle decisioni concordate, l'originario Trattato Internazionale del 25 novembre 1895, firmato a Berna, ed approvato poi dall'Assemblea federale svizzera e dal Parlamento italiano. Trattato che decise la comunicazione ferroviaria attraverso il traforo del Sempione.

Questa lieta previsione ottenne poi conferma nelle successive convenzioni sopravvenute; tant'è che in quella del 16 maggio 1903, conclusa a Roma, i due Governi reputarono persino conveniente istituire una Delegazione Internazionale per gli affari del Sempione, affidandole l'incarico di sorvegliare lo sviluppo del movimento e traffico della ferrovia, mediante una molteplicità di attribuzioni che è superfluo qui riassumere.

Molti anni sono passati da allora, ed io che ho seguito passo passo lo svolgersi degli immani lavori del Traforo del Sempione, dove eccelse la mente direttiva di tecnici valenti delle due Nazioni, nonchè la geniale, direi quasi creativa, capacità dei forti lavoratori di nostra terra, ne ricordo ancora con senso di orgoglio e di commozione non solo i trionfi conquistati, ma anche, ahimè! i sacrifici compiuti.

Oggi quelli che erano gli obblighi contrattuali tra i due Paesi sono stati *hinc inde* adempiuti.

Da pochi giorni la trazione elettrica funziona anche nell'ultimo tratto portato dagli accordi a carico dell'Italia, Domodossola Iselle. Ma non può essere questo, onorevoli senatori, l'ultimo capitolo della gloriosa intrapresa del Sempione.

Arrestarsi proprio quando si sta per cele-

brare il 25° anniversario del grande Traforo, vorrebbe dire non comprendere tutta la vastità e la continuità del problema che le due Nazioni avevano intuito fin dall'inizio, preoccupandosi poi perchè la grande arteria, mediante un razionale programma di vie d'accesso e di altre opere concomitanti e successive, rispondesse effettivamente alle finalità che ne avevano determinata l'ardita concezione.

Ricordiamo. Nel 1913, pochi anni dopo l'apertura del traforo del Sempione, viene inaugurata la Ferrovia elettrica delle Alpi Bernesi traverso il Lötschberg, arditissima ed ammiratissima concezione dell'ingegneria ferroviaria, che congiunse direttamente il Cantone di Berna col Cantone Vallese ed il Sempione, Thunn con Briga.

Il Cantone Vallese dell'alta valle del Rodano, valle Comes, reclama anch'esso di unirsi ferroviariamente al Sempione ed inaugura nell'anno dopo la ferrovia da Briga a Gletsch continuata poi per la Furka, Andermatt fino a Disentis, nel Cantone Grigioni, costituendo in tal modo una congiunzione diretta, sviluppantesi in territorio svizzero, fra Sempione e Gottardo ed oltre verso il Reno.

A sua volta l'Italia delibera ed attua, non senza qualche contrasto, la ferrovia elettrica internazionale Domodossola-confine svizzero per Locarno, inaugurata dal Regime, e salutata con giubilo non solo da noi, ma anche dalla Svizzera, specialmente dal Canton Ticino.

Ormai, quindi, tutti i rivoli che potevano alimentare, intensificandone la potenzialità, il grande canale ferroviario aperto al traffico internazionale, furono tutti attivati. Cosicché alla linea del Sempione resta oggi definitivamente assicurato il ruolo previsto nei trattati, di grande arteria internazionale.

Ed il vantaggio per l'Italia, e quindi l'interesse a sostenerne poderosamente lo sviluppo e la valorizzazione in confronto dell'altro grande transito internazionale che ci collega alla Svizzera, lo si desume da questa semplicissima osservazione: i viaggiatori provenienti dal Gottardo e diretti a Milano e viceversa, percorrono in ferrovia, su territorio italiano, in complesso 52 chilometri: quelli provenienti dal Sempione diretti a Milano e viceversa ne tra-

scorrono 145. Con quale utile per il nostro Paese è facile arguire.

V'ha di più. La ferrovia Centovallina surricordata, che congiunge Domodossola a Locarno, ha rivoluzionato il movimento dei viaggiatori, che dal Canton Ticino debbono accedere ai Cantoni di Berna, Vallese, Friburgo, Vaud-Ginevra-Neuchatel, insomma a tutta la zona del Jura e del Lemano. I ticinesi, cioè, i quali per raggiungere dette località dovevano prima necessariamente salire la via del Gottardo, percorrendo un lungo *detour*, svolgentesi completamente in territorio svizzero, oggi hanno ottenuto di poter arrivare alle destinazioni suaccennate attraverso la Locarno-Domodossola, con minor impiego di tempo e minor spesa, transitando per ben 55 chilometri su territorio italiano. Questo risultato, tutt'altro che trascurabile, lo si deve soprattutto ad un saggio provvedimento del Governo nostro. S. E. il Capo del Governo, nella sua qualità di Ministro dell'Interno, a seguito di accordi conclusi con la Confederazione Elvetica, consentì che i viaggiatori, i quali dal Canton Ticino rientrano in Svizzera, possano traverso l'Italia, pel tramite della linea Centovallina, compiere questo tragitto senza necessità di passaporto, ma a mezzo di semplici equipollenti, di facile acquisto: carta di transito, carta di frontiera, tessera del Club alpino svizzero, tessera postale, ed anche semplicemente la tessera di abbonamento alle ferrovie federali.

Mi risulta che la provvida deliberazione del Governo italiano è stata assai simpaticamente accolta, non solo nel Canton Ticino, che è il più direttamente interessato, ma anche dalle Autorità Federali, che apprezzarono il gesto generoso e di buon gusto.

Intanto il risultato economico immediato è questo: che da informazioni assunte a fonte attendibile, risulta che il movimento dei forestieri provenienti e diretti in Canton Ticino, per questa linea, si va accentuando ogni giorno più.

Date queste brevissime premesse confortevoli, considerato il favore evidente attribuito dal forestiero a questa grande arteria internazionale del Sempione, io ritengo che il Governo debba pensare (se non vi avrà già pensato) a migliorare questa via di comunicazione, deliberando l'adozione dei due immediati

inderogabili provvedimenti accennati nel mio ordine del giorno: l'applicazione del doppio binario e della trazione elettrica nell'unico tratto che ancora ne è sprovvisto, di soli 82 chilometri, da Gallarate a Domodossola.

Il doppio binario s'impone. La Svizzera la quale, per le convenzioni ricordate, aveva l'obbligo soltanto di raddoppiare la linea fra Briga ed Iselle ha, in breve volgere di tempo, applicato il doppio binario su tutta la valle del Rodano da Briga a Losanna, a Ginevra, a Vallorbe, per circa 300 chilometri. È possibile, onorevole ministro, che perduri da noi lo stato di cose che mi son permesso di accennare? Ciò che è tanto più inattendibile se si pensa che l'amministrazione ferroviaria italiana, quando si costruì la linea Arona-Domodossola, tanti anni or sono, prevedendo lo sviluppo che questa linea avrebbe assunto con l'apertura del Sempione, nell'esecuzione dei lavori predispose di già tutte le opere d'arte in modo da ricevere il secondo binario. Non solo, ma, *si vera sunt exposita*, parrebbe che il Ministero competente abbia già predisposto il progetto definitivo per dar corso ai lavori del secondo binario. Avverto non senza compiacenza un cenno affermativo da parte del ministro, di fronte al quale mi arresto, e non aggiungo altro a tale proposito.

Contemporaneamente al raddoppio del binario converrà studiare la elettrificazione della linea, sempre in questo tratto Gallarate-Domodossola. Anche a questo proposito il problema va considerato sotto il duplice aspetto dell'interesse nazionale, e della convenienza internazionale. L'interesse nazionale non mi pare seriamente discutibile. Il principale requisito che si richiede per trasformare una linea ferroviaria esercita a vapore in trazione elettrica, è che la ferrovia in questione sia di gran traffico. Pare anzi che la elettrificazione applicata in regioni ricche di forze idroelettriche riesca sempre più vantaggiosa in confronto della trazione a vapore, tanto più quando si tratta di sostituire una forza nazionale (energia elettrica) ad una materia di importazione straniera (carbone). La Svizzera, come appare da una pubblicazione quivi apparsa nel novembre ultimo, si avvia gradualmente verso la completa elettrificazione delle sue reti ferroviarie. Secondo quella pubblicazione, in breve volgere di tempo verranno elettrificati altri 500 chilometri circa.

Ho letto anche tempo fa il resoconto interessantissimo di un congresso di produttori e consumatori di energia elettrica tenutosi a Ginevra, sotto la Presidenza del dott. Schrafl Presidente della Delegazione Internazionale del Sempione e presidente della direzione generale delle ferrovie federali. Il dott. Schrafl in quella contingenza, dando comunicazione degli impianti elettrici eseguiti, avrebbe affermato, con l'autorità derivante dalla alta sua carica, che l'utile che si ottiene trasformando le linee a vapore in linee elettriche è non minore del 20 %. E sì che in Svizzera il carbone deve costare qualche cosa di meno che in Italia, non fosse altro per il minor tragitto e il minor prezzo di trasporto dai paesi produttori.

