

LXX<sup>a</sup> TORNATA

VENERDI 23 MAGGIO 1930 - Anno VIII

Presidenza del Vice Presidente BONIN LONGARE

## INDICE

Congedi . . . . . Pag. 2566

Disegni di legge:

(Approvazione):

« Ammissione ai concorsi per posti di direttore didattico centrale nei comuni che conservano l'amministrazione delle scuole elementari » (476) . . . . . 2561

« Concessione di alloggio gratuito o indennità a maestri elementari dei comuni delle provincie di Trieste e Gorizia » (477) . . . . . 2562

« Sistemazione della strada di accesso al Vittoriale » (479) . . . . . 2562

« 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) . . . . . 2562

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 febbraio 1930, n. 182, relativo alla esclusione degli ex-agenti dimissionari delle ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna dalla restituzione dei contributi di previdenza » (492) . . . . . 2563

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1930, n. 40, che autorizza l'assegnazione straordinaria di lire 3,600,000, da iscriversi 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-etiopeico del 2 agosto 1928 » (434). 2563

« 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) . . . . . 2563

« 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) . . . . . 2566

(Discussione):

« Modificazioni all'ordinamento dell'Istituto nazionale a favore degli impiegati degli enti locali e dei loro superstiti non aventi diritto a pensione » (481) . . . . . 2566

VICINI MARCO ARTURO . . . . . 2560

ARPINATI, *sottosegretario di Stato per l'interno* . . . . . 2560

« 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). 2564

BERIO, *relatore* . . . . . 2566TRIGONA, *sottosegretario di Stato per le corporazioni* . . . . . 2566

(Seguito della discussione):

« Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 » (459). 2567

SECHI . . . . . 2567

VICINI MARCO ARTURO . . . . . 2575

CIANO, *ministro delle comunicazioni* . . . . . 2575

Relazioni :

(Presentazione) . . . . . 2566

Votazione a scrutinio segreto:

(Risultato) . . . . . 2584

La seduta è aperta alle ore 16.

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

### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Albertoni per giorni 3; Arrivabene per giorni 3; Badoglio per giorni 3; Beltrami per giorni 3; Beneventano per giorni 3; Berenini per giorni 3; Bistolfi per giorni 3; Bocconi per giorni 3; Borromeo per giorni 3; Borsalino per giorni 3; Bouvier per giorni 3; Brondi per giorni 3; Brugi per giorni 3; Campili per giorni 3; Capotorto per giorni 3; Cappa per giorni 3; Castellani per giorni 3; Cataldi per giorni 3; Catellani per giorni 3; Cattaneo Riccardo per giorni 3; Civelli per giorni 3; Cocchia per giorni 3; Colosimo per giorni 3; Contarini per giorni 3; Crespi per giorni 3; Del Carretto per giorni 3; Della Torre per giorni 3; De Martino per giorni 3; De Nicola per giorni 3; De Vecchi di Val Cismon per giorni 3; Di Rovasenda per giorni 3; Durante per giorni 3; Einaudi per giorni 3; Ellero per giorni 3; Fabri per giorni 3; Facta per giorni 20; Fadda per giorni 3; Ferraris per giorni 3; Fortunato per giorni 3; Francica-Nava per giorni 3; Frassati per giorni 3; Fulci per giorni 3; Galimberti per giorni 3; Gatti Girolamo per giorni 3; Gavazzi per giorni 3; Ghiglianovic per giorni 3; Giardino per giorni 3; Gioppi per giorni 3; Giordano per giorni 3; Grippo per giorni 3; Grossoli per giorni 3; Grosso per giorni 3; Indri per giorni 3; Lago per giorni 3; Lanza di Scalea per giorni 3; Lusignoli per giorni 3; Lustig per giorni 3; Malfatti per giorni 3; Maragliano per giorni 3; Marciano per giorni 3; Mareoni per giorni 3; Marghieri per giorni 3; Martino per giorni 3; Maury per giorni 3; Menozzi per giorni 3; Millo per giorni 3; Montanari per giorni 3; Novelli per giorni 30; Palumbo per giorni 30; Pascuale per giorni 3; Pavia per giorni 8; Piaggio per giorni 3; Pirelli per giorni 3; Pozzo per giorni 3; Prampolini per giorni 3; Puricelli per giorni 3; Quarta per giorni 3; Queirolo per giorni 3; Raimondi per giorni 3; Resta Pallavicini per giorni 3; Ridola per giorni 3; Rizzetti per gior-

ni 3; Salmoiraghi per giorni 3; Scaduto per giorni 10; Scalini per giorni 3; Scherillo per giorni 3; Schiralli per giorni 3; Segrè Sartorio per giorni 20; Setti per giorni 3; Strampelli per giorni 3; Suardi per giorni 3; Suardo per giorni 3; Tittoni per giorni 3; Tovini per giorni 3; Treccani per giorni 3; Valvassori-Peroni per giorni 3; Villa per giorni 3; Viola per giorni 3; Vitelli per giorni 3; Volpi per giorni 3; Zerbo-glio per giorni 3.

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

### Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito i senatori Morpurgo e Mambretti a presentare alcune relazioni.

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

Abbuono al comune di Volosca-Abbazia del residuo debito per tassa di equivalente dell'ex-monarchia austriaca, per contributo nella costruzione della strada Volosca-Abbazia-Apiano, e per anticipazioni del Commissariato civile di Trieste (500).

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

Riordinamento della « Fondazione Diaz per i ciechi di guerra del Piemonte » con sede in Torino (504).

PRESIDENTE. Do atto ai senatori Morpurgo e Mambretti della presentazione di queste relazioni che saranno stampate e distribuite.

**Discussione del disegno di legge: « Modificazioni all'ordinamento dell'Istituto nazionale a favore degli impiegati degli enti locali e dei loro superstiti non aventi diritto a pensione » (N. 481).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni all'ordinamento dell'Istituto nazionale a favore degli impiegati degli enti locali e dei loro superstiti non aventi diritto a pensione ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*, legge lo stampato N. 481.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

Al primo comma dell'articolo 1 del Regio decreto-legge 23 luglio 1925, n. 1605, dopo la parola « nazionale » viene aggiunto di « assistenza e previdenza ».

(Approvato).

Art. 2.

Sono esenti dall'obbligo di cui all'articolo 2 del Regio decreto-legge 23 luglio 1925, n. 1605, per la iscrizione all'Istituto Nazionale a favore degli impiegati degli enti locali e loro superstiti non aventi diritto a pensione:

a) con effetto dal 1° gennaio 1925, gli insegnanti elementari ed i direttori didattici delle scuole amministrate direttamente dai comuni;

b) con effetto dal 1° gennaio 1928, il personale didattico degli asili infantili, obbligato, per l'articolo 13 lettera A del regolamento approvato con decreto 15 febbraio 1928 del Ministero dell'istruzione, all'iscrizione all'Istituto magistrale di assistenza « Rosa Maltoni Muscolini »;

c) con effetto dal 1° gennaio 1930, gl'impiegati dei comuni, Amministrazioni provinciali ed istituzioni pubbliche di beneficenza, assunti in servizio per la prima volta da tale data, che percepiscano, da uno o più enti insieme, una retribuzione annua uguale od inferiore a lire 800.

(Approvato).

Art. 3.

A decorrere dal 1° gennaio 1930 l'obbligo della iscrizione all'Istituto Nazionale a favore degli impiegati degli enti locali e loro superstiti non aventi diritto a pensione, di cui all'articolo 2 del Regio decreto-legge 23 luglio 1925, n. 1605, è esteso ai sanitari dipendenti dai comuni, provincie ed istituzioni pubbliche di beneficenza, in servizio alla data anzidetta.

Per tale categoria d'impiegati il contributo

previsto dall'articolo 5 del Regio decreto-legge succitato e 16 della presente legge viene stabilito nella misura dell'1 per cento del loro stipendio annuo.

(Approvato).

Art. 4.

L'assistenza ai sanitari e loro superstiti, di cui al precedente articolo 3, verrà esercitata con le modalità stabilite dall'articolo 3, n. 1 del Regio decreto-legge 23 luglio 1925, n. 1605, e relativo regolamento approvato con Regio decreto 20 dicembre 1928, n. 3239, mentre l'assistenza ed istruzione degli orfani di detti impiegati continuerà ad essere affidata all'Opera pia nazionale « Orfani dei sanitari » di cui al Regio decreto 21 luglio 1899 e successive modifiche.

(Approvato).

Art. 5.

Nulla è innovato per ciò che riguarda l'ordinamento dell'Opera pia nazionale di assistenza per gli Orfani dei sanitari italiani, con sede in Perugia, eretta in ente morale con decreto 21 luglio 1899, e successive modifiche.

(Approvato).

Art. 6.

Ai sanitari non iscritti alla Cassa di previdenza per le pensioni ed in regolare servizio alla data di applicazione della presente legge è data facoltà di chiedere il riscatto del periodo di servizio dal 1° gennaio 1925 al 31 dicembre 1929, previo pagamento del contributo relativo al periodo anzidetto nella misura di cui al precedente articolo 3, conteggiato coll'interesse composto del 6 per cento.

Tale facoltà potrà essere esercitata entro il 1930.

(Approvato).

Art. 7.

Quando si verifichi da parte dell'Opera pia nazionale « Orfani dei sanitari » il ricovero di orfani di sanitari provveduti di assegno vitalizio a carico dell'Istituto nazionale a favore degli impiegati degli enti locali, l'assegno com-

pllessivo spettante agli orfani con o senza genitore si riduce alla misura che spetta al residuo gruppo, deducendo l'orfano o gli orfani ricoverati.

Tale riduzione non si effettua quando il gruppo risulta di cinque o più orfani.

(Approvato).

#### Art. 8.

Possono aspirare alla concessione dell'assegno vitalizio i sanitari e loro superstiti che siano iscritti all'Istituto da non meno di cinque anni, ivi comprese le annualità eventualmente riscattate di cui al precedente articolo 6.

(Approvato).

#### Art. 9.

Le istituzioni pubbliche di beneficenza che, successivamente al 1° gennaio 1925, raggiungano un importo di entrate ordinarie uguali o superiori a lire 50,000 (cinquantamila) e rientrano pertanto negli obblighi di cui all'articolo 13 del Regio decreto-legge 23 luglio 1925, n. 1605, corrisponderanno all'Istituto, per una volta tanto, il contributo straordinario previsto dalla lettera *B* dell'articolo 4 del Regio decreto-legge anzidetto nella misura corrispondente al doppio del contributo dovuto per il primo anno dai propri impiegati iscritti.

(Approvato).

#### Art. 10

Quando i posti stabiliti per legge o per organico siano vacanti e gli impiegati ad essi preposti cessino dal servizio, permanendo tuttavia in bilancio lo stanziamento relativo, gli enti sono tenuti a versare il contributo sullo stipendio previsto dalla tabella organica per il posto non coperto, nella stessa misura che sarebbe dovuta dal titolare del posto.