Ma v'ha di più. Ho ricevuto in questi giorni, dalla Svizzera, la copia di un documento veramente interessantissimo indirizzato dalla Direzione generale delle ferrovie federali al Presidente della Confederazione, ed ai Membri del Consiglio Federale. Trattasi di un bilancio complementare di costruzioni per l'anno in corso 1930. Nella breve relazione che lo precede si accenna alla necessità di elevare di 14,577,700 franchi svizzeri (il rapporto alla moneta nostra è da uno a 3,70 circa) il bilancio di costruzione del 1930, per queste principali significative considerazioni: « È necessario in modo particolare accelerare la posa dei doppi binari e l'acquisto di locomotive elettriche... Queste misure destinate ad accrescere la potenzialità della nostra rete ferroviaria sono divenute così urgenti che ci vediamo costretti a sottoporre alla vostra approvazione un bilancio complementare di costruzione per il 1930 ». Il documento è troppo chiaro perchè abbia bisogno di essere illustrato.

In ordine al sistema di elettrificazione da adottare da noi mi si potrebbe opporre questa obiezione: il sistema di elettrificazione adottato ormai in quasi tutta la Svizzera è quello monofase a 15,000 volts, applicato oggi anche al tratto Iselle-Domodossola che prima era azionato col sistema di corrente trifase, a 3300 W.

Invece il tratto Gallarate-Milano (sono 41 chilometri) è elettrificato col sistema della terza rotaia.

È possibile, quanto meno, è opportuno questo mutamento di sistema da noi? Io non voglio addentrarmi in una discussione tecnica,

nella quale mi riconosco incompetente. Ritengo però che il sistema della terza rotaia abbia fatto ormai il suo tempo, e converrà sostituirlo anche sulla Gallarate-Milano. Questa è la mia impressione. Ad ogni modo, se lo si vuol proprio mantenere, è abbastanza semplice effettuare a Milano lo scambio dei locomotori, come avveniva a Briga nei confronti della linea del Lötsberg, quando sulle federali era adottato il sistema *trifase* ed il *monofase* sulla ferrovia delle Alpi Bernesi. Si potrà forse studiare anche da noi l'opportunità di adottare il sistema a corrente *monofase*. Dopo tutto, non è di fronte ad una questione di dettaglio che può arrestarsi un'opera reclamata dal progresso dei tempi.

Consideriamo piuttosto che l'applicazione della trazione elettrica combinata col raddoppiamento di binario fra Gallarate e Domodossola, migliorando tutti i servizi, è destinata ad aumentare maggiormente il traffico, ed a valorizzare sempre più anche le stazioni climatiche del Lago Maggiore, oggi per merito del Governo, fino al confine, di comode strade asfaltate. Tale provvedimento è pure destinato a mettere sempre più in valore le fertili plaghe lombarde e dal punto di vista idroelettrico quelle dell'Ossola, la quale in pochi anni nel campo industriale ha assunto proporzioni senza precedenti per una zona montana. Il senatore Conti, qui presente, che vi ha largamente contribuito, ne sa qualche cosa. Preseindendo dai numerosi impianti di industrie elettrochimiche ed elettrosiderurgiche ivi sorte, è bene ricordare che, nel campo della produzione di energia elettrica, l'Ossola fornisce annualmente un miliardo di kw. h. rappresentanti 1/10 della produzione totale italiana.

E fra poco tale contributo ossolano verrà notevolmente aumentato.

Accennato così sommariamente ai provvedimenti da me invocati, avrei finito.

Mi permetto, tuttavia, prima di concludere, ed a titolo di parentesi, sottoporre al savio apprezzamento dell'onorevole Ministro un rilievo che a me è stato fatto oggi da qualche autorevole collega che siede in quest'aula, e che per ragioni di alto ufficio talvolta deve recarsi a Ginevra alla sede della Società delle Nazioni. Non so se vi è occorso mai di compiere in ferrovia il tratto Briga-Ginevra. Sono 250

chilometri circa, per i quali si impiegano ben 5 ore! È possibile questo su una grande linea internazionale? Certo le soluzioni del problema non è di competenza nostra. Ma le Autorità Svizzere, bisogna riconoscerlo, si sono mostrate sempre deferenti verso di noi quando abbiamo loro sottoposta qualche fondata raccomandazione. Sarebbe opportuno che l'onorevole Ministro delle Comunicazioni, pel tramite del suo collega degli Esteri, facesse presente alla Svizzera questo desiderio, che è sentito non soltanto dai numerosi viaggiatori che percorrono la linea, ma anche dai nostri valorosi funzionari della Società delle Nazioni, e da coloro che a Ginevra accedono per ragioni di carica.

Chiusa la parentesi, affido fiducioso al Senato ed al ministro il mio ordine del giorno. Esso si riassume in questa schematica suggestiva enunciazione. Da Calais a Milano, a Trieste, a Genova, a Napoli in doppio binario senza interruzione. Da Ginevra e da Valorbe a Milano in treno elettrico ininterrottamente. Il programma è troppo seducente perchè non abbia ad essere dal Governo approvato. La decisione vostra sarà accolta con grande favore, non solo in Italia, ma anche dalle molteplici altre Nazioni occidentali ed orientali, interessate alla grande linea sulla quale corre quotidianamente il P. T. Parigi-Trieste, ed il Simplon-Orient Express. Otterremo soprattutto il plauso della Svizzera, la quale avendo con noi combattuta e vinta la battaglia del Sempione, sarà ben lieta di dividere con noi il vanto di aver anche attrezzata e provveduta la grande arteria in conformità alle previsioni che le Alte Parti contraenti consacrarono col trattato del 1895, auspicando fin d'allora relazioni politiche, culturali ed economiche sempre più intense fra le due Nazioni amiche (*Applausi*).

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto. Invito i senatori segretari a fare lo spoglio delle urne.

(I senatori segretari fanno la numerazione dei voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori: Abisso, Acton, Amero d'Aste, Arlotta, Arton.

Baccelli Alfredo, Barzilai, Bastianelli, Bazan, Bergamasco, Beria d'Argentine, Berio, Berti, Bianchi, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bollati, Bombi, Bonardi, Boncompagni Ludovisi, Bongiovanni, Bonicelli, Borea d'Olmo, Borghese, Borsarelli, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Cagnetta, Cagni, Callaini, Camerini, Carminati, Casanuova, Casati, Casertano, Cassis, Cavallero, Cavazzoni, Caviglia, Celesia, Cesareo, Chiappelli, Chimienti, Cian, Cimati, Ciruolo, Cirmeni, Cito Filomarino, Conci, Concini, Conti, Corbino, Cornaggia, Cossilla, Credaro, Crispolti, Crispo Moncada, Croce.

Dallolio Alfredo, D'Andrea, De Blasio, De Cupis, Del Bono, Della Gherardesca, Del Pezzo, De Michelis, De Vito, Di Bagno, Di Donato, Diena, Di Frassineto, Di Robilant, Di Stefano, Di Terranova, Di Vico.

Faelli, Faggella, Falcioni, Fano, Fara, Fedele, Ferrari, Ferrero di Cambiano, Ferri.

Gabbi, Callenga, Gallina, Garofalo, Garroni, Gasparini, Giampietro, Giordani, Gonzaga, Grandi, Grosoli, Gualtieri, Guidi Fabio, Guidi Ignazio.

Imperiali.

Joele.

Lagasi, Larussa, Libertini, Lissia, Longhi, Loria, Lucioli.

Malagodi, Mambretti, Manfroni, Mango, Manna, Marani, Marcello, Marchiafava, Mariotti, Mattioli Pasqualini, Mayer, Mazzucco, Messedaglia, Milano Franco d'Aragona, Milosevich, Montresor, Morello, Mori, Morpurgo, Morrone.

Nasini, Nicastro, Niccolini Eugenio, Nuvoioni.

Pantano, Passerini Angelo, Pecori Giraldi, Pelli Fabbroni, Perla, Pestalozza, Petitti di Roreto, Pironti, Pitacco, Poggi Cesare, Prampolini, Pujia.

Raineri, Rajna, Rava, Rebaudengo, Reggio, Ricci Federico, Romeo Nicola, Rossi Giovanni, Rossini, Rota Francesco, Rota Giuseppe, Ruffini, Russo.

Sailer, Salata, Salvago Raggi, Sandrini, Sanjust, San Martino, Santoro, Santucci, Sarrocchi, Scaduto, Scalori, Scavonetti, Schanzer, Scialoja Vittorio, Sechi, Silj, Simonetta, Sini-

baldi, Sitta, Soderini, Solari, Spada Potenziani, Spirito, Squitti, Strampelli, Supino.

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

Vaccari, Valenzani, Vanzo, Varisco, Venino, Versari, Vicini Marco Arturo, Vigliani, Visconti di Modrone, Visocchi.

Zippel, Zoppi, Zuppelli.

Seguito della discussione del disegno di legge:
« Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 » (N. 459).

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione sul bilancio delle comunicazioni. Ha facoltà di parlare il senatore Ricci Federico.

RICCI FEDERICO. Onorevoli senatori, anzitutto un brevissimo fatto personale; non già con un collega di quest'Aula, ma con un membro dell'altro ramo del Parlamento. Nel verbale della Camera del 3 aprile trovo che l'onorevole Bibolini, dopo aver descritto le condizioni della marina mercantile, aggiunse: « Ebbene nonostante questa situazione disastrosa, una voce osa levarsi a criticare il Governo fascista accusandolo di favorire la marina mercantile da carico. L'onorevole ministro delle comunicazioni dice: « Fuori i nomi ». L'onorevole Bibolini fa il mio nome e aggiunge « io sono certo che S. E. il ministro non sentirà quella voce ». Si sente allora un ignoto che dice: « Federico Ricci di buona memoria ». E l'onorevole ministro soggiunge: « non lo conosciamo nemmeno ».

Non ho il piacere di conoscere l'onorevole Bibolini e non mi sono mai occupato di questo argomento altro che scrivendo in una rassegna commerciale.....

CIANO, ministro delle comunicazioni. Ma le dispiace forse che io abbia detto: fuori i nomi?

RICCI FEDERICO. Ne sono lietissimo. Dunque io scrivevo in data 25 febbraio: « La preferenza accordata alla marina italiana in momenti così difficili per tutti gli armatori ha dato luogo il 4 febbraio ad una curiosa interrogazione alla Camera dei Comuni di un deputato di Newcastle, se gli accordi dell'Aja fatti nello scorso agosto danno all'Italia piena libertà di noleggiarsi da poter prescindere dal-

l'esistenza di altre marine mercantili, e se non si ritiene opportuno intavolare trattative perchè siano noleggiati anche vapori inglesi. Il presidente del Consiglio del traffico rispose che il contratto italiano riguarda solo il carbone fob e che quanto ai noleggi il ricevitore ha piena libertà, come l'aveva quando ritirava a Rotterdam. Se le nostre informazioni son corrette il nolo pagato dalle Ferrovie ai vapori italiani è ora, in base al puro costo, 7/3 base 6000 tonnellate, cioè 6d. più alto di quanto si potrebbe pagare ordinariamente sul mercato libero, e che si paga dalle industrie e dalle ferrovie private. È giusto che la marina nazionale sia in questo momento aiutata, e che si combatta una nuova causa di disoccupazione; ma il sacrificio dovrebbe essere sopportato dal bilancio dello Stato e non da quello delle Ferrovie. Al nolo suddetto di 7/3 gli armatori italiani si sono affrettati a prenotarsi fino ad aprile. Intanto la Regia marina italiana noleggiando liberamente a Cardiff è riuscita a pagare solo 6/3 ».

Come gli onorevoli colleghi vedono, io ho detto qualche cosa di sostanzialmente diverso da ciò che mi è stato attribuito. Credo che l'on. Bibolini forse inconsciamente sia stato indotto a ricorrere all'espedito oratorio della testa di turco, per il quale si immagina un contraddittore, gli si attribuisce un'opinione sbagliata e poi giù botte da orbi.

Nei suoi confronti ritengo esaurito l'incidente e gli dirò col Vangelo: *Vadē et noli amplius peccare.*

Devo una parola di ringraziamento a quell'anima gentile rimasta sconosciuta che credendomi defunto ha cercato di elevarsi fino alla mia memoria.

All'annuncio della mia scomparsa l'on. Ciano deve esser rimasto turbato e probabilmente avrà voluto allontanare l'ombra molesta. Così si spiega la sua esclamazione. Forse ha provato un certo rimorso ricordando d'avermi dipinto ammantato di nero, inteso a stendere il velo del mio lutto costante (tornata del 20 giugno 1929, pag. 1017) su ogni sua più rosea prospettiva.

Ma purtroppo, on. Ciano, l'andamento dei traffici sembra giustificare quel mio pessimismo!

Ritornando all'argomento, tre quesiti si affacciano:

1° se la preferenza accordata alla bandiera nazionale rappresenti un sacrificio;

2° se questo sacrificio abbia da essere a carico delle Ferrovie o dello Stato;

3° se nelle attuali contingenze sia (come io ritengo) giusto fare tale sacrificio, se esso sia aiuto sufficiente, e non essendolo quali altri mezzi si possono consigliare per alleviare la grave crisi che sovraincombe alla nostra marina da carico.

Dirò rapidamente del primo quesito, quanto più rapidamente possibile perchè implicando esso considerazioni un po' tecniche di noli e di prezzi, non voglio tediare l'uditorio.

Chi potendo scegliere fra molti offerenti ne esclude un certo numero e limita la sua scelta ai rimanenti si espone a pagare un prezzo più alto. Così chiunque, noleggiando sul mercato, esclude determinati vapori in base alla nazionalità, o ad altro criterio, restringendo la scelta paga noli più elevati. Questo è un assioma che regola tutto il commercio. È quasi un dovere morale promuovere la concorrenza e preferire il migliore offerente.

Ma le Ferrovie seguono un altro sistema: fissano i noli ogni decade od ogni quindicina, ed invitano gli armatori nazionali a prenotarsi. Allora avviene che, se il nolo delle Ferrovie è più alto di quello del mercato, gli armatori si affrettano a prenotarsi (ed appunto nella epoca di cui tratto gli armatori si prenotarono per diversi mesi); se invece è più basso, gli armatori non si prenotano, perchè trovano a far meglio nel mercato libero. Non è obbligatorio per gli armatori il prenotarsi, ed è bene sia così se si vuol dare un aiuto.

Secondo tale sistema, il nolo delle ferrovie dovrebbe esser quello stesso fattosi in media sul mercato nella quindicina precedente. Anzi dovrebbe essere un po' inferiore, data l'eccezionale importanza e il vantaggio che offre un noleggiatore come le ferrovie. Ed anche perchè quelle medie sono spesso superiori al vero, essendo medie aritmetiche e non medie ponderate, fatte cioè in base al numero dei vapori senza tener conto della portata. Ora da molti dati che ho qui, trovo che esso non corrisponde alla media Cardiff-Genova. Forse è stata considerata la media Canale di Bristol-Genova (riportata nei giornali italiani) che è più elevata perchè comprende porti come

Swansea che son più cari, dai quali le ferrovie non noleggiavano. Secondo le riviste marittime inglesi, che fan testo in materia, il nolo medio da Cardiff fu in gennaio 6/10, in febbraio e marzo 6/9, in aprile 6/4 con un minimo di 6/. Ed il nolo delle ferrovie fu in febbraio 7/3, in marzo 7/, in aprile 6/9. In febbraio si noleggiò per la marina italiana e successivamente per vari privati a 6/3, in aprile fecesi perfino 6/. Da Rotterdam mentre le ferrovie fanno 6/10 1/2 per Genova e 8/10 1/2 per Venezia, una grossa azienda importatrice in Italia noleggia a 6/6 e a 7/9. Però trattasi talvolta di vapori di portata più grossa, tale fu per esempio quello per la marina, il che implica una riduzione di due o tre pence.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma a me pare che la marina italiana abbia comprato cif. Me li mandi pure i suoi dati!

RICCI FEDERICO. Questo non interessa. Ciò che importa è il nolo pagato, lo abbia pagato il Ministero della marina, o quello dell'Istruzione, o un esportatore inglese, il fatto non cambia.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Io compro fob, mi preme proteggere la bandiera italiana. (*Approvazioni*).

RICCI FEDERICO. E fa bene a proteggerla; anzi in questi momenti sarebbe anche giustificato un nolo più alto, pari al costo, per non strozzare l'armamento italiano. Sta però il fatto che le ferrovie pagano noli più alti.

Veniamo al secondo quesito. Io credo che il sacrificio, qualunque esso sia, deve andare a carico del bilancio dello Stato, non delle ferrovie.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È tutto un sacrificio che io non comprendo. Non faccio sacrifici; perchè mi vuol far fare dei sacrifici quando non ne faccio?

RICCI FEDERICO. Cereo appunto di non fargliene fare. Le Ferrovie di Stato debbono procedere cogli stessi criteri amministrativi, quanto al loro bilancio, delle ferrovie private.

Diversamente noi graviamo l'utente delle ferrovie di carichi che riguardano lo Stato, cioè il contribuente.

Ci pervengono continue domande di riduzioni di tariffe; si risponde che il bilancio delle ferrovie non le permette. Non le permette perchè

è oberato di una quantità di tali gravami che come dissi non riguardano l'Amministrazione ferroviaria! Abbiamo, per esempio, il trasporto gratuito o semigratuito di migliaia di persone, funzionari dello Stato o privati cittadini. Il che implica un carico che qualche economista ha valutato a 250 o 300 milioni. Abbiamo le linee secondarie, la posta ecc.

Si dice: riducete il trasporto del fieno, riducete per l'agricoltura il trasporto dei concimi; poi vengono i siderurgici a dire: riducete il trasporto del combustibile, del ferro, delle materie prime, come avviene in Francia e in Germania; poi gli esportatori: diminuite il prezzo del trasporto agli scali marittimi dei laterizi, dei cementi ecc. Poi gli utenti dei raccordi ferroviari i quali osservano che dall'anteguerra ad ora vi è un aumento di quasi dieci volte...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. L'abbiamo ridotto del 50 per cento!

RICCI FEDERICO. Poi i trasporti a piccola distanza dai porti, ad esempio Sampierdarena...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Dieci chilometri!

RICCI FEDERICO. Sì, ma con un artificio, perchè in realtà sono molto meno.

Dall'anteguerra ad ora il trasporto da Genova a Sampierdarena è aumentato di oltre otto volte. Se invece si fosse adottato il criterio preciso di addebitare al bilancio delle ferrovie solo tutto quello che riguarda l'esercizio ferroviario, si potrebbero accogliere qualche volta le domande degli utenti. Si obietterà che con ciò si aggraverebbe il bilancio dello Stato. Certamente; poichè è lo Stato che ordina. Ad esempio le facilitazioni di viaggio dei senatori e deputati sono regolarmente contabilizzate ed accreditate alle ferrovie. Perchè non si fa lo stesso per tutti coloro che viaggiano con biglietti ridotti? Se il bilancio dello Stato dovesse sopportarne l'onere, forse si farebbe qualche economia.