(Approvato).

#### Art. 11.

Gli enti che non trasmettono all'Istituto, entro il termine prescritto dall'articolo 33 del Regio decreto 20 dicembre 1928, n. 3239, gli elenchi dei propri impiegati obbligati al contributo dell'1 %, possono essere assoggettati ad

una penalità, a favore dell'Istituto stesso, nella misura non superiore al 5 % dei contributi complessivamente dovuti.

Tale penalità verrà inflitta con decreto del prefetto, che sarà notificato all'ente inadempiente, per l'azione di rivalsa sui propri impiegati responsabili, ed all'Istituto, dopo passato in giudicato.

Contro il decreto del prefetto, che applica le penalità, è ammesso, da parte dell'ente, il ricorso al Ministero dell'interno, entro un mese dall'avvenuta notifica del decreto stesso.

(Approvato).

#### Art. 12.

Alla custodia dei titoli che l'Istituto, dalla sua costituzione in poi, ha affidato o affiderà alla Cassa depositi e prestiti, questa è autorizzata a provvedere gratuitamente.

(Approvato).

#### Art. 13.

L'articolo 10 del Regio decreto-legge 23 luglio 1925, n. 1605, è sostituito dal seguente:

« L'Istituto è amministrato da un Consiglio composto:

- a) di un presidente nominato dal Ministro dell'interno;
- b) del direttore generale dell'amministrazione civile del Ministero dell'interno;
- c) di un rappresentante del Ministero dell'educazione nazionale;
- d) di un rappresentante della direzione generale della Cassa depositi e prestiti e degli Istituti di previdenza;
- e) di un rappresentante del comune di Anagni, ove ha sede il convitto-scuola fondato dall'Istituto;
- f) di quattro rappresentanti della classe degli iscritti designati dall'Associazione Fascista del pubblico impiego.

« I membri del Consiglio non designati per ragioni del loro ufficio durano in carica cinque anni e sono rieleggibili.

« Il Consiglio costituisce nel suo seno una Giunta esecutiva composta: del presidente, di due membri effettivi e di due supplenti, con l'ufficio di preparare i lavori, di curare l'ese-

cuazione delle sue deliberazioni e di provvedere direttamente, nei casi di urgenza, salvo la ratifica del Consiglio stesso.

« Venendo a mancare, per qualsiasi causa, uno o più componenti del Consiglio di amministrazione, questo dovrà, nel più breve termine, provocarne la sostituzione ».

(Approvato).

#### Art. 14.

È motivo di decadenza per i consiglieri:

a) il non intervento senza giustificata ragione alle adunanze del Consiglio per tre sedute consecutive;

b) la perdita della qualifica per la quale si è verificata la nomina.

La decadenza da membro del Consiglio di amministrazione è promossa dal Ministero dell'interno con decreto motivato, d'ufficio o su proposta del Consiglio stesso.

(Approvato).

#### Art. 15.

In aggiunta alla somma da destinare annualmente al conferimento di assegni vitalizi agli impiegati e loro superstiti che si trovano nelle condizioni stabilite con le lettere a) e b) dell'articolo 48 del regolamento approvato con Regio decreto 20 dicembre 1928, n. 3239, l'Istituto potrà stanziare nel proprio bilancio passivo, subordinatamente agli impegni in precedenza assunti ed alle disponibilità dell'ente, un fondo annuo da destinare al conferimento di assegni vitalizi in favore:

1° degli impiegati e loro superstiti che non abbiano compiuto il termine minimo di cinque anni, di iscrizione all'Istituto, voluto dalla lettera a) del suaccennato articolo 48 del regolamento;

2° degli impiegati e loro superstiti che siano cessati dal servizio anteriormente al 1° gennaio 1925.

La somma da destinare a tali scopi non potrà eccedere i 2/10 dell'importo totale degli assegni da conferire annualmente agli iscritti e superstiti di cui alle lettere a) e b) del succitato articolo 48 del regolamento e gli assegni saranno conferiti nella misura e con le modalità tutte

previste nel regolamento approvato con Regio decreto 20 dicembre 1928, n. 3239.

L'ammontare degli assegni da conferire agli impiegati e loro superstiti indicati ai nn. 1 e 2 del presente articolo sarà ripartito in parti uguali tra i due gruppi e l'eventuale economia che si verifichi, al momento della assegnazione sul gruppo indicato al n. 2, andrà in aumento della dotazione per il gruppo n. 1.

Ogni disposizione contraria al presente articolo s'intende abrogata.

(Approvato).

#### Art. 16.

Il contributo dell'1 per cento sugli stipendi degli iscritti di cui all'articolo 5 del Regio decreto-legge 23 luglio 1925, n. 1605, viene elevato all'1,50 per cento a decorrere dal 1° gennaio 1930, ferma restando nell'1 per cento la percentuale stabilita con il precedente articolo 3 per i sanitari.

(Approvato).

#### Art. 17.

La misura dell'assegno annuo vitalizio da liquidarsi agli aventi diritto non potrà essere inferiore ai seguenti importi:

lire 800 per gli impiegati;

lire 700 per le vedove con prole;

lire 600 per le vedove senza prole o per gruppo di orfani di ambo i genitori in numero superiore a 4;

lire 500 per gruppo di orfani di ambo i genitori da 2 a 4;

lire 400 per un orfano di ambo i genitori e per i genitori dell'impiegato.

Ove tali minimi risultino superiori all'ultimo stipendio annuo goduto dall'impiegato, gli assegni vitalizi da liquidare non potranno superare mai l'importo stesso dell'ultimo stipendio.

La presente disposizione ha effetto retroattivo al 1° luglio 1929.

(Approvato).

#### Art. 18.

A decorrere dal 1° gennaio 1931 l'Istituto corrisponderà agli impiegati ad esso iscritti, che cessino dal servizio, una indennità-premio di

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929-30 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 MAGGIO 1930

servizio nella misura corrispondente a tanti centesimi dell'ultimo stipendio annuo goduto, escluse le indennità di qualsiasi natura che non concorrono al trattamento di quiescenza, per quanti sono gli anni di servizio effettivamente prestati presso gli enti locali, detratti i periodi di sospensione dall'impiego o di aspettativa senza assegni.

Tale indennità è dovuta dopo il periodo minimo di 20 anni di servizio effettivo prestato presso gli enti locali e dopo almeno sei anni di effettiva iscrizione all'Istituto, esclusi gli anni di riscatto.

Non è dovuta invece agli impiegati dimissionari, radiati dai ruoli, destituiti o, comunque, cessati dall'impiego per provvedimenti disciplinari.

In nessun caso l'indennità-premio di servizio può essere inferiore a lire mille, nè superiore alla metà dell'ultimo stipendio annuo.

VICINI MARCO ARTURO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VICINI MARCO ARTURO. Desidero una semplice spiegazione dal Governo. Il secondo comma dell'articolo 18, facendo seguito al primo comma che dice che sarà corrisposta agli impiegati « una indennità-premio di servizio nella misura corrispondente a tanti centesimi dell'ultimo stipendio annuo goduto, escluse le indennità di qualsiasi natura che non concorrono al trattamento di quiescenza per quanti sono gli anni di servizio effettivamente prestati », stabilisce che « tale indennità è dovuta dopo il periodo minimo di 20 anni di servizio effettivo prestato presso gli Enti locali e dopo almeno 6 anni di effettiva iscrizione all'Istituto, esclusi gli anni di riscatto ».

Questa dizione potrebbe far luogo, anzi ha dato già luogo, a qualche dubbio, che cioè gli anni di riscatto debbano essere esclusi non soltanto dal tempo necessario per avere l'indennità, ma anche dalla misura della indennità.

Vorrei una spiegazione che chiarisse che tale periodo di sei anni si riferisce soltanto alla iscrizione, e cioè che la indennità viene corrisposta soltanto dopo sei anni dalla effettiva iscrizione, esclusi da questo periodo gli anni di riscatto, i quali però rientrano nella

prima parte, nei riguardi della misura della indennità.

ARPINATI, sottosegretario di Stato per l'interno. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARPINATI, sottosegretario di Stato per l'interno. Deve intendersi che l'indennità è corrisposta a chi è iscritto da almeno sei anni, ma che tutto il periodo riscattato conta agli effetti della misura delle indennità.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti l'art. 18. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Art. 19.

Il diritto dell'iscritto a conseguire l'indennità-premio di servizio è reversibile, in caso di morte di esso, alla vedova ed in difetto di questa, per morte o per intervenuta separazione per sentenza passata in giudicato e pronunciata per colpa della moglie dell'iscritto, agli orfani minori od alle orfane nubili, anche se maggiorenni.

(Approvato).

#### Art. 20.

Dopo assicurati i fini di cui agli articoli 3 e 7 del Regio decreto-legge 23 luglio 1925, numero 1605 e 18 della presente legge, l'Istituto destinerà, in relazione alla disponibilità delle sue entrate, un'assegnazione annuale in opere assistenziali varie, in favore degli iscritti e dei loro superstiti e con preferenza:

a) in sussidi di lutto, ai superstiti degli iscritti morti in attività di servizio o in aspettativa;

b) in sussidi a titolo di concorso nella spesa per gravi infermità o gravi operazioni chirurgiche che dovesse sostenere l'impiegato bisognoso in attività di servizio o in regolare aspettativa per motivi di salute;

c) nell'invio in colonie marine o montane a titolo gratuito e semigratuito dei figli degli iscritti bisognosi di cure climatiche.

Alla destinazione e ripartizione dei fondi per le anzidette forme assistenziali, e per quelle altre che potranno essere stabilite dal Consiglio di amministrazione, entro i limiti delle somme

disponibili, sarà provveduto, annualmente, con appositi stanziamenti nel bilancio di previsione passivo dell'ente.

(Approvato).

#### Art. 21.

Con provvedimento apposito da emanarsi dal Consiglio di amministrazione entro il 31 dicembre 1930, saranno stabilite le modalità atte a regolare e disciplinare la concessione delle indennità-premio di servizio e le forme assistenziali varie di cui ai precedenti articoli 13 a 20.

(Approvato).

#### Art. 22.

L'acquisto di beni stabili da parte dell'Istituto e l'accettazione di lasciti e doni di qualsiasi natura e valore che importino aumento di patrimonio sono autorizzati con decreto del Ministero dell'interno, osservate le norme contenute negli articoli 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 12 del regolamento 26 luglio 1896, n. 361. Il decreto di autorizzazione deve essere pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

(Approvato).

#### Art. 23.

L'Istituto nazionale a favore degli impiegati degli enti locali e loro superstiti non aventi diritto a pensione è coadiuvato, in ogni provincia, dal segretario provinciale dell'Associazione fascista del pubblico impiego per gli enti locali, con le modalità che verranno stabilite d'accordo tra l'Istituto stesso e la stessa Associazione fascista del pubblico impiego.

(Approvato).

#### Art. 24.

L'articolo 2 del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 75, è sostituito dal seguente:

« Sono estesi all'Istituto i benefici, le facilitazioni e le esenzioni consentiti in materia di imposte dirette da leggi e disposizioni speciali per le Amministrazioni dello Stato.

« Gli stipendi e gli assegni corrisposti dall'Istituto al proprio personale sono classificati nella categoria *D*.

« È esteso poi a favore dell'Istituto il tratta-

mento tributario spettante allo Stato in materia di tasse sugli affari, fatta eccezione della tassa di bollo sulle cambiali ».

(Approvato).

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Ammissione ai concorsi per posti di direttore didattico centrale nei Comuni che conservano l'amministrazione delle Scuole elementari » (Numero 476).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ammissione ai concorsi per posti di direttore didattico centrale nei comuni che conservano l'Amministrazione delle scuole elementari ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

**MARCELLO, segretario:**

#### Articolo unico.

Ai concorsi per posti di direttore didattico centrale nei comuni che conservano l'amministrazione delle scuole elementari possono essere ammessi, oltre a coloro che si trovino nelle condizioni previste dall'articolo 23, comma 3°, del testo unico delle leggi e norme giuridiche sull'istruzione elementare e sulle sue opere di integrazione, approvato con Regio decreto 5 febbraio 1928, n. 577, e dall'articolo 1 del Regio decreto 18 ottobre 1928, n. 2422, anche coloro che, pur non essendo in possesso dei requisiti prescritti dai citati articoli:

a) siano forniti di laurea in lettere o filosofia o giurisprudenza, conseguita presso una Università, oppure di diploma per l'insegnamento negli Istituti medi rilasciato dagli Istituti superiori di magistero, e di fatto insegnino come ordinari negli Istituti Regi o pareggiati di ogni ordine e grado;

b) oppure appartengano alla categoria *A*, dei ruoli dell'amministrazione scolastica regionale o centrale, con grado non inferiore all'ottavo;

c) oppure siano liberi docenti.

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

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Concessione di alloggio gratuito o indennità a maestri elementari dei Comuni delle provincie di Trieste e Gorizia » (N. 477).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di alloggio gratuito o indennità a maestri elementari dei comuni delle provincie di Trieste e Gorizia ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

**MARCELLO, segretario:**

Articolo unico.

Le disposizioni degli articoli 1, 2 e 4 della legge 2 luglio 1929, n. 1152, riguardante la concessione di alloggio gratuito o indennità ai maestri elementari delle zone di confine, sono estese ai maestri di ruolo che insegnano nelle scuole dei comuni delle provincie di Trieste e di Gorizia, non compresi nella dizione dell'articolo 1 predetto, eccezione fatta per quelli dipendenti dalla città di Trieste.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge:** « Sistemazione della strada di accesso al Vittoriale » (N. 479).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Sistemazione della strada di accesso al Vittoriale ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

**MARCELLO, segretario, legge lo stampato N. 479.**

**PRESIDENTE.** È aperta la discussione ge-

nerale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

È autorizzata l'esecuzione a cura dello Stato, delle opere di rettifica e miglioramento della strada che staccandosi dalla provinciale Brescia-Gargnano-Riva alla progressiva 33.500 conduce al Vittoriale.

(Approvato).

Art. 2.

La spesa occorrente, prevista in lire 300.000 circa, sarà interamente anticipata dallo Stato, salvo il recupero delle quote a carico della provincia di Brescia e del comune di Gardone Riviera che sono rispettivamente determinate nella misura di un quarto della effettiva spesa.

Tali quote saranno rimborsate allo Stato in venti rate annuali senza interessi, decorrenti dall'esercizio finanziario successivo a quello della ultimazione delle opere.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« 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 » (N. 490).

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

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

**MARCELLO, segretario:**



*Articolo unico.*

È convertito in legge il 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.

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

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

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 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 » (Numero 492).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « 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 ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il 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.

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

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

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 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 » (N. 434).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « 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 ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 13 gennaio 1930, VIII, n. 40, che autorizza l'assegnazione straordinaria di lire 3,600,000 (tre milioni seicento mila) 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.

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

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

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 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 » (N. 494).

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

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929-30 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 MAGGIO 1930

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 ».

Prego il senatore segretario Marcello di darle lettura.

MARCELLO, segretario:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il 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.

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

Discussione del disegno di legge: « 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 » (N. 379).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « 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 ».

Prego il senatore segretario Marcello di darle lettura.

MARCELLO, segretario:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 10 ottobre 1929, n. 1942, portante norme per il funzionamento della Camera agrumaria per la Sicilia e la Calabria, in Messina.

ALLEGATO.

*Regio decreto-legge 10 ottobre 1929, n. 1942, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 267 del 16 novembre 1929.*

VITTORIO EMANUELE III

*per grazia di Dio e per volontà della Nazione*

RE D'ITALIA

Visto l'art. 3 della legge 31 gennaio 1926, n. 100;

Vista la legge 5 luglio 1908, n. 404, la legge 7 aprile 1921, n. 647, il Regio decreto-legge 15 ottobre 1923, n. 2314, convertito in legge con la legge 17 aprile 1925, n. 473; il Regio decreto-legge 23 ottobre 1924, n. 1880, convertito in legge con la legge 18 marzo 1926, n. 562; il Regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2217, convertito in legge con la legge 18 dicembre 1927, n. 2548;

Considerata la necessità urgente ed assoluta di adottare nuove disposizioni per il funzionamento della Camera agrumaria per la Sicilia e la Calabria, in Messina;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le corporazioni, di concerto col nostro ministro segretario di Stato per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La Camera agrumaria per la Sicilia e la Calabria, in Messina, continuerà anche dopo estinte le passività esistenti al 30 novembre 1923 di cui all'art. 1 del Regio decreto-legge 15 ottobre 1923, n. 2314, a vendere il citrato di calcio di nuova produzione per conto dei produttori-depositanti, che ne fanno deposito presso di essa ai termini dell'art. 2 del Regio decreto-legge sopracitato.

Art. 2.

La Camera agrumaria nel mese di ottobre determinerà il prezzo di vendita del citrato di calcio che essa dovrà praticare per l'esercizio camerale successivo. La deliberazione camerale diventerà definitiva dopo che sarà stata

espressamente approvata dal Ministero delle corporazioni.

Tale prezzo sarà stabilito avendo riguardo alla produzione ed al consumo prevedibili per l'esercizio successivo, ed alle condizioni dei mercati; e nel corso dell'esercizio potrà essere modificato con le stesse modalità e forme.

#### Art. 3.

La Camera agrumaria a misura che esegue le vendite, e fino a concorrenza delle quantità vendute, e con le somme ricavate, è autorizzata a pagare ai depositanti di ogni singolo esercizio un acconto di non oltre tre quarti del prezzo di vendita, in vigore all'atto delle vendite stesse, secondo l'ordine cronologico delle fedi di depositi rilasciate al momento del deposito della merce nei magazzini camerati.

Ove in un esercizio si verificassero delle variazioni del prezzo già stabilito, il conguaglio fra i vari acconti pagati ai depositanti sarà eseguito con la liquidazione definitiva, al termine dell'esercizio stesso.

#### Art. 4.

Le rimanenze di citrato di calcio esistenti al 30 novembre 1929 nei magazzini camerati, e di proprietà della Camera agrumaria, saranno vendute gradualmente negli esercizi futuri, in relazione alle esigenze del mercato, ed al prezzo di cui al precedente art. 2.

#### Art. 5.

Le vendite di ciascun esercizio camerale saranno imputate ai depositi dello stesso esercizio.

Se le vendite eccederanno i depositi, la parte in eccesso sarà imputata alle rimanenze di cui al precedente articolo.

La merce di nuova produzione, che non fosse venduta nell'esercizio durante il quale è depositata nei magazzini camerati, sarà venduta nell'esercizio immediatamente successivo, con precedenza sulla merce depositata in quest'ultimo.

#### Art. 6.

Il ricavato della vendita delle rimanenze di citrato di calcio di cui al precedente art. 4 va destinato ad incremento del fondo di riserva della Camera agrumaria.

La differenza fra il ricavato complessivo delle vendite del citrato di calcio di nuova produzione effettuate dalla Camera agrumaria in ciascun esercizio, e l'ammontare degli acconti pagati ai depositanti a norma dell'art. 3, eseguiti i prelevamenti di legge, ed effettuato, occorrendo, il conguaglio di cui allo stesso art. 3, sarà, per la parte ancora eventualmente disponibile, ripartita come segue:

a) nella percentuale del 90 per cento ai depositanti dell'esercizio, a tacitazione di ogni loro avere, in proporzione della quantità di merce da ciascuno di essi depositata presso la Camera agrumaria e venduta durante l'esercizio;

b) nella percentuale del 10 per cento a favore della Camera agrumaria, ad incremento del suo fondo di riserva.

Per la merce di nuova produzione che, nel caso non sarà venduta nell'esercizio durante il quale è depositata nei magazzini camerati, dovrà essere venduta nell'esercizio immediatamente successivo, a norma del precedente art. 5, sia l'acconto ai depositanti, sia il conguaglio degli acconti, sia il riparto di cui al presente articolo saranno, rispettivamente, corrisposti ed effettuati durante l'esercizio nel quale la merce sarà venduta, ed in base alle risultanze dell'esercizio stesso.

#### Art. 7.

Il ricavato delle vendite della produzione di ciascun esercizio, per la parte non impiegata dalla Camera agrumaria in acconti ai depositanti a norma del precedente art. 3, sarà versato, fino alla liquidazione definitiva al termine di ogni esercizio di cui al precedente art. 6, presso il Banco di Sicilia, in un conto speciale fruttifero, e previ accordi con lo stesso Banco, circa la misura degli interessi relativi.

Nel caso di mancato accordo col Banco di Sicilia, l'impiego del ricavato suddetto sarà stabilito dal Ministero delle corporazioni, sentito il Ministero delle finanze, e su proposta della Camera agrumaria.

#### Art. 8.

Sono abrogate tutte le disposizioni delle leggi e dei decreti finora vigenti le quali siano in

contrasto con le disposizioni del presente decreto.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Il ministro proponente è autorizzato alla presentazione del relativo disegno di legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 10 ottobre 1929  
— Anno VII.

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI  
BOTTAI  
MOSCONI.

Visto, *il Guardasigilli*: Rocco.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione su questo disegno di legge.

BERIO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERIO, *relatore*. Su questo disegno di legge l'Ufficio centrale propone un emendamento all'articolo 6, che ho ragione di ritenere sia accettato dal Governo.