Veniamo al terzo quesito che è il più importante, cioè se, date le attuali contingenze, sia giusto concedere un aiuto, come fanno le ferrovie, alla bandiera italiana; e, qualora questo sia troppo poco, se si debba ricorrere ad altro mezzo. Come hanno capito gli ono-

revoli colleghi, ritengo questo aiuto insignificante, perchè anche se date 6 pence...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. O meno.

RICCI FEDERICO... limitate sempre l'aiuto ai soli vapori che possono fare il servizio per le ferrovie; ma le ferrovie importano per mare due milioni e mezzo di tonnellate e per ciò bastano 250 mila tonnellate di registro, mentre la nostra marina mercantile è di oltre 2 milioni di tonnellate. Quindi le ferrovie possono giovare a circa l'ottava parte del nostro naviglio; troppo poco se si vuol fare qualche cosa di serio.

Esaminando un po' più da vicino la situazione della marina mercantile potremo vedere quello che è stato fatto per il passato; e se sono stati fatti degli errori potremo almeno evitare di ripeterli.

Voi sapete come il tonnellaggio mondiale dall'anteguerra sia salito da 45 a oltre 67 milioni di tonnellate, con un aumento quindi di 50 per cento. Contemporaneamente i traffici marittimi non sono cresciuti che di 15 per cento.

Considerando separatamente la marina da carico, si riscontra un aumento un poco inferiore cioè solo 40 per cento, perchè quello che è cresciuto di più, è il tonnellaggio di linea.

Ciò dà ragione dell'attuale crisi, che si trascina da qualche anno. Questa sproporzione tra tonnellaggio e traffico è stata anche più forte nel 1921, quando nel tonnellaggio vi era già un aumento di 30 per cento e nel traffico una contrazione. Tuttavia le condizioni dell'armamento erano allora così difficili, a causa di scioperi frequenti di marittimi e di scaricatori, a causa di ritardi, di riparazioni, di scarsità di combustibili ecc., che il naviglio sembrava insufficiente, ed i noli altissimi contribuivano a dare l'impressione che vi fosse bisogno di tonnellaggio. Si poteva invece prevedere, e i più avveduti se ne accorsero fin dal 1919 e 1920, che si andava incontro ad una pleora di naviglio. In quei due anni si costruirono ben 13 milioni di tonnellate di stazza cioè tre volte il consueto. Le nazioni più esperte, come ho detto, se ne accorsero e soprattutto se ne accorse l'Inghilterra, la quale costruiva molto per gli altri e vendeva all'estero i suoi vapori vecchi e nuovi. In altri paesi invece,

compresa l'Italia, vi fu una esaltazione, una frenesia. Datano da quell'epoca le frasi: navi, navi, navi — navigare necesse, vivere non necesse — tutto il litorale italiano deve essere un cantiere — le fortune d'Italia sono sul mare.

Tutta questa retorica non mancò di produrre i suoi frutti. Una società costruttrice di navi si proponeva di fare nientemeno che mille vapori all'anno. Vennero allora i decreti Villa, De Nava, e Bellotti, i quali si proponevano di accelerare la costruzione di navi: bisognava entro il giugno 1921 aver attuato il programma di acquisti o di costruzioni, quindi, avvicinandosi quell'epoca, quando già cominciava la caduta, un aumento in tutti i prezzi causato dalla febbrile richiesta; gli operai poi vi speculavano sopra coi soliti scioperi. Si costruirono o comprarono in quel tempo tanti vapori per 1 milione e 80,000 tonnellate al prezzo di 30-35 sterline per tonnellata. Lo Stato per effetto dei suddetti decreti vi sacrificò un miliardo; altrettanto sacrificarono i privati, perchè alla fine del 1921 quei vapori comprati per 30-35 sterline ne valevano 15 ed oggi ne valgono 8 per tonnellata. Di quell'epoca sono i contratti di acquisto di vapori tipo *war* per i quali è stato necessario un intervento a favore degli armatori, che, non avendo pagato subito, hanno anche incontrato la perdita dipendente dal cambio poi aggravatosi. Fu un vero disastro. Se si fosse aspettato qualche anno ancora, si sarebbero potuti avere gli stessi vapori a prezzi enormemente più bassi. Vediamo di non lasciarci mai prendere dall'esaltazione. Prendiamo esempio dall'Inghilterra che ha saputo fare meravigliosamente i suoi affari vendendo a tutto il mondo le sue navi e non aumentanto gran che la propria flotta. Questa flotta anteguerra era t. r. 19 milioni, nel 1922 riparate le perdite era ancora 19 milioni e solo nel 1927 ha ripreso a salire raggiungendo ora appena 20 milioni.

Dicevo dunque che nel 1921 c'era già crisi: molti vapori erano in disarmo e incominciava il ribasso dei noli. Ricordo che da Baltimora a Genova alla fine del 1919 si pagavano 28 dollari, nel 1921 eravamo a 7, oggi siamo scesi a 2.

In seguito la marina un po' si rimise, specialmente nel 1923, cominciando le difficoltà in Germania; poi venne l'occupazione della

Ruhr, vennero in aiuto i minatori inglesi con uno dei soliti scioperi; poi non mancarono di aiutarci i minatori americani; poi nel 1926 ci diedero di nuovo man forte i minatori inglesi.

Ma, disgraziatamente per gli armatori, oggi è tutto tranquillo, tutto in regola; non si vede all'orizzonte in tutto il mondo uno sciopero. La battaglia del grano poi, fatta non solo in Italia, ma ovunque (e credo l'abbia fatta il Padreterno)... (*ilarità*).

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È fascista pure il Padreterno! (*ilarità*).

RICCI FEDERICO. ...ha dato risultati inaspettati. E allora: caduta dei noli. Il nolo base Cardiff-Genova discese nell'autunno scorso a un livello circa 3/ sotto l'anno precedente e poi non fece che peggiorare ed ora siamo quasi 6/, che è molto sotto al costo.

Il numero indice dei noli è 77,56 contro 100 del 1913, e notate che le spese sono aumentate da quell'epoca.

I vapori inoperosi stanno fermi e vanno poi in disarmo. Ma anche il disarmo costa caro perchè si devono dare indennità, la carena si guasta, le macchine si deteriorano, ecc., e l'armatore non vi ricorre che quando è agli estremi. Il giornale dei noli citato ha fatto il calcolo dei vapori posti in disarmo dal principio dell'anno. Siamo a quattro milioni e mezzo di tonnellate, nei quali l'Italia figura per circa 600 mila tonnellate *dead weight*.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non legga le cifre relative al disarmo sul giornale dei noli; venga da me che gliel'ho fornirà.

RICCI FEDERICO. Lei fa 414 mila il primo aprile.

SECHI. Non è così. È diverso.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Io faccio 365 mila tonnellate al 1° maggio.

RICCI FEDERICO. Lei calcola il tonnellaggio di stazza e non *dead weight*. È certo che a Genova ci sono 70 vapori in disarmo, e che le navi disarmate crescono continuamente. Se andremo avanti di questo passo i 70 diverranno 100!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Speriamo di no.

RICCI FEDERICO. Sperare di no vuol dire sperare che ci sia una campagna granaria cattiva. O noi produciamo in Italia tutto quello che ci occorre, e l'Europa produce in

casa sua tutto quello che le occorre (perchè se viene una buona campagna in Italia, viene anche in Francia, in Germania, in Ungheria) e allora i vapori non servono; ma, se dobbiamo importare, servono. Siccome non sappiamo cosa succederà, non possiamo distruggere i vapori con la prospettiva di doverli rifare quando servissero.

L'on. Ciano mi consentirà ancora una rettifica. Io l'anno scorso, parlando sul bilancio dell'economia, avevo detto alla sfuggita che, quando si calcola la posizione della marina italiana nei confronti dell'ante guerra, bisogna tener conto del fatto che noi abbiamo annesso una parte della flotta austriaca. Ed aggiunti che difficilmente riusciremo a mantenere la nostra posizione relativa a causa della concorrenza che ci fanno le altre Nazioni che sussidiano fortemente la loro marina. Questa mia affermazione mi pare confermata dal discorso dell'on. Celesia.

L'on. Ciano mi ha rimproverato...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma no! (*ilarità*).

RICCI FEDERICO. Le sono servito per testa di turco.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Lei ha la fissazione delle teste di turco.

RICCI FEDERICO. È tanta la devozione che ho per lei, che sono disposto a renderle questo servizio anche altre volte. (*ilarità*).

L'on. Ciano, dunque, disse che le mie parole potevano essere intese come se la marina italiana fosse stata assisa in un'inerzia continuativa e avesse fatto poco mentre invece ha fatto molto.

Con quale tonnellaggio prebellico dobbiamo confrontare lo sviluppo della nostra marina? Avevamo t. r. 1,428,000; dobbiamo aggiungerci almeno t. r. 676,000 pervenuteci dall'Austria per l'annessione di Trieste ecc., quale parte del suo naviglio prebellico corrispondente a quei dipartimenti; totale 2,104,000.

Non possiamo prescindere dal fatto che una parte della flotta austriaca è venuta a noi, anche se ciò implichi una rettifica nelle statistiche usualmente pubblicate, e renda meno appariscenti i nostri progressi.

Credo che questa tesi bisogna sostenerla, anche perchè non sappiamo a quali accordi internazionali si possa venire. Noi dobbiamo

presentarci non solo come l'Italia prebellica ma anche come l'Italia erede della quasi totalità della marina commerciale austriaca e della posizione marittima dell'Austria. Avevamo 2,104,000 tonnellate; oggi ne abbiamo 3,250,000: aumento di circa 50 per cento.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. E quelle affondate?