Se il Governo effettivamente accetta l'emendamento da noi proposto, questo articolo unico si dovrebbe votare nel testo redatto dalla Commissione.

PRESIDENTE. Domando al Governo se accetta l'emendamento proposto dalla Commissione all'articolo 6 del decreto-legge.

TRIGONA, *sottosegretario di Stato per le corporazioni*. Il Governo accetta l'emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento proposto dalla Commissione all'articolo unico del disegno di legge:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 10 ottobre 1929, n. 1942, portante norme per il funzionamento della Camera agrumaria per la Sicilia e la Calabria, in Messina, con la modificazione dell'articolo 6 nei termini seguenti:

Art. 6.

Il ricavato della vendita delle rimanenze di citrato di calcio di cui al precedente articolo 4 va destinato ad incremento del fondo di riserva della Camera agrumaria.

La differenza fra il ricavato complessivo delle vendite del citrato di calcio di nuova produzione effettuate dalla Camera agrumaria in ciascun esercizio e l'ammontare degli acconti pagati ai depositanti a norma dell'articolo 3, eseguiti i prelevamenti di legge, ed effettuato, occorrendo, il conguaglio di cui allo stesso articolo 3, sarà, per la parte ancora eventualmente disponibile, ripartita ai depositanti dell'esercizio a tacitazione di ogni loro avere, in proporzione della quantità di merce da ciascuno di essi depositata presso la Camera agrumaria e venduta durante l'esercizio.

Per la merce di nuova produzione che, non essendo stata venduta nell'esercizio durante il quale è depositata nei magazzini camerali, dovrà essere venduta nell'esercizio immediatamente successivo, a norma del precedente articolo 5, sia l'acconto ai depositanti, sia il conguaglio degli acconti, sia il reparto di cui al presente articolo saranno, rispettivamente, corrisposti ed effettuati durante l'esercizio, nel quale la merce sarà venduta, ed in base alle risultanze dell'esercizio stesso.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione. Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto legge 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 » (N. 501).

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

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il 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.

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

**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. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dello « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 ».

Ha facoltà di parlare il senatore Sechi.

SECHI. La relazione che anche quest'anno ha presentato sul bilancio in discussione il collega e amico De Vito è così perspicua e chiara che il silenzio sarebbe d'oro. Ma la discussione orale può essere di qualche utilità, perchè altro è lo stile ed il modo quando si scrive, altro quando si parla. E poichè ieri hanno parlato in proposito eminenti colleghi, il Senato vorrà consentirmi di seguirne l'esempio anche per l'argomento: parlerò infatti di marina mercantile, della quale molto non so, ma di ferrovie e di poste nulla so, ed è meglio mi limiti a quello di cui so almeno qualcosa.

Mi riferirò in qualche punto del mio discorso a quanto disse ieri l'egregio collega Ricci

Federico, che mi duole non vedere presente, e spero che egli, anche assente, me ne darà cortese assoluzione.

Veniamo all'argomento; il preambolo è stato già abbastanza lungo.

Io intendo considerarlo nel suo insieme senza fermarmi su questioni particolari, neanche sul traffico del porto di Genova; se mai considererei il traffico marittimo complessivo della Nazione, perchè, come mi accadde di dire ieri, interrompendo — e feci male — l'on. Ricci, poco importa se caffè o altre merci sbarcano a Trieste o a Genova: per l'economia nazionale è proprio lo stesso. L'importante è che i traffici marittimi corrispondano per entità e qualità agli interessi generali dell'economia nazionale, e siano indice di progresso della stessa.

Quando si vuol considerar la questione della marina mercantile in un quadro di insieme, il discorso non può essere breve, tanto più che non è possibile parlare soltanto della marina nazionale; bisogna fare qualche riferimento alle marine straniere. Se si discute di attività che si svolgono in terra, si può maggiormente, non dirò totalmente, fare astrazione dalle condizioni in cui le stesse si trovano all'estero: ma la marina mercantile è una attività che non si esplica in patria, bensì nell'immenso mare, nel mondo: bisogna quindi conoscere quello che fanno le altre marine, le condizioni in cui si trovano, per rendersi conto delle nostre posizioni: sono fenomeni mondiali, non nazionali.

Sono così nella dolorosa necessità di allungare il discorso, parlando anche di altre marine, per quanto sommariamente.

Vediamo dunque la situazione marittima generale nel mondo: poi vedremo come stiamo noi. A me pare che la situazione generale possa a grandi linee tratteggiarsi così: esistono tre marine mercantili che hanno delle caratteristiche specifiche e diverse, secondo me, da quelle di tutte le altre; esse sono: la marina britannica, la marina americana degli Stati Uniti e la marina di Norvegia.

La marina britannica mantiene l'egemonia oltre due volte secolare nei traffici mondiali, egemonia conquistata a suon di buone botte e mantenuta nello stesso modo fino a Trafalgar, che tuttora detiene e credo deterrà a lungo. Ha un'efficienza enormemente superiore a quella

di ogni altra flotta mercantile, salvo quella degli Stati Uniti, per la quale la differenza è notevole ma non enorme.

La flotta britannica ascende a 20,000,000 di tonnellate di stazza lorda circa, più un paio di milioni e mezzo di tonnellate dei *Dominions* che vanno sotto la bandiera di questi; ma se non è zuppa è pan bagnato. Dunque un colosso.

Come lavora questo colosso? Io sono di opinione alquanto diversa dal collega Ricci. È verissimo; la marina mercantile è azienda a carattere mondiale, non nazionale, ma io dico che nessuna marina può prosperare e vivere sana se non trova nei traffici nazionali una base abbastanza poderosa di attività; faccio una sola eccezione per la marina di Norvegia, della quale dirò fra poco. I traffici esteri sono un'ottima aggiunta, e tutte le bandiere devono ricercarli; ma se una marina non trova sufficiente base nei traffici che interessano la Nazione, è molto difficile, per non dire impossibile, che abbia vita prospera e sana.

Orbene questi 22 milioni di tonnellate della marina britannica trovano una base poderosa di attività nei traffici non solo britannici, che sono già grande cosa, ma delle colonie e dei *Dominions*. È in complesso il traffico di oltre metà del mondo e della metà più civilizzata. Allora viene facile la possibilità di lavorare bene anche per i traffici che interessano esclusivamente altri paesi; la base di essi, onorevoli colleghi, è l'Impero britannico e quando si pensa a questo, si spiegano i 22 milioni di tonnellate e tante altre cose.

Una caratteristica contingente della marina mercantile britannica è che dall'ante guerra ad oggi il suo tonnellaggio è cresciuto di poco. Saggia cosa, ha detto ieri l'on. senatore Ricci: dico anche io cosa saggia, ma aggiungo: chi già possiede un terzo del tonnellaggio mondiale odierno, è logico non abbia grande voglia di aumentarlo, e pensi piuttosto a mantenere e consolidare le posizioni acquisite. Per questo la marina britannica non ha sentito il bisogno di crescita che altre potevano invece ragionevolmente sentire.

Anche l'uomo prima cresce, ma dopo pensa soltanto a mantenersi bene in salute, e non vuole ingrassare troppo; non parlo delle signore, le quali cercano ingrassare o dimagrire secondo la moda. (*Si ride*).

Veniamo alla flotta che occupa nel mondo il secondo posto: quella degli Stati Uniti. È un fenomeno conseguente alla guerra del quale si è già detto molto: basterà quindi riassumerlo nelle sue linee generali.

Per lo passato la flotta degli Stati Uniti ha avuto periodi di prosperità, di sana attività; al tempo della vela. Ma è venuta la guerra di Secessione e con essa il crollo della marina americana. Che questo sia molto dispiaciuto ai cugini britannici, non ci metterei la mano sul fuoco; certo è che la marina britannica si è sostituita nei traffici già serviti dalla bandiera stellata, ed ha così viemmeglio affermato la propria egemonia. La ripresa della marina americana non è venuta che con la guerra mondiale. Le ragioni del ritardo vanno ricercate nell'enorme sviluppo, prima agricolo, poi anche industriale, che ebbero gli Stati Uniti nell'ultimo trentennio del secolo scorso: terra ben fornita di ogni grazia di Dio, possibilità di alte paghe alla mano d'opera, possibilità di buone remunerazioni ai capitali impiegati in imprese terrestri, più tranquille delle marittime: in queste condizioni chi volete che fosse tanto ingenuo da mettersi a navigare o da impiegare i propri capitali nel mare?

In questo stato di cose si è giunti alla guerra mondiale e nel 1914 l'America aveva 2 milioni di tonnellate, poco più della nostra flotta di anteguerra: c'era, è vero, anche una flotta dei grandi laghi, e c'è tuttora, ma questa serve traffici interni e va esclusa per ragionamento che sto facendo. Se si tiene conto di questa, le statistiche cambiano e allora non mi trovo più d'accordo col collega Ricci...

**RICCI FEDERICO.** Ma io non mi sono mai occupato della marina americana ed ho lasciato i laghi americani dove si trovano, senza farli comunicare col mare!

**SECHI.** Volevo dire che anche nelle questioni statistiche è difficile trovarsi concordi sulle cifre più di quello che dovrebbe credersi trattandosi di aritmetica: nelle statistiche 2 più 2 fa talvolta 3 o 5 invece di quattro.

Ad ogni modo, concludo, la flotta americana era; prima della guerra, cosa molto modesta in relazione ai traffici nazionali. Viene la guerra e i sommergibili tedeschi fanno del tonnellaggio mondiale quella strage che tutti sanno. Gli americani non avevano una grande

flotta; però avevano maestranze numerose, il ferro, il carbone, e, quando mancava il ferro, legno a bizzeffe: hanno infatti costruito anche molte navi a scafo di legno.

LAGASI. Avevano anche i denari!

SECHI. Avevano principalmente le materie prime e l'attrezzatura industriale, perchè i denari da soli non servono a improvvisare una grande flotta.

Dunque durante la guerra l'America ha rapidamente creato una poderosa marina americana che è stata di somma utilità per vincere. Venne la pace, e lo « Shipping Board » americano, l'organo statale che aveva provveduto a questa grande organizzazione navale, si è trovato sulle braccia non più i due milioni di tonnellate di anteguerra, ma 13 o 14 milioni di tonnellate, delle quali una parte ancora in costruzione, perchè la pace è venuta quasi improvvisamente (grazie a Vittorio Veneto), e molte costruzioni erano allora in corso. Gli americani si trovarono così di fronte al dilemma: o sbarazzarsi di tutta questa roba, che non era conveniente, dal punto di vista economico, far navigare, o mantenerla e farla navigare ad ogni costo. Per orgoglio nazionale, e per un'altra ragione alla quale attribuisco almeno eguale importanza, ed è che senza una marina mercantile efficiente non è possibile avere efficiente la marina militare, gli americani hanno deciso di far navigare il loro naviglio mercantile in perdita. Il collega Celesia ha egregiamente detto ieri quello che è avvenuto e che sta avvenendo. Ne risultano per la marina mercantile americana caratteristiche del tutto speciali, che io mai augurerei per la marina italiana: sono lussi che soltanto popoli molto ricchi possono permettersi.

Finalmente la terza marina a caratteristiche dirò speciali è quella di Norvegia. La flotta ha all'incirca 3 milioni di tonnellate di stazza lorda: tonnellaggio poco diverso quindi per consistenza dalle maggiori flotte del continente europeo, nessuna delle quali supera i 4 milioni. È una flotta di attività eccellente: gli armatori di primissimo ordine, per tradizione familiare che si tramanda attraverso le generazioni, conoscono tutte le astuzie del mestiere, che è difficilissimo. Armatori poco abili, ne abbiamo avuto purtroppo esempio in Italia nella guerra e nel dopoguerra, sono la peggiore e meno sanabile piaga delle attività marittime.

Senonchè la marina norvegese, a differenza di tutte le altre, chè tutte trovano la necessaria base della propria attività nei traffici nazionali, la marina norvegese, ripeto, questa base non ha e non ricerca: è una marina essenzialmente da carico che lavora principalmente per traffici fra paesi stranieri; e riesce assai bene a trovarne, per tradizioni e consuetudini saldamente affermate, per l'abilità, ripeto, dei suoi armatori, che talvolta noleggiavano le proprie navi per intere annate col sistema del *time charter*.

Insomma base principale di lavoro della marina norvegese non è il traffico nazionale, bensì quello che riesce a trovare in ogni parte del mondo: è l'unica marina che abbia questa caratteristica così accentuata, ed era necessario rilevarlo.

Veniamo alle altre flotte, compresa la nostra, le quali hanno caratteristiche più o meno simili. Considererò quelle del continente europeo e del Giappone, non essendo necessario al tema del mio discorso esaminare quelle minori, per esempio del Sud America o della Cina. Orbene il tonnellaggio mercantile delle grandi potenze continentali d'Europa, Italia, Francia, Germania, e del Giappone segna cifre abbastanza vicine; oltre tre milioni e non più di quattro. Lo stacco dai 22 milioni della marina britannica e dai 12 della marina americana è per queste flotte pressochè uguale; e sono flotte che trovano la principale base di lavoro nei traffici nazionali; lavorano, s'intende, anche per l'estero, ma assai meno della norvegese e notevolmente meno della britannica; sono flotte che, a differenza della norvegese, hanno tra le attività principali anche quella del trasporto di passeggeri.

Segue immediatamente l'Olanda, con poco meno di 3 milioni di tonnellate: come mai l'Olanda, paese di piccolo territorio, ha flotta così di poco minore della Germania, della Francia, dell'Italia? L'Olanda è piccola in Europa, ma esiste una grande Olanda asiatica nell'arcipelago malese, che ha traffici molto attivi e remuneratori. Inoltre nella traversata del Mediterraneo i navigli olandesi possono approdare nei nostri maggiori porti con ben poca maggiore spesa, e integrare il carico offrendo noli bassi che costituiscono per essi un *plus guadagno*: così fanno talvolta anche i tedeschi diretti da Amburgo all'Estremo Oriente. La nostra po-

sizione geografica, tanto vantata da alcuni, ci pone invece in gravi difficoltà per sostenere la concorrenza delle bandiere straniere, mentre gli armatori italiani non possono certo portare i capolinea delle nostre linee a Rotterdam o ad Amburgo.

Delle minori flotte europee quelle che ci possono interessare fino ad un certo punto, meno tuttavia di quanto talvolta si sente dire o si legge, sono la flotta greca e quella jugoslava. Dirò subito che esse interessano soltanto la nostra marina da carico e non già quella da passeggeri; per il trasporto merci la concorrenza è più facile, ed esse ci danno qualche noia.

La marina greca ha tradizioni buone ed antiche; attualmente possiede un milione e 200 mila tonnellate, e può farci concorrenza abbastanza vivace.

La marina jugoslava, a forza di spinte, è arrivata a 280 mila tonnellate; essa non ha il piacere di conoscere il ministro delle finanze perchè non paga tasse di sorta.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Lo conosce perchè è sovvenzionata da lui.

SECHI. Giustissimo. In ogni modo si tratta di 280 mila tonnellate, che non possono destare gravi preoccupazioni.

Bisogna notare che gli armatori greci e jugoslavi hanno minori spese di esercizio dei nostri per le più basse paghe e panatiche degli equipaggi. Notando questo non penso affatto ed escludo nel modo più assoluto che il trattamento attuale della nostra gente di mare possa essere ridotto.

Le flotte delle grandi potenze del continente europeo e del Giappone vanno da oltre tre a circa quattro milioni di tonnellate: la relazione del collega De Vito ci dice che la nostra annovera oggi tre milioni e 280 mila tonnellate, escluso il piccolo naviglio inferiore a 100 tonnellate. Dice anche la relazione che dal tonnellaggio massimo, cui era pervenuta nel 1925 e 1926, la nostra flotta si è ridotta di circa 150 mila tonnellate: orbene di fronte ad oltre tre milioni questa cifra rappresenta appena un ventesimo: se chi possiede 100 mila lire ne perde 2000 non ha certo subito una grossa perdita. Dice infine la relazione che nella graduatoria del tonnellaggio siamo passati

dal quinto al sesto posto. Io in verità queste graduatorie, se potessi, le abolirei, perchè non dicono proprio niente: essere al quinto posto con 98 punti o al quarto posto con 96 è praticamente lo stesso.

Domandiamoci se questi tre milioni e 280 mila tonnellate stazza lorda che possediamo sono troppi o sono pochi o possono ritenersi soddisfacenti, in relazione agli apporti che l'economia generale della Nazione può ragionevolmente avere della propria flotta mercantile. Intanto notiamo che nel 1914 allo scoppio della guerra mondiale avevamo soltanto un milione e mezzo circa di tonnellate; coi tre milioni e 280 mila tonnellate odierne siamo ad oltre il doppio. Invece dal 1914 ad oggi la flotta britannica è aumentata soltanto del 10 o 12 per cento: vi è sì la flotta americana divenuta sei volte quella di anteguerra, ma è un fenomeno di elefantiasi che non credo debba essere invidiato; e di tutte le altre flotte del mondo nessuna possiede oggi tonnellaggio doppio del 1914. Il massimo sbalzo avanti lo ha dunque fatto la nostra bandiera; e non credo possa ritenersi insufficiente per noi quello cui nessun altro paese marittimo è pervenuto.

Può comunque questo tonnellaggio ritenersi insufficiente? Intanto è bene avvertire che la marina da carico è in tutto il mondo in crisi dal 1921 o dal 1922: gli armatori da carico tempi di vacche grasse da allora non ne hanno più visti!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Glielo dirò io, on. Sechi.

SECHI. On. Ciano, lei può saperlo meglio di me.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. L'ha detto ieri anche l'on. Ricci.

SECHI. Io sentirò le sue conferme con molto piacere.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Lo sciopero inglese ed americano ha dato un certo sollievo, un sollievo notevole.

SECHI. Lei sa, onorevole ministro, che gli armatori considerano periodo di vacche grasse quando il cosiddetto utile industriale è il 30-40 per cento del capitale impiegato.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Forse anche di più.



SECHI. Appunto a questo 30-40 per cento io dianzi mi riferivo, per concludere che in tempo di crisi bisogna essere molto guardinghi e non conviene sviluppare nessuna industria.

Passiamo al naviglio per passeggeri e al naviglio misto. Le flotte mercantili si ripartiscono in tre squadre: la squadra pel traffico di passeggeri; la squadra del naviglio misto, che trasporta passeggeri e merci, con prevalenza ora di quelli ora di queste, e come il naviglio da passeggeri esercita linee regolari con itinerari stabiliti; finalmente la squadra da carico, e sono i *cargo*, i *tramps*, che vagano pel mare in cerca di noli, e prendono carico per qualsiasi destinazione ovunque ne trovano: in generale fanno carico completo di una sola merce; cereali, carbone, minerali, concimi; invece le navi miste e da passeggeri trasportano merci diverse e di più alto costo: tessili, coloniali, prodotti finiti.

Vediamo come sta ognuna di queste nostre squadre.

Naviglio da passeggeri. Ben proporzionato all'entità del traffico e di eccellente qualità, esso tiene il primato su ogni altra bandiera per i traffici oceanici che fanno capolinea in Mediterraneo; inutile fare ancora una volta i nomi di queste magnifiche navi ben conosciute ed apprezzate dalla migliore clientela straniera.

Conviene aumentare questo naviglio? Ci hanno già pensato gli armatori, disse ieri l'onorevole ministro; ed infatti sono impostati o di imminente impostamento due grandiosi transatlantici; più grandi e più veloci di quelli che già possediamo, che pareggieranno in Mediterraneo le maggiori navi tedesche già in servizio pel nord Europa, e quelle americane, di cui per ora si parla molto ma nulla è definitivo: le nostre avranno 47 mila tonnellate stazza lorda circa e oltre 27 nodi di velocità alle prove, così da compiere in sette giorni la traversata Mediterraneo-New York. Le costruiremo completamente in Italia, e costeranno molto, molto meno di quelle americane. I nostri cantieri infatti lavorano benissimo e relativamente a buon prezzo.

Queste navi non sono ancora sullo scalo, ma notevole materiale è già raccolto in cantiere, e sarebbe stato assai facile mettere or è qualche mese a posto alcune lamiere di chiglia; allora

le statistiche della Relazione segnerebbero cifre notevolmente superiori; altro esempio che le statistiche bisogna considerarle *cum grano salis*.

Di un'altra bellissima nave per il servizio celere di lusso da Trieste ad Alessandria d'Egitto è da tempo decisa la costruzione; 14 mila tonnellate, velocità 22 miglia, apparato motore a combustione interna che sarà anche esso costruito completamente in Italia.

Dunque la squadra da passeggeri si rafforzerà prossimamente di magnifiche unità; ed io considero la sua efficienza appieno soddisfacente.

Naviglio misto: che fa servizio di linea per merci e passeggeri, e annovera altresì quello addetto ai servizi sovvenzionati mediterranei; dal quale sono ormai eliminati i vecchiumi di cui si doleva ieri il collega Ricci. Ve ne è ancora qualcuno, ma in breve sparirà, appena pronte le unità nuove destinate a prenderne il posto.