RICCI FEDERICO. Ne ho tenuto conto. Nel 1918 avevamo t. r. 1,040,000, esclusa Trieste ecc. Nel 1922 t. r. 1,980,000 sempre esclusa Trieste. Aumento circa 90 per cento. Fu una conseguenza di quella esaltazione navale di cui parlavo poco fa. Quindi non si dica che dal 1918 al 1922 non si è fatto nulla, perchè invece si è fatto fin troppo. Dal 1922 al 1929 si è passati da 1,980,000 a 2,450,000 con un aumento di 40 per cento sul tonnellaggio prebellico. Ma si tratta di navi costruite con ben altro criterio e soprattutto a costi più bassi. Sono principalmente navi da passeggeri e miste per le linee regolari. La marina mercantile libera non ha quasi più progredito in tonnellaggio dal 1922 in poi.

Anche l'età è poco variata. L'on. Ciano è tanto innamorato della sua Marina che non si accorge che invecchia. (*Si ride*).

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Invecchiamo tutti, anche lei.

RICCI FEDERICO. Ma fortunatamente le navi si possono sostituire. Lei aveva detto, se non erro, che l'età media delle nostre navi è di 16 anni e mezzo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Per le linee sovvenzionate. Lo dissi alla Camera.

RICCI FEDERICO. Intendo dire...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma perchè prende questi abbagli?

RICCI FEDERICO. Lei mi rispose così l'anno scorso: che prima del 1922 l'età media era di 24-25 anni ed ora è 16. Una specie di cura Woronoff; poi è passata a quasi 17...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma dove li piglia questi numeri?

RICCI FEDERICO. Sono calcoli precisi.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma di quali navi!

RICCI FEDERICO. Di tutte le navi italiane.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non credo di aver mai dato numeri di questo ge-

nere. Io ho dato l'età media delle navi delle linee sovvenzionate.

RICCI FEDERICO. Siamo d'accordo...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Lei è inarrivabile nello spostare i problemi (*Si ride*).

RICCI FEDERICO. Ma se mi si vuol far confrontare un adulto con un neonato...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ella fa diventare me la sua testa di turco!

RICCI FEDERICO. Tenendo conto dell'Austria, l'Italia anteguerra era al terzo posto, dopo l'Inghilterra e la Germania. Nel 1926 eravamo al 4° posto dopo Inghilterra, Stati Uniti e Giappone. Oggi siamo al 6°, essendoci passate avanti Germania e Francia, e dobbiamo lottare perchè abbiamo le marine olandesi e norvegesi alle calcagna.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Siamo tutti alle calcagna.

RICCI FEDERICO. No, poi v'è un distacco...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Le ripeto che siamo tre o quattro Stati tutti... alle calcagna.

RICCI FEDERICO. E poi dobbiamo pensare alle marine minori che ci distanziano e forse non ci raggiungeranno mai; ma, ciascuna nel proprio campo d'azione, ci fanno concorrenza; tali la greca e la jugoslava che tra l'altro hanno la specialità di saper utilizzare i vapori più vecchi, smessi dalle marine più progredite. Sono marine a basso costo con mercedi limitatissime. D'altra parte il vapore vecchio, rappresentando un piccolo capitale, ha poco carico d'ammortamento.

È importante esaminare come la bandiera italiana partecipi al nostro traffico. Il quale traffico nei nostri porti è dal 1913 al 1929 aumentato assai meno del traffico mondiale, da tonnellate 31,820,000 del 1913 a tonnellate 32,994,000 del 1929 (vecchi confini) cioè 3.70 per cento d'aumento. Bisogna distinguere e rettificare le statistiche le quali danno spesso una cifra unica sommando insieme cose eterogenee, cioè merce proveniente o spedita all'estero; e merce arrivata o diretta ai porti nazionali. Così nella cifra di 9,259,000 passeggeri, si comprendono con un unico criterio i 559,000 che vanno o arrivano dall'estero e gli 8,700,000 che si muovono fra porti nazionali, inclusi coloro che fanno una gita di un'ora nel golfo di Napoli! Il traffico sia di merci

che di passeggeri fra porti nazionali vien fatto interamente (o almeno per il 99 per cento) dalla nostra marina ed è fuori discussione. Resta il traffico coll'estero che è quello che interessa; dove vogliamo fare progressi. A questo traffico la marina italiana partecipa per circa 53 per cento avendo trasportato nel 1929 oltre un milione di tonnellate di più che nel 1928. Si può argomentarne senz'altro che la marina italiana abbia avuto un maggior lavoro? No, perchè manca un altro termine, infatti bisognerebbe conoscere quanto essa abbia lavorato in servizio fra terzi.

Osserviamo che la nostra marina da carico è sufficiente da sè a portare in Italia tutta la merce che viene importata da navi da carico, circa 17 o 18 milioni di tonnellate. Se le nostre navi facessero la spola tra l'Italia e l'estero, potrebbero portare tutta quella merce. Se ciò non avviene vuol dire che esse trovano da impiegarsi anche in altri traffici, vuol dire che partecipano largamente al commercio internazionale. Allorquando vi è crisi nei noli tutte le navi cercano di avvicinarsi al proprio paese. Se i noli aumentassero, probabilmente la partecipazione della marina italiana al traffico nazionale diminuirebbe. Si vede dalla suddetta percentuale che per ora quasi le due cose si pareggiano; la marina mercantile libera italiana lavora nel traffico tra terzi tanto quanto lavora per il traffico nazionale; e di qui discende la conseguenza che se si accogliesse la tesi di riservare alla bandiera nazionale tutto il lavoro italiano...

SECHI. È pazzesco.

RICCI FEDERICO ... si verrebbe a pregiudicare la stessa marina italiana; perchè per rapresaglia le verrebbe tolto il lavoro fra terzi. Facciamo un esempio.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Chi dice questo?

RICCI FEDERICO. Un giornale. Non sono io che lo dico. Non sia spiacente, on. Ciano, se qualche volta ho le sue stesse idee: non sono obbligato a pensare sempre diversamente.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Onorevole Ricci, io l'ho ammirato quando faceva il bilancio delle costruzioni navali tirando dei brillantissimi sassi nelle sue piccionaie.

RICCI FEDERICO. Io non ho piccionaie. Non sono legato a nessuno.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Parlo delle piccionaie politiche.

RICCI FEDERICO. Non ho neppure quelle. Ragiono esclusivamente colla mia testa. Dunque se noi adottassimo provvedimenti simili al « Navigation Act » di Cromwell il quale aveva riservato alla bandiera inglese tutto il traffico coll'Inghilterra, un provvedimento di questo genere finirebbe per danneggiare la marina italiana nei suoi rapporti coll'estero, pregiudicando nello stesso tempo l'interesse del consumatore, il quale si troverebbe esposto a pagare noli più alti, come spiegar poco fa.

Ad esempio potrei citare i vapori che portano il carbone in Italia i quali di solito non tornano in Inghilterra vuoti, ma fanno un giro, vanno fra l'altro a caricare minerale in Spagna ed in questo giro sono interessate tre nazioni; l'italiana, l'inglese e la spagnola. Se diamo uno sguardo al traffico del carbone del porto di Genova, vediamo che nel 1928 la bandiera italiana vi partecipa per 50 per cento, l'inglese per 23 per cento, la spagnola per 11 per cento, poi seguono le altre.

Date le condizioni in cui versa la nostra marina da carico e la necessità di conservarla, mi domando che cosa possiamo fare a sua difesa. Credo sia necessario conservarla in efficienza perchè di essa abbiamo sempre bisogno sia in pace che in guerra. Essa poi è uno degli ultimi baluardi che restano del commercio libero, perchè in quel traffico vige ancora, salvo pochi casi speciali, come quello delle Ferrovie, il principio del *fair play* cioè preferire il più degno, ossia il migliore offerente. È un campo ove l'uomo che vuol farsi strada; ed abbia meriti propri, riesce senza bisogno di banche, di accordi, di protezioni. Vi è come dissi anche il vantaggio del consumatore, perchè grazie alla concorrenza noi abbiamo noli bassi e quindi tutte le materie prime vengono in Italia a buon prezzo. La marina di linea godendo di condizioni speciali, quasi di monopolio, e potendo ricorrere ad altri sistemi, riesce talvolta a combinare *pools*, *cartels*, *rings* ecc., in base ai quali può imporre il nolo che vuole. Allora vediamo come il trasporto del grano da Buenos Aires fatto dalla marina libera costi 10 a 12 scellini per tonnellata, mentre il caffè dal Brasile il cui trasporto

è oggetto d'un *pool* paga 70 scellini e dall'America centrale ne paga 120.

Se trascurassimo la marina mercantile e desissimo invece sviluppo alle linee regolari per il trasporto di tutte le merci, vedremmo col pretesto della razionalizzazione formarsi consorzi dominati da banche e crescere i noli con grave danno sia dell'importazione che dell'esportazione.

Dunque bisogna nelle presenti contingenze aiutare la nostra marina da carico. La preferenza accordata dalle Ferrovie è troppo poca cosa; una preferenza più estesa, da parte delle nostre industrie, è egualmente insufficiente, praticamente impossibile ad attuarsi e pericolosa. Infatti la Federazione degli armatori non la chiede neanche. Gli armatori domandano d'essere alleggeriti d'una quantità di carichi diretti e indiretti: del che ha già trattato il collega Celesia. Ancora chiedono esenzione dalla tassa di ricchezza mobile. Non lo riterrei rimedio idoneo: inefficace quando come ora perdono; ingiusto quando guadagnassero.

Forse si potrebbe pensare a ristabilire un sussidio ma provvisorio, da ridursi o cessare quando i noli migliorassero, divenendo remunerativi.

SECHI. Ma in che forma dovrebbe darsi questo sussidio?

RICCI FEDERICO. Io lo darei per tonnellata-miglia di percorso.

SECHI. Anche a zavorra?

RICCI FEDERICO. Anche a zavorra. Quando si desse un sussidio di 50 centesimi per tonnellata-miglia percorsa, basterebbero 3 milioni di lire al mese.

SECHI. Finchè si tratta di 50 centesimi, va bene.

RICCI FEDERICO. Si tratterebbe di ben poca cosa; sarebbe sul percorso Cardiff-Genova con ritorno a vuoto circa lire 2.30; cioè i sei pence di preferenza che le ferrovie danno.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Che non danno!

RICCI FEDERICO. Ma sarebbe anche giusto, perchè non si può obbligare gli armatori a perdere, vietando di disarmare.

Io non avrei altro consiglio concreto, l'ho solamente suggerito; e l'on. Ciano che in questa materia è maestro potrà escogitare qualcosa di meglio.

Mi si consentano ancora pochi minuti. Seguendo la stessa strada dell'on. Celesia, parlerò del porto di Genova. Fervono i lavori per l'ingrandimento del porto. Non fervono però i lavori ferroviari e stradali relativi alle sue comunicazioni. Forse sarebbe opportuno sospendere per ora i lavori di ingrandimento se i danari mancano. Avendo i mezzi facciamo tutto, ma se i mezzi sono scarsi, viene naturalmente posta una specie di alternativa: sono più importanti gli ingrandimenti del porto oppure le ferrovie e le strade?

Io non parlerò più della direttissima Genova-Milano che sarebbe necessaria, ma ho capito il latino. (*Si ride*). Ho capito che non si fa e non si farà.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Lei lo dice troppo presto!

RICCI FEDERICO. Non l'hanno fatta i Suoi predecessori e non la farà neanche Lei. Piuttosto sarebbe bene dare istruzione ai prefetti ed alle autorità di non parlarne più. Ma allora facciamo altri lavori...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. L'allacciamento di tutte le calate di ponente è già stato stabilito; sono già stanziati 75 milioni.

RICCI FEDERICO. Spendiamoli allora!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Si stanno spendendo, non se ne preoccupi!

RICCI FEDERICO. Io non vorrei che i colleghi pensassero che io domandi troppo. Genova è abituata a fare a sue spese.

Il collega che ha parlato dei trafori delle Alpi mi ha fatto ricordare questo fatto: che la città di Genova fu dal Governo spinta a dare, e concorse per 4 milioni, restando interessata negli utili delle ferrovie Svizzere. Il Governo poi fece un accordo con la Svizzera per il quale rinunciava ad ogni partecipazione su tale traffico; e naturalmente tale rinuncia coinvolgeva pure il Comune di Genova; ma i 4 milioni non sono stati restituiti.

I lavori del porto di Genova sono fatti a differenza degli altri con i danari del traffico del porto stesso, il quale corrisponde una tassa di lire 1.50, tassa superiore a quella degli altri porti, e così rimborsa i prestiti fatti per eseguire i lavori.

Ma talvolta ci pregiudicano trattamenti di favore fatti ad altri. Ultimamente furono sollevate lagnanze da parte dei commercianti di caffè per il diverso trattamento doganale

in vigore per Genova e per Trieste. A Trieste il dazio sul caffè si paga, come ai tempi dell'Austria, a tre mesi con interesse di favore; a Genova si paga a contanti. Ma il dazio sul caffè sotto l'Austria, era 90 corone cioè circa 300 lire attuali, mentre oggi è portato a 1600 lire. Una preferenza di questo genere non serve al traffico internazionale ma, a detta del commercio genovese, permette a Trieste di invadere l'entroterra di Genova come la Lombardia.

SECHI. Per l'Italia è lo stesso se il caffè arrivi a Trieste o a Genova!

RICCI FEDERICO. D'accordo, per l'Italia è lo stesso. Ma il mio discorso ora verte sulla situazione di Genova e sul modo come è trattata.

Il lavoro del porto di Genova, che l'anno scorso io mi lagnavo che non aumentava salvo che per il grano, è continuato sulla stessa strada. Se prescindiamo dal grano, vi è un aumento dall'anno scorso di ben poco, di 3.50 per cento circa mentre in media i porti d'Italia hanno aumentato di 7.70 per cento. Quando noi osserviamo le cifre dal 1913 al 1929 secondo taluni troviamo una differenza di un milione di tonnellate, secondo altri di 500,000 tonnellate. Quale è la differenza esatta? La differenza esatta è quella di 500,000 tonnellate. Ciò vuol dire che dal 1913 ad oggi il traffico è aumentato di 7 per cento, da t. 7,863,000 a t. 8,415,000.

Come si è formata questa differenza? Ciò è avvenuta perchè il Consorzio di Genova ha aggiunto alle cifre del traffico le provviste di bordo, 500,000 tonnellate; ma non le ha aggiunte, quando ha fatto il confronto, al movimento del 1913, cosicchè è apparsa una differenza molto maggiore del vero. Il che ha spesso condotto ad apprezzamenti troppo ottimisti e a deduzioni inesatte.

Un aumento dal 1913 di appena 7 per cento è ben poca cosa quando si faccia il raffronto coi grandi porti europei e coi porti vicini a Genova i quali tutti son progrediti assai più:

	Genova	Savona	Spezia	Livorno	Venezia	Trieste
	(000 omessi)					
1913	t. 7.863	1.800	565	1.660	2.663	2.538
1928	t. 8.622	1.544	660	1.970	2.711	2.821
1929	t. 8.415	1.989	878	2.076	2.992	3.117

Così avviene che il porto di Genova, il quale aveva 25 per cento di tutto il traffico dei porti italiani, è sceso a 22.90 per cento e in questi primi mesi del 1930 a 22.40 per cento.

Intanto anche il traffico dei valichi ferroviari è cresciuto in misura anche più notevole.

Dunque vi è qualche cosa che si riferisce esclusivamente a Genova, perchè difetto di consumo nel retroterra di Genova non v'è, dal momento che i porti concorrenti ed i transiti ferroviari fanno passare più merce.

Il traffico nel porto di Genova non va come dovrebbe andare. Io non farò indagini al riguardo. Tutte le categorie di commercianti fanno le loro doglianze. Alcuni si lagnano che i depositi, gli empori non si sviluppano; altri invocano la pronta attuazione della legge sui porti franchi, legge che fu approvata alcuni anni or sono, ma che non ha ancora avuto esecuzione. Io sono molto scettico circa l'utilità di questa riforma, ma dal momento che la legge per i porti franchi è stata fatta, proviamo anche questa cura. Altri ancora dicono che sono i noli ferroviari troppo alti, specialmente per le piccole distanze. Altri se la prendono colle tariffe, colle operazioni troppo costose o coi noli troppo elevati dei vapori di linea. In sostanza ognuno dà le sue spiegazioni. Molti rimedi si potrebbero suggerire, ed io, l'anno scorso, uno ebbi a menzionarne, circa il quale l'on. Ciano aveva promesso di prendere accordi col suo collega delle finanze. Siccome questa crisi del porto di Genova si accompagna con un certo malessere di tutte le località vicine, vediamo se non sia il caso di fare per Genova qualche cosa di simile a quello che è stato fatto per galvanizzare l'industria e il commercio di Napoli, Venezia, Trieste, Livorno e Pola. Per queste città sono state fatte leggi in forza delle quali si concedono forti agevolazioni alle industrie nuove che ivi si impiantano, le quali agevolazioni arrivano fino all'esenzione della tassa di ricchezza mobile per un decennio. Vediamo dunque di pareggiare la situazione del porto di Genova a quella degli altri porti che ho indicato.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma per il porto di Genova ci sono 496 mila tonnellate in meno di cereali che non sono arrivate nel 1929.

RICCI FEDERICO. Mi permetta, onorevole

ministro, nel 1928 il traffico complessivo del porto di Genova fu tonnellate 8,622,000, i cereali furono tonnellate 1,525,000, dunque il traffico senza i cereali fu tonnellate 7,097,000. Nel 1929 il movimento totale fu tonnellate 8,415,000, quello dei cereali 1,070,000, restano tonnellate 7,345,000. Aumento di 246,000 pari a 3.50 per cento.

Facciamo lo stesso calcolo per tutta l'Italia:

1928 traffico totale dei porti tonnellate 35,480,000 meno cereali tonnellate 3,750,000, restano tonnellate 31,730,000;

1929 totale 36,780,000 meno cereali 2 milioni e 600,000 restano tonnellate 34,180,000. Aumento tonnellate 2,450,000 pari a 7.70 per cento.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma a Genova, come ho detto, ci sono state 496 mila tonnellate in meno di cereali e con tutto questo si è avuto un movimento portuale di 350 mila tonnellate in più.

RICCI FEDERICO. L'ho detto e dimostrato: prescindendo dal grano si è avuto l'aumento del 3.50 per cento, mentre in tutti gli altri porti d'Italia il traffico è aumentato del 7.70 per cento. Chi non cammina al passo degli altri resta indietro.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Nessun altro porto è attrezzato come quello di Genova per il traffico dei grani e si comprende quindi come il porto di Genova abbia risentito di più per la diminuita importazione dei cereali, che rappresenta la vittoria di quella battaglia del grano, che ella stessa auspicava nel suo discorso dell'anno passato.