Anche il naviglio misto è in condizioni eccellenti di efficienza, di graduale sviluppo, di organizzazione dei servizi. Alcuni di questi servizi oceanici, che sarebbe molto esagerato chiamare sovvenzionati, ricevono un aiuto per un determinato numero di anni, a compenso dei minori introiti nel periodo di avviamento: è un criterio applicato per la prima volta ai nostri servizi di linea dall'on. Ciano, e sta dando risultati quanto mai notevoli.

La spesa è modesta, e l'economia nazionale ne trae grandi vantaggi, perchè finalmente le nostre esportazioni possono arrivare in tutti i grandi empori marittimi del mondo, su nostre navi, senza più soggiacere alla bandiera straniera come è stato fino a tempi molto recenti. Allora le merci partivano quando all'armatore straniero faceva comodo, e al nolo che gli piaceva richiedere.

È recente l'istituzione di una nuova linea celere per il periplo dell'Africa, via Gibilterra all'andata e ritorno via Suez; credo riuscirà molto utile anche per la importazione diretta di alcune merci coloniali — come il cacao — che nell'anteguerra bisognava comprare di seconda mano ad Amburgo o Londra, perchè non vi erano navi che le portassero in Italia; invece ora arrivano a Genova o a Trieste.

Tutto considerato, io credo che anche per

la squadra delle navi miste noi possiamo essere soddisfatti: negli aumenti bisogna andare adagio; del resto sviluppi di una certa importanza sono già in vista, e per i prossimi anni siamo bene a posto.

Quella tale diminuzione di tonnellaggio complessivo, quelle 150,000 tonnellate in meno che risultano nella relazione, non credo debbono gran che preoccuparci. Se esse incidessero sulla squadra da passeggeri o sulla squadra mista sarebbe cosa spiacevole: invece esse incidono completamente o quasi sulla terza squadra, sul naviglio da carico; e dipendono dalle inevitabili perdite per sinistri marittimi, nonchè da una commendevole eliminazione di unità vecchie che sono andate ai cantieri di demolizione. Il rinnovamento di questo naviglio è in verità andato molto adagio da qualche anno a questa parte, e non tutte le unità demolite o perdute sono per ora rimpiazzate.

Possiamo dichiararci soddisfatti di questa posizione? Sarebbe esagerato: bisogna però considerare che siamo da tempo in crisi e si capisce che gli armatori sieno restii a sviluppi in tempo di noli bassi. Bisogna altresì tener presente l'abitudine antica, specie in certe regioni marinare, di acquistare navi usate anzichè costruirne di nuove.

Queste navi usate si pagano relativamente poco e non possono essere valenti come le nuove. In generale sono vendute quando prossime al termine della *classe*, per evitare le spese dei lavori occorrenti a mantenerla; l'armatore italiano le paga poco, le mette in ordine alla meglio come può, e le sfrutta ad oltranza finchè proprio non ne possono più, lesinando sulle riparazioni e sulla manutenzione; così l'affare viene talvolta buono e quasi sempre almeno discreto.

È opportuno questo sistema? I costruttori navali naturalmente rispondono di no: dal punto di vista generale certamente cosa simpatica non è; come non lo sono gli abiti rivoltati. Ma bisogna pure considerare che in Italia il denaro è caro, e trovarne per le imprese marittime è forse più difficile che trovarne per altre imprese. Se uomini intraprendenti, di iniziativa, riescono a trovare denaro quanto occorre per comprare uno scarpone, magari in famiglia, non bisogna troppo dolersene, tanto più che essi non troverebbero mai capitali per

acquistare navi nuove: se lo scarpone riesce a navigare, se l'armatore guadagna noli che altrimenti andrebbero alla bandiera straniera, è giusto dargli almeno le circostanze attenuanti.

Quanto alla costruzione di nuovo naviglio da carico, io credo che bisogna procedere con cautela, e soprattutto gradualmente. Particolare attenzione credo conviene subito rivolgere alle navi cisterna, che trasportano olii minerali, le quali anche oggi trovano buoni noli, e la nostra flotta ne scarseggia. Il credito navale che l'onorevole ministro ha ormai saldamente organizzato, sarà senza dubbio maneggiato dal suo fermo polso in modo da promuovere anche la costruzione di naviglio da carico nella misura desiderabile e a tempo opportuno.

Questo naviglio, ripeto, è da anni soggetto a crisi più o meno grave, non specifica alla nostra Bandiera, bensì mondiale. In questi ultimi mesi la crisi si è aggravata dappertutto, non soltanto in Italia, per le ragioni dette ieri e mi guardo bene dal ripeterle. Quanto ai rimedi io credo sia molto difficile trovarne di veramente efficaci, tanto meno immediati; ieri si è detto che bisogna aiutarla questa marina da carico nell'attuale periodo più grave, per evitare che si disperda; ed effettivamente questa dispersione sarebbe enorme danno, perchè una volta perduti i contatti con la clientela internazionale non bastano decenni per riprenderli. Bisogna seguire il fenomeno con occhio clinico, e non dubito che l'onorevole ministro lo farà; e applicherà anche tutti i ricostituenti che diano affidamento di qualche effettivo risultato.

Qualche considerazione sulle navi disarmate.

È ovvio che quando i noli ribassano, cresce il numero delle navi che vanno in disarmo: gli armatori, dopo aver rimesso danaro facendole navigare in perdita, a un certo punto si stancano, e disarmano. Anche da noi il numero delle navi da carico in disarmo è notevolmente aumentato dopo lo scorso gennaio; non però più di quello che sia aumentato per la marina britannica, anzi alquanto meno. Vi risparmio cifre, sicuro che gli onorevoli colleghi mi crederanno sulla parola. Orbene quando si riesce a mantenere posizioni migliori di quelle britanniche, bisogna dichiararsi soddisfatti.

Tipico, in proposito, è il caso della marina jugoslava, la quale oggi ha ben 77 mila ton-

nellate in disarmo, e quegli armatori ne piangono come vitelli. Qui siamo al quarto del tonnellaggio totale mentre noi ne abbiamo in disarmo un po' meno del sesto, gl'inglesi un poco più del sesto.

Raccogliendo le vele, credo di poter dire che come consistenza della flotta, come sua ripartizione e, salvo i guai della marina da carico, che sono universali, non vi è motivo alcuno per non essere soddisfatti della nostra situazione, per non considerare fiduciosamente l'avvenire.

Ma l'apporto della marina mercantile alla economia generale del paese non dipende soltanto dal suo tonnellaggio; va considerato altresì in rapporto all'attività che la flotta esplica. È inutile avere molte navi se esse non navigano, oppure navigano con pochi passeggeri e poche merci.

Orbene, le cifre che ci ha dato l'on. De Vito nella sua relazione dicono che, in tutto, il movimento dei passeggeri e merci nei porti del Regno presenta nel 1929 aumento sul 1928. Intanto è un buon segno per l'attività economica della Nazione in genere; ma pel soggetto del mio discorso importa soprattutto notare che l'aumento lo ha assorbito tutto o quasi la bandiera nazionale, mentre la bandiera estera è rimasta sulle posizioni del 1928. Per i passeggeri ha ragione l'on. Federico Ricci che non bisogna troppo guardare ai 9 milioni complessivi, perchè, per esempio, i passeggeri da Grado a Trieste o da Procida a Napoli rappresentano quasi nulla. Però anche per i passeggeri d'oltre oceano, le statistiche ci dicono che la bandiera italiana ne ha trasportati assai più della bandiera straniera: questo è molto soddisfacente.

È anche giusta l'osservazione dell'on. Federico Ricci che le tabelle delle merci trasportate per mare comprendono anche quelle del cabotaggio, e sarebbe assai meglio considerare a parte quelle del grande traffico internazionale: l'ho notato anch'io, e non resta che pregare il collega De Vito di soddisfare, nella relazione dell'anno venturo, questa richiesta.

RICCI FEDERICO. Ringrazio.

SECHI. Però anche le statistiche, fatte come sono, danno sicuro affidamento che la bandiera nazionale progredisce di continuo nel trasporto di merci in navigazione di lungo corso.

RICCI FEDERICO. Un milione di tonnellate.

SECHI. Noterò tuttavia che la parte della bandiera straniera nel trasporto merci in navigazione di lungo corso, specie merci di nostra importazione, è ancora a mio avviso troppo elevata. Questo, però, onorevoli colleghi, non è un problema di Governo, è essenzialmente un affare di patriottismo; sono i grossi importatori che spontaneamente devono preferire la bandiera nazionale, anche se rimettono qualche soldo sul nolo. (*Commenti*).

Avere flotta sufficiente per tonnellaggio e attiva nei traffici è certamente cosa eccellente, ma se le navi che costituiscono questa flotta saranno inoltre costruite in Italia ed anche riparate in Italia, perchè i lavori di riparazione rappresentano una spesa annua notevole che è bene non emigri all'estero, dovremo essere ancora più soddisfatti.

Per conoscere quindi tutte le faccie del prisma che sto analizzando conviene dare uno sguardo all'industria delle costruzioni navali. Anche qui troviamo una situazione non dirò di crisi, ma certo di semiofferenza mondiale: è anche questa una delle tante conseguenze della guerra, quando i cantieri si svilupparono per bisogni speciali molto superiori ai normali.

Proprio di questi giorni la stampa francese ha pubblicato la relazione di una Commissione nominata dal ministro della marina mercantile, perchè la Francia ha da qualche tempo un Ministero della marina mercantile, per ricercare le cause della crisi che da tempo affligge quei cantieri e proporre i rimedi. Trovare le cause è facile, difficile è, invece, trovare i rimedi.

Altro esempio, se pure non ufficiale: si sente vociferare che in certe città marittime... del Nord Europa, così nessuno si dispiacerà, i municipi danno sottomano delle somme ai cantieri per farli lavorare assumendo costruzioni sotto costo: è un modo elegante di sostituire i sussidi di disoccupazione. Si vocifera che questo si faccia anche in Gran Bretagna...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Tutto il mondo è paese.

SECHI. Ma vi sono anche notizie ufficiali. Per esempio, in Gran Bretagna il Governo ha, or è qualche tempo, autorizzato la costituzione di una Società, la quale si propone di razionalizzare l'industria delle costruzioni navali con

l'unico mezzo possibile: eliminare alcuni cantieri affinché gli altri lavorino in piena attività.

Rimedio lapalissiano: senonchè assai difficile ad applicare. Chi sceglierà i cantieri da sacrificare?

ANCONA. È necessario!

SECHI. Ebbene proceda l'on. Ancona alla scelta, e poi faccia accettare la sua decisione alle vittime, se ci riesce.

ANCONA. Potrei anche accettare l'incarico.

SECHI. Il suicidio è contro natura e imporlo costituisce cosa quanto mai difficile.

In ogni modo bisogna tener presente che l'unico provvedimento utile è questo; e fare tutto quello che è ragionevolmente possibile per applicarlo, dividendo equamente l'inevitabile malcontento. Ma soprattutto bisogna impedire la creazione di nuovi cantieri: l'onorevole ministro, certamente, sarà in questo irremovibile.

Qualche miglioramento è d'altronde in atto. Così il cantiere Odero Foce sta per chiudersi: uno di meno. I cantieri della Venezia Giulia si stanno riorganizzando con direzione unica, e ne sortiranno economie di esercizio rimarchevoli. È già bene, ma se per esempio si riuscirà a sopprimere nella Venezia Giulia qualche scalo ed officina esuberante sarà anche meglio. Altro fatto molto confortante è che mentre in passato, anche abbastanza di recente, commesse italiane andavano all'estero e commesse grosse, adesso non ne vanno più, e tutto si costruisce in paese.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ora accade proprio il contrario.

SECHI. Si costruisce dunque tutto in Italia, e bisogna riconoscerlo è una benemerita dei cantieri, ma altresì merito della legislazione del Regime Fascista, la quale assegna un giusto ma non eccessivo aiuto per compensare le differenze dei costi di costruzione; le quali dipendono da ragioni ben note.

Ma vi ha di più. I nostri cantieri costruiscono anche per l'estero, e ricevono ben importanti commesse così per navi mercantili, come militari.

I fatti, ben più delle parole, forniscono sicura prova che la nostra industria delle costruzioni navali e meccaniche è pervenuta ad altissimo grado di efficienza e perfezione tecnica, di organizzazione tecnica ed economica del lavoro.

Come potrebbe altrimenti assumere i gravissimi impegni di costruzioni come il *Rex* e il *Conte di Savoia*? Come potrebbe altrimenti ottenere rilevanti commesse dall'estero anche per costruzioni di particolare impegno e difficoltà come sommergibili e naviglio leggero di altissima velocità?

Dobbiamo comunque, credo, essere soddisfatti, che tutto questo sia finalmente riconosciuto all'estero da personalità ben capaci di competente giudizio. Riconoscimento molto gradito in proposito ha fornito, per esempio, il Congresso estivo — *Summer Meeting* — che l'*Institution of Naval Architects* tenne lo scorso anno in Italia, visitando, le egregie personalità intervenute, dopo i lavori del Congresso compiuti in Roma, cantieri, opifici e navi, a Genova, Trieste, Torino, Napoli. Pochi giorni or sono l'eminente presidente della *Institution*, ammiraglio della flotta Lord Wester Wemyss, nel discorso tenuto al Congresso annuale della Società in Londra fece in proposito dichiarazioni che il Senato credo sentirà con soddisfazione:

« Nella storia della *Institution* il *Summer Meeting* in Italia costituisce avvenimento di particolare interesse. Ci venne mostrato quello che l'Italia ha fatto e sta facendo, per prendere posto sempre più eminente nelle industrie dell'armamento e delle costruzioni navali: ovunque noi abbiamo trovato segni evidenti di buona organizzazione e di eccellente tecnicismo. I cantieri e gli stabilimenti meccanici che abbiamo visitato sono organizzati con eccellenti criteri pratici e realizzano alta efficienza.

« Gli impianti elettrici dell'alta Italia tutti sanno che sono fra i migliori del mondo, ma forse non era ugualmente conosciuto quale alto grado di efficienza abbiano raggiunto in Italia le costruzioni navali e meccaniche organizzate coi migliori metodi industriali.

« Abbiamo visto coi nostri occhi quello che un breve periodo settennale di saggio Governo, sotto una poderosa personalità sostenuta da stuoli di giovani innamorati della Patria, ha potuto fare; e come dagli oscuri giorni del 1921 — quando le nubi della rivoluzione nereggiavano all'orizzonte — han potuto sorgere un ordine e una attività impegnati nel compito di portare l'Italia a ben alto posto fra le maggiori Nazioni del mondo ».

Ben meritato posto fra le Nazioni del mondo:

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929-30 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 MAGGIO 1930

questa è — onorevoli colleghi — la mia conclusione. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Vicini Marco Arturo.

VICINI MARCO ARTURO. Onorevoli colleghi, io non voglio ritardare al Senato l'esaudimento del desiderio di ascoltare la parola di Costanzo Ciano, rude come la sua anima eroica, caustica come il suo volto leale.

Rinuncio quindi a parlare delle ferrovie e desidero soltanto di ricordare che nell'andamento e nel risanamento delle ferrovie italiane io vedo la sintesi e l'esempio del risanamento portato alla vita pubblica nazionale dal Fascismo. Le ferrovie — e potrà sembrare un luogo comune, ma è necessario ricordare — le quali andavano come andavano, oggi vanno in perfetto orario, con disciplina, decoro e soddisfazione del pubblico: eppure, onorevoli colleghi, il personale è lo stesso, eppure il materiale è lo stesso (*commenti*): e questo non è soltanto il merito dell'uomo che guida le ferrovie, ma è anche il merito dell'anima nuova della Nazione, è anche il merito della disciplina che è penetrata nella Nazione, la quale marcia sicura sotto la guida del Duce e giungerà in orario perfetto a tutte le sue più alte mete! (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore della Commissione.

DE VITO, *relatore*. Rinuncio a parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro delle comunicazioni.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. (*Segni di attenzione*). Onorevoli senatori, l'ampia discussione che sul bilancio delle comunicazioni è stata fatta nell'altro ramo del Parlamento poche settimane or sono, la relazione compilata dalla Commissione di finanza ed estesa con tanto tecnicismo, con esattezza perfetta e con diligenza veramente esemplare dall'on. De Vito mi dispensano dal fare un lungo discorso. Sarei brevissimo se non dovessi alcune risposte agli oratori che sono intervenuti nella discussione del bilancio: a tutti esprimo i miei sensi di gratitudine, per la collaborazione che portano, con questa discussione, al buon andamento delle nostre amministrazioni.

Seguirò l'ordine stesso della relazione com-

pilata dall'on. De Vito e comincerò dalla marina mercantile. Il Senato ha ascoltato, in fatto di marina mercantile, i pregevoli discorsi dell'on. Celesia, dell'on. Ricci e ora ha udito la parola mirabile e il discorso, direi, didattico dell'on. Sechi. Non debbo io ora aggiungere altre notizie, altre considerazioni sullo stato attuale della marina mercantile: i diversi oratori si sono scambiate le loro idee, si son dati vicendevolmente delle risposte e, in fatto di statistica, abbiamo visto che l'unione è perfetta: non c'è un numero su cui vadano d'accordo! Permettete, onorevoli senatori, che anch'io dia dei numeri, dei quali sono pronto a garantire sul serio l'esattezza.

La marina mercantile ha, nell'anno 1929, perduto 151 mila tonnellate di stazza lorda: questa è la grandissima perdita che ha avuto la marina mercantile! Non è poi eccessiva. Ma dirò di più: dal 1° gennaio la perdita si è completamente stagnata, anzi è incominciato un aumento, ed al 30 aprile di quest'anno il tonnellaggio globale italiano è salito a 3.276.000 tonnellate; 64.000 tonnellate in più! On. Ricci, non alziamo ancora la bandiera a lutto.

Perchè questa diminuzione? È semplicissimo: i noli non sono mai stati tanto bassi come ora. Possedere navi non è come possedere rendite fisse. Chi deve acquistarne ci pensa due volte prima.

L'on. Celesia nel suo discorso ha parlato della protezione delle nazioni verso la loro marina mercantile. È perfettamente vero; nel mondo non esiste nazione che non protegga direttamente o indirettamente la propria marina mercantile. (*Approvazioni*).

E posso dire, senza tema di smentita, che è vero che la Nazione italiana è quella che la protegge di meno.

Noi abbiamo inseriti nei nostri bilanci, come spesa per sovvenzioni marittime, 224 milioni; ma analizziamo questi 224 milioni. Sono spesi tutti come protezione per l'espansione della marina mercantile? Ma nemmeno per sogno! I due terzi circa sono spesi per sopprimere ad una necessità sociale, data la posizione insulare italiana; si debbono mantenere delle percorrenze giornaliere di linee che non sono produttive, di linee che, fu già detto tante volte, non rappresentano che il prolungamento delle linee ferroviarie. Quindi non è che un

terzo solo della spesa segnata in bilancio che va a profitto dell'espansione marittima della bandiera italiana nel mondo. Questo dicevo, on. Celesia, nell'altro ramo del Parlamento, nel discorso pronunciato il 4 aprile, in cui affermavo: « Ogni paese protegge la propria marina con aiuti diretti o con mezzi indiretti, con riserve di traffico, con contribuzioni intese a colmare le perdite di esercizio e a garantire un determinato profitto, con gestioni di Stato, con tariffe ferroviarie differenziali, con prestiti a mitissimo interesse. Nel novero di questi paesi (tanto per non fare nomi) troviamo la Francia, gli Stati Uniti di America, la Spagna, la Germania e la stessa Inghilterra. La Jugoslavia, con un tonnellaggio che non raggiunge il decimo del nostro, consacra alle sovvenzioni, in aggiunta alle protezioni indirette, 60 milioni di dinari ».

Come vede, on. Celesia, lei sfondava completamente una porta aperta. È ormai universalmente riconosciuta la necessità di difendere l'attività marinara nel mondo: difesa nazionale che è necessaria per tutti, ma essenziale per l'Italia, data la nostra speciale posizione marinara nel Mediterraneo. (*Approvazioni*).

E parliamo ancora, per un momento, delle navi ferme.

Nel mondo ve ne sono per circa 7 milioni di tonnellate di stazza lorda; parlo di navi disarmate: 2.800.000 appartengono alla marina inglese, in disarmo nei diversi porti del mondo; 335.000 tonnellate sono italiane. Questa è la situazione al 30 aprile u. s.

Le statistiche dicono che il naviglio italiano ha l'11 per cento e che il naviglio inglese ha il 13 per cento in disarmo del tonnellaggio globale. Si è detto che hanno maggiore resistenza economica le marine povere. Ma ha finito ora di dire l'on. Sechi, forse contraddicendosi in due punti del suo discorso, che la marina jugoslava, che è così economica, ha il 25 per cento di navi disarmate.

SECHI. Non mi sembra una contraddizione. È un dato di fatto!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Appunto, è un dato di fatto. Qual'è il rimedio? Tra gli oratori che sono intervenuti nella discussione l'on. Ricci ha suggerito il rimedio. Ed ha suggerito di applicare il premio di navigazione. Mi permetta, on. Ricci, di non

poterle riconoscere un brevetto di invenzione in materia.

RICCI FEDERICO. Esiste dal 1882!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Sì, questi premi sono antichi ed hanno fatto una tristissima prova pratica; io credo che non sia affatto il caso di riesumarli. Noi con i premi di navigazione rischiamo di creare un traffico artificiale a tutto danno della curva della ascesa dei noli; noi con i premi di navigazione rischiamo di creare non navi che navighino in cerca del carico, ma navi che navigano in cerca del premio.