RICCI FEDERICO. Il porto di Genova risente di molte altre cause. Sottometto queste osservazioni all'onorevole ministro e richiamo la sua attenzione sull'opportunità di estendere a Genova le agevolazioni fatte ad altre città.

E con questo ho finito il mio discorso talvolta un po' polemico, e ne chiedo scusa all'onorevole ministro. Io non sono pessimista..

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. L'ha detto lei stesso l'altr'anno che era pessimista, e qui c'è l'Alta Assemblea del Senato che può testimoniare.

RICCI FEDERICO. Non sono pessimista fino all'estremo. Credo che tornerà il sereno e rivedremo il sole; ma quando compaiono

le nuvole e il tempo si fa scuro, i buoni marinai ammainano le vele e si preparano alla burrasca. Ella on. Ciano, esperto navigante, non ha bisogno dei miei consigli al riguardo. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Nuvoloni.

NUVOLONI. Io intratterrò il Senato pochissimi istanti. Gli argomenti sui quali richiamo l'attenzione del Senato e del Governo non hanno bisogno di essere illustrati, perchè sono a tutti noti. Trattasi di interessi non regionali ma nazionali. Sta per essere ultimata la ferrovia Torino-Fossano-Mondovì-Ceva: linea direttissima. Vi è però altra strada che doveva essere ultimata e che avrebbe messo in comunicazione il Piemonte con il mare: è la Ceva-Garassio-Ormea che avrebbe dovuto sboccare all'attuale Imperia. Questa ferrovia disgraziatamente fu soppraffatta da un'altra, dalla linea Cuneo-Ventimiglia, la quale non ha dato, ed era facilmente prevedibile che non avrebbe dato, buoni risultati agli italiani perchè attraversa il territorio francese. Ritengo che, sia per migliorare i traffici tra il Piemonte e la Liguria occidentale, sia per altre ragioni molto note all'onorevole ministro e al Governo, sarebbe utile portare a compimento fino al mare detta strada, della quale è vivamente sentito il bisogno. E tale bisogno è in particolar modo sentito ed avvertito oggi che anche gli increduli hanno dovuto convincersi che la Cuneo-Ventimiglia non serve affatto agli interessi italiani, ma invece a quelli francesi, sebbene l'Italia abbia speso molti milioni per costruirla entro il termine stabilito e per mantenere i patti che aveva stipulato colla vicina Nazione.

Vediamo, almeno, di riparare in parte al danno; e poichè ho sentito poco fa l'on. Falcioni accennare ad accordi intervenuti tra l'Italia e la Svizzera, mediante i quali con semplice carta di frontiera, o tessera postale e con altri equipollenti è reso possibile ai nostri connazionali entrare in Svizzera ed uscirne, senza troppe formalità e senza eccessiva spesa, veda onorevole ministro Ciano di agire d'accordo col ministro degli affari esteri, per stipulare colla Francia accordi analoghi ai suindicati e rendere in tal modo, se non redditizia, almeno meno onerosa e più utile la linea Cuneo-Breglio-Ventimiglia, che sul tronco italiano

da Breglio a Ventimiglia è indubbiamente passiva.

Ringrazio il Governo Nazionale che finalmente dopo tanti anni di incessanti invocazioni ha provveduto per la elettrificazione della linea litoranea; spero che quanto prima si avrà la trazione elettrica oltre Savona e fino a Ventimiglia. Le popolazioni nostre ne sono gratissime; ma l'elettrificazione non risolve il problema della celerità dei treni.

Altre volte Ella, onorevole ministro, ha detto che ci sono troppe fermate lungo la ferrovia litoranea ligure; ma è pur vero che vi sono molti paesi i quali lavorano e producono.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Dissi pure che di qualche fermata aveva la colpa lei!

NUVOLONI. Sulla coscienza io non avrei che una sola fermata, e debbo dichiarare che essa è allo sbocco di una vallata di 30 mila abitanti e serve per il trasporto di un'ingente quantità di fiori, e di altri prodotti redditizi per l'amministrazione ferroviaria, e che sono fonte di ricchezza per la Nazione.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Per questo è stata concessa.

NUVOLONI. Ed allora non è il caso di lamentarsi per il fatto che sia stata concessa!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Si lamentava lei non io.

NUVOLONI. Riprendendo il discorso osservo che il vero mezzo per rimediare alla lentezza dei treni sarebbe quello di dotare quella linea del doppio binario che è reclamato da molto tempo ed insistentemente. Nè domando che si faccia il doppio binario tutto in una volta. Roma non si fece in un sol giorno. Potrebbe intanto costruirsi nei tratti in cui è più facile e meno costoso, nei tratti ove non sono gallerie o gallerie brevi: solo in tal modo si potrebbe aumentare la velocità dei treni.

Il senatore Falcioni poco fa si lamentava perchè per percorrere da Domodossola in treno 250 chilometri di linea occorrono 5 ore. Ma si sa quale tempo si impiega sulla linea litoranea Genova-Ventimiglia a fare in ferrovia un percorso di 150 chilometri? Coi treni accelerati occorrono 6 ore; coi diretti 4 ore e mezza, mentre eguale percorso tra Genova-Milano e Genova-Torino si compie in due ore e mezza coi treni diretti.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ci sono 17 fermate.

NUVOLONI. Ho parlato di diretti e non già di fermate.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Dicevo bene: ci sono 17 fermate per i treni diretti.

NUVOLONI. Se ella crederà di fare quello che ho detto, e cioè il doppio binario nei tratti che presentano difficoltà minori, avvierà il problema alla risoluzione.

Un altro modo di provvedere, sarebbe quello di istituire dei treni locali, suddividendo la linea in tre zone, Genova-Savona, Savona-Albenga ed Albenga-Ventimiglia.

Istituendo treni locali per detti percorsi, si potrebbe ridurre il numero delle fermate dei treni diretti, ed in tal modo pure si guadagnerebbe tempo e si migliorerebbe il servizio ferroviario che oggi provoca generali recriminazioni e non favorisce per certo la industria del forestiero.

Non intendo dare consigli, ma solo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulle questioni ferroviarie accennate. L'onorevole Ciano che con mano ferma e volontà ferrea ha risanata l'azienda ferroviaria e l'ha sottratta al disordine, la renda sempre più efficiente e corrispondente ai bisogni.

Oggi non è tanto questione di fare altre strade ferroviarie, di aumentarle di numero; è piuttosto questione di rendere efficienti quelle che già esistono, e segnatamente quelle di grande traffico e specialmente quelle internazionali, come è la linea litoranea Genova-Ventimiglia.

Io spero che l'onorevole ministro, che tanto ha fatto per la riorganizzazione dell'azienda ferroviaria, vorrà rendersi benemerito col migliorare le comunicazioni ferroviarie nella Liguria occidentale. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Messedaglia.

MESSEDAGLIA. Onorevoli senatori, comincio con una premessa e con una promessa: sarò breve. Vi prego di consentirmi alcune osservazioni, con particolare riguardo alle ferrovie e tramvie concesse all'industria privata.

Una caratteristica fondamentale del Regime è la concezione unitaria dello Stato. Di tale concezione abbiamo avuto eccellenti riflessi nel Ministero delle comunicazioni. Di questo

Ministero, infatti, entrò a far parte l'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili, che apparteneva prima al Ministero dei lavori pubblici.

La riunione dei due servizi — ferrovie dello Stato e Ispettorato — sotto una unica mente direttrice, ha voluto dire un provvedimento rigorosamente logico, nell'interesse dell'economia nazionale.

Il Regime, (e per esso, con opera ammirevole, l'onorevole ministro delle comunicazioni) ha riorganizzato e rianimato, nel modo che tutti sanno, le ferrovie. È stata così assolta la prima parte del compito che incombeva al Ministero delle comunicazioni, con la sistemazione della più grande azienda industriale dello Stato.

Ma ora, a mio modesto avviso, si profila sempre più urgente e necessaria l'azione dello Stato per il riordinamento e la sistemazione delle ferrovie secondarie e delle tramvie concesse all'industria privata. Problema delicato e importante: al quale l'onorevole relatore della Commissione di finanza ha dedicato pagine assai notevoli. In sostanza, non si tratta che di un organismo unico. L'economia nazionale ha bisogno che esso funzioni tutto regolarmente.

Io rammento, ad esempio, quanto l'onorevole ministro delle comunicazioni diceva alla Camera dei deputati il 22 marzo 1928, dopo aver ricordato che le linee concesse all'industria privata costituiscono un complesso ragguardevolissimo: circa 5,000 chilometri di ferrovia, e quasi altrettanti di tramvie, che hanno reso e rendono notevoli servizi all'economia pubblica, e spesso, purtroppo, senza che il capitale impiegato ne ritragga utili corrispondenti.

Tutte queste ferrovie, osservava giustamente l'onorevole ministro, sono per lo più sorte per iniziative staccate, per personali influenze, senza alcun legame fra loro, talvolta in contrasto d'interessi. È certo, che se si riuscisse ad ottenerne un collegamento in gruppi regionali, quanto è più possibile omogenei, si potrebbero evitare sperperi di spese generali e di esercizio, e si potrebbero attivare nuove correnti di traffico: creare, in una parola, degli organismi vitali, là dove non esistono che rami staccati, senza possibilità di vita prospera.