E se anche, come concetto, il sistema fosse attuabile, il peso economico non sarebbe indifferente; non so che cosa ne penserebbe il mio collega delle finanze, che molto opportunamente si è messo dalla parte opposta del banco! (*Si ride*).

L'on. Ricci mi ha fatto un'altra osservazione; non so se volesse attribuirmi un merito ovvero una colpa. Egli mi ha detto: voi Ferrovie dello Stato pagate noli molto più alti...

RICCI FEDERICO. No molto più alti, un po' più alti.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. ...un po' più alti del prezzo corrente del mercato. Le ripeto: non so se nell'animo suo ci fosse l'idea di rilevare con questo un merito dell'Amministrazione ferroviaria o di fargliene una colpa.

Siamo d'accordo che, ove il gravame esistesse, io, rispettoso dell'esattezza della contabilità, dovrei caricarlo alle finanze e scaricarlo dal bilancio delle ferrovie. Ma esiste effettivamente? Come vengono fissati i noli dalle ferrovie? I noli che le ferrovie fanno per il trasporto del combustibile sono stabiliti a periodi decadal. L'on. Ricci lo sa perfettamente, perchè nulla a lui sfugge. Però, dal nolo fissato al momento della caricazione corrono in generale una ventina di giorni. È evidente che, se i noli salgono, l'armatore ha fatto un cattivo affare; se i noli invece discendono, l'armatore ha fatto un buon affare. Ora, che siamo in un periodo di noli in continua discesa, può apparentemente aver ragione l'on. Ricci. Ma in sostanza che cosa è avvenuto nel passato? Siccome l'Amministrazione ferroviaria ha un migliaio di ingegneri alle sue dipendenze, e tutti provetti, esiste una statistica dell'andamento dei noli...

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929-30 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 MAGGIO 1930

RICCI FEDERICO. Fatta da ingegneri?

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Fatta da persone pratiche dell'ufficio approvvigionamenti, ed anche da ingegneri perchè ce ne sono dei buonissimi. Vedo l'on. Ancona che protesta! (*Si ride*).

Eccole due grafici dei noleggi fatti dalle ferrovie, nel 1928 e nel 1929; essi mostrano in prevalenza noli inferiori a quelli correnti sul mercato. Solo in quest'anno, data la costanza della discesa, esiste effettivamente un piccolo margine a favore degli armatori per qualche limitatissimo periodo di tempo. Ma davanti alle sue osservazioni, on. Ricci, questa notte ho fatto fare i conti esatti, non più in grafici ma in numeri, e i numeri dicono che il risparmio, rispetto al nolo corrente del Bristol e del Tyne, negli anni 1928 e 1929 è stato di circa 26,000 sterline.

Vede l'on. senatore Ricci che le cose stanno in modo diverso da quanto egli affermava ed io lo invito a constatare l'esattezza di queste cifre alla Direzione generale delle ferrovie.

RICCI FEDERICO. Ma nel 1928-29 non si veleggiava dal canale di Bristol.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Bisogna che io spieghi come è fatta la quotazione dei noli. Questa quotazione è fatta sulla media del Bristol e del Tyne.

RICCI FEDERICO. Ciò è fuori questione ma mi confronti il nolo da Rotterdam.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Per qual motivo poi domandarmi: perchè noleggate sempre navi di bandiera italiana, perchè volete quasi costituire un monopolio per la bandiera italiana per i vostri trasporti? Perchè venire qui a leggere un'interrogazione svolta alla Camera dei Comuni contro il fatto che le ferrovie di Stato italiano noleggiavano sempre navi di bandiera italiana?

Anche qui bisogna intendersi. Per le navi carboniere l'on. Ricci sa bene che si è costituita tale una consuetudine tra gli armatori italiani e l'Ufficio noleggi delle ferrovie che ognuno trova nella fissazione dei noleggi il suo interesse.

L'on. Ricci sa che, partendo dall'Italia, molte navi trasportano minerale per Rotterdam dove poi caricano carbone per l'Italia. C'è così un giro di interessi tale che in prevalenza il noleggio del naviglio italiano s'impone anche sul noleg-

gio del naviglio estero. Ma con questo noi non vogliamo creare e siamo assolutamente contrari a creare qualsiasi discriminazione di bandiera. Ed io combatto perfettamente chiunque possa elevare un pensiero di questo genere. Mi ricordo che, parlando proprio sul bilancio della marina mercantile alla Camera dei deputati il 22 marzo 1928, l'on. Celesia, relatore del bilancio, si preoccupava appunto della concorrenza estera e domandava che si accordasse una maggiore protezione alla bandiera italiana. A questa protezione io mi oppongo recisamente. « Su questo punto è bene ricordare (dissi allora) che la concorrenza estera è un fenomeno inevitabile. Giacchè non vogliamo nè dobbiamo chiuderci nel guscio del traffico nazionale, è naturale che ci imbattiamo sempre in concorrenti. Nè è ammissibile che noi chiudiamo le porte di casa nostra alle navi straniere, quando sentiamo il bisogno di frequentare la casa altrui ». Questo è il pensiero del Governo nei riguardi della esclusività o della discriminazione, di cui l'on. Ricci si è fatto eco qui in Senato, riferendosi a non so quale giornale genovese. Queste, ripeto, sono le ferme volontà del Governo, che è bene si sappiano ovunque, poichè queste discussioni hanno ripercussioni anche all'estero e bisogna essere chiari e precisi nel dire quale sia il proprio pensiero. (*Applausi*).

Mi si è detto e mi si è incolpato di una falsa woronoffizzazione (*si ride*) della marina mercantile italiana. Io ero sotto il terrore di un lenzuolo che poi ho visto ripiegare; chi sa quali fulmini dovevano uscire da quel lenzuolo!

Io, citando quei numeri, mi riferivo alle navi sovvenzionate. Di questo ho parlato due volte: una prima volta nel discorso al Senato il 20 giugno 1929, in cui dissi: « La marina sovvenzionata è stata radicalmente trasformata: la età delle navi, che prima della Marcia su Roma era di 27 anni e mezzo in media (con la presenza di qualche veterano che superava i 60 anni), è stata ridotta a 16; e le navi tecnicamente più progredite, navi che rappresentano la espressione ultima della tecnica navale, sono ormai sulle nostre linee sovvenzionate ». Ma ne ho parlato anche un'altra volta alla Camera, e mi dispenso dal rileggere ora le mie parole al Senato. Se l'on. Ricci avesse consultato i resoconti stenografici, avrebbe visto che

non solo non ho parlato di una woronoffizzazione generale della marina italiana, ma che ho localizzato la cosa ai servizi sovvenzionati. È inutile dica che questi dati io pienamente confermo.

Ma c'è stato forse un invecchiamento della marina mercantile, presa nel senso generale, come la vuole considerare l'on. Ricci? Abbiamo diviso le navi secondo le età, e abbiamo visto che è aumentato il tonnello in navi da uno a dieci anni di 53 mila tonnellate; che è diminuito di 200 mila tonnellate quello fra i 20 e i 40 anni. Questi indici dicono già chiaramente che quella woronoffizzazione ha funzionato, non in senso generale, ma ha prodotto i suoi effetti, sia pure in misura limitata. Lei non può dimenticare che proprio in quest'anno si sono demolite 253 mila tonnellate di navi vecchie. Si è parlato di utilità di navi vecchie; si sono fatti confronti con le navi nuove. I buoni liguri, che sono maestri nell'arte dell'armamento, sanno che nè la nave vecchia, nè la nave nuova è quella che meglio conviene all'affar loro. È proprio in questa considerazione che io, compilando quella legge sul credito navale che ormai ha pienamente effetto, stabilii una protezione limitatissima per gli acquisti all'estero di navi inferiori a dieci anni. Le navi vecchie, se hanno un carico maggiore di assicurazione, hanno un carico molto minore di ammortamento. Non si può in modo assoluto combattere questa forma di industria, che, come giustamente ha detto il senatore Sechi, dà, in molte circostanze, il suo rendimento produttivo.

Ringiovanire la marina. Basta leggere delle riviste per apprendere che in America vi sono progetti di demolizione obbligatoria; ma restano tutti allo stato di progetto. Bisogna in queste condizioni lasciare un po' correre gli eventi e attendere quello che ci riserva l'avvenire. Avvenire che ieri è stato dipinto con nuvole temporalesche all'orizzonte, facendosi appello alla mia antica qualità di marinaio per sapere a tempo serrare le vele. Sì, non siamo certamente in una bella mattina di maggio, ma non vestiamoci, come al solito, a lutto. (*ilarità*). Non siamo poi assolutamente pessimisti! Se momenti difficili potranno ancora sopraggiungere, abbiamo fiducia nella situazione attuale; abbiamo fiducia nella forza spirituale

di coesione che governa e marinai e armatori, che hanno ormai superata la condizione anti-tetica che li portava alla rovina, anche in anni non lontani e ben conosciuti a lei, onorevole Ricci. (*Applausi*).

Posizione dei nostri cantieri. È stata illustrata da S. E. Sechi; è stata così ampiamente illustrata nell'ammirabile relazione dell'on. De Vito, che io trovo propriamente superfluo aggiungere altre parole. Debbo dire che quello che l'on. Sechi ha detto essere un'unione di direzione tecnica per i cantieri della Venezia Giulia è, per quanto a me consta, cosa ben più profonda di una fusione di direzione, poichè si tratta di una vera e completa fusione di interessi che, se non riduce il numero dei cantieri, riduce il numero delle concorrenze inutili e delle battaglie nostrali.

Traffico portuale. Il senatore Celesia e il senatore Ricci Federico si sono preoccupati del porto di Genova, il quale non preoccupa soltanto i genovesi ma tutti gli italiani. Quali sono le condizioni del porto di Genova? Si dice che non si fanno più lavori, che nessuno pensa a riattivarlo. I lavori sono in corso; una attrezzatura ferroviaria non è fatta; ma sarà pronta. On. Ricci, le garantisco che il porto di Genova sarà in ogni modo all'altezza delle sue esigenze per l'opera sia dei Lavori Pubblici sia del Consorzio del porto. Le ferrovie hanno già tutto predisposto perchè, non appena le nuove banchine ci saranno, siano arredate e il traffico ferroviario sia affermato. Del resto è in quest'Aula S. E. Cagni che magistralmente ha diretto per tanti anni il Consorzio del porto. Egli potrà rassicurare su tutte le ordinazioni e su tutte le predisposizioni tecniche già prese dal Consorzio, perchè la sistemazione delle calate di ponente del porto di Genova sia al più presto eseguita.

In una statistica, che non so dove sia stata presa, mi pare sia