Insomma, per rendere vitali ed utili le comunicazioni secondarie, s'impongono il loro rinnovamento e la loro coordinazione in reti organiche, così da consentire più largamente quello scambio di merci e di viaggiatori, che ora è ostacolato dal fatto semplicissimo che le singole reti sono tra loro slegate. La riunione in reti organiche consentirà senza dubbio anche una riduzione delle spese generali; riduzione assolutamente necessaria, se si vuole arrivare al risanamento della situazione della maggior parte delle linee attualmente esistenti; nelle quali il coefficiente di esercizio indica, disgraziatamente, una costante e permanente passività.

L'onorevole ministro delle comunicazioni, con un gesto di quello che si può ben dire il suo stile, non si è accontentato di annunciare un programma; ha tradotto il programma in un decreto-legge. Alludo al decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150: «Modifiche alla legislazione vigente in materia di concessioni ferroviarie e di altri mezzi di trasporto».

Tale decreto-legge, nel suo primo articolo, non si riferisce che a ferrovie. Restano abbandonate nuove costruzioni tramviarie, oggi incompatibili su sede stradale. La necessità di una sede propria per le comunicazioni su rotaie è imposta, oltre che da altre ovvie ragioni, dal fatto che le comunicazioni secondarie, se vogliono continuare a mantenere il loro motivo d'essere, devono avere una velocità di gran lunga maggiore di quella attualmente possibile e consentita. Ai tempi delle vecchie concessioni non c'erano sulle strade che i veicoli a traino animale. Oggi ci sono gli automezzi, di fronte ai quali la velocità, sulle linee secondarie, non può costituire davvero un regresso!

Il ricordato decreto-legge all'articolo 16 autorizza il Governo a emanare norme per il raggruppamento dei servizi di trasporto concessi all'industria privata, anche se appartenenti a concessionari diversi, con la eventuale integrazione di linee, o di tronchi di linee secondarie, esercitate dallo Stato.

Un altro punto della massima importanza, onorevoli senatori, sta nell'articolo 30. Il Governo ha facoltà, per quelle linee attualmente in esercizio, che non siano più rispondenti ai bisogni della regione servita in causa

delle loro caratteristiche di costruzione e di esercizio, d'imporre al concessionario, verso un congruo corrispettivo, i lavori e gli incrementi patrimoniali che saranno ritenuti necessari.

Nel decreto-legge in questione, che consente di accordare ai concessionari contributi più adeguati di costruzione e di esercizio, si contengono tutti gli elementi sufficienti per arrivare alla definitiva sistemazione di questo ramo punto trascurabile dell'economia nazionale. Io parlo anche per personale esperienza. Perchè non posso e non devo dimenticare di essere a capo di una amministrazione provinciale, quella di Verona, la quale ha l'onore, e l'onere, di avere in gestione una vasta rete ferro-tramviaria.

Io invoco l'applicazione dei rammentati provvedimenti, con quel senso di larghezza e di tempestività che contraddistingue l'amministrazione delle ferrovie dello Stato. Si pensi che un ritardo nell'intervento migliorativo delle ferro-tramvie secondarie potrebbe far arrestare talune di queste linee, data la loro difficile situazione finanziaria.

E qui io potrei far luogo a molte citazioni; ma mi limito, invece, a rimandare all'esame della diligentissima relazione pubblicata ora dall'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili, sulle ferrovie concesse all'industria privata. La relazione si riferisce al 1927. Le condizioni nel 1928 e nel 1929, non mi risulta che siano migliori. Metà e più della lunghezza totale delle ferrovie esercitate dall'industria privata, non dimentichiamo, ha l'esercizio passivo!

Io non parlo *pro domo mea*. Parlo nell'interesse del Paese. Ora, è nell'interesse del Paese che mi permetto di raccomandare che il Ministero delle comunicazioni si valga largamente dei nuovi mezzi, che il decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150 mette a sua disposizione; io ho fiducia che per questa opera il Ministero delle finanze saprà mettere a disposizione di quello delle comunicazioni i mezzi necessari.

Un'altra raccomandazione. Le ferrovie dello Stato vogliano vedere nelle comunicazioni minori quella funzione complementare ed integratrice, che è necessaria perchè tutto il Paese, anche nei centri minori e più lontani

dalle principali linee ferroviarie, possa giovare dei vantaggi che le comunicazioni su rotaie possono dare. Partendo da questo concetto, è desiderabile che siano facilitati e snelliti i servizi cumulativi e di corrispondenza fra le linee statali e quelle minori; e che i canoni siano compensativi del servizio: rinunciandosi, nell'interesse generale, a più larghi profitti. Solo così, per me, si potrà arrivare a quella fusione di tutti i mezzi di comunicazione che vuole essere logica conseguenza delle direttive segnate dal Governo Nazionale.

Altro punto, sul quale credo dover richiamare, onorevoli senatori, la vostra attenzione, ed anche qui mi fido un po' su quella che posso dire personale esperienza, è quello che si riferisce alle comunicazioni con automezzi in rapporto alle linee ferro-tramviarie locali.

L'industria automobilistica ha saputo produrre dei mezzi di trasporto così ampi e così comodi e veloci, che gli stessi assorbono buona parte dei viaggiatori, anche quando sullo stesso percorso corra una linea locale. Io credo che bisogna trovare il modo di contemperare utilmente l'esistenza dei due servizi. L'onorevole ministro delle comunicazioni, che tante benemeritenze si è acquistato, spero che possa dare le direttive del caso anche per questa, che io invoco, coordinazione di mezzi: i quali, se messi in concorrenza, rendono l'esistenza reciprocamente difficile; mentre, se coordinati, la migliorano in linea economica, e la rinforzano.

Poche altre osservazioni, onorevoli senatori, ed ho finito.

Poderose sono le nuove opere di elettrificazione, che metodicamente va compiendo l'azienda delle ferrovie dello Stato, e di completamento della rete. Un alto elogio deve essere rivolto al lavoro di elettrificazione del tronco Brennero-Bolzano. È troppo naturale che io raccomandi calorosamente l'elettrificazione del tratto Bolzano-Verona. Si tratta pur sempre della via maestra per le comunicazioni tra la valle del Po e l'Europa centrale, ove esiste il grande mercato, sul quale è necessario che l'Italia possa mantenere il primato nello smercio dei prodotti agrari.

Un benevolo sollecito esame raccomando poi del progetto di congiungimento del Tirreno al Brennero, per Verona e Cremona. Potenziare la linea del Brennero, mettendola

cito, della Regia marina e della Regia aeronautica (485):

Senatori votanti	206
Favorevoli	194
Contrari	12

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1930, n. 221, concernente la cessione gratuita ai Comuni dei materiali e rottami giacenti nel territorio in cui si svolsero le operazioni belliche (489):

Senatori votanti	206
Favorevoli	195
Contrari	11

Il Senato approva.

Conto consuntivo dell'Amministrazione del Fondo di Massa nel Corpo della Regia Guardia di finanza, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928 (488):

Senatori votanti	206
Favorevoli	192
Contrari	14

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 febbraio 1930, n. 184, riguardante la dichiarazione di pubblica utilità delle opere per la copertura della Fossa interna, dalla Piazza San Marco al Ponte di Porta Genova in Milano (469):

Senatori votanti	206
Favorevoli	194
Contrari	12

Il Senato approva.

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'eser-

cizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 (475):

Senatori votanti	206
Favorevoli	188
Contrari	18

Il Senato approva.

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

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Modificazioni all'ordinamento dell'Istituto Nazionale a favore degli impiegati degli Enti locali e dei loro superstiti non aventi diritto a pensione (481);

Ammissione ai concorsi per posti di direttore didattico centrale nei Comuni che conservano l'amministrazione delle Scuole elementari (476);

Concessione di alloggio gratuito o indennità a maestri elementari dei Comuni delle provincie di Trieste e Gorizia (477);

Sistemazione della strada di accesso al Vittoriale (479);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1930, n. 243, recante ulteriore proroga del termine per la revisione straordinaria dei precedenti di servizio e di condotta degli appartenenti al Corpo degli Agenti di pubblica sicurezza (490);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 febbraio 1930, n. 182, relativo all'esclusione degli ex-agenti dimissionari delle ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna dalla restituzione dei contributi di previdenza (492);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1930, n. 40, che autorizza l'assegnazione straordinaria di lire 3,600,000, da inserirsi sul bilancio del Ministero degli affari esteri, per contributo dello Stato alle spese per lo studio e per i lavori iniziali della strada camionabile Assab Dessié, in dipendenza del Patto italo-etiope del 2 agosto 1928 (434);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1930, n. 251, che approva una Convenzione modificativa di quella vigente con

la Società « Adria » per l'esercizio delle linee di navigazione Periplo italico, Adriatico-Sicilia-Tirreno ed Adriatico-Nord Europa (494);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 ottobre 1929, n. 1942, portante norme per il funzionamento della Camera agrumaria per la Sicilia e la Calabria in Messina (379);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1930, n. 220, contenente esenzioni fiscali per gli atti dei giudizi delle Corti d'appello in materia di matrimoni celebrati avanti i ministri del culto cattolico e per gli atti di dispensa dalle pubblicazioni e dagli impedimenti al matrimonio (501).

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 1930 al 30 giugno 1931 (459).

La seduta è tolta (ore 19).

Prof. GIOACCHINO LAURENTI

Capo dell'Ufficio dei Resoconti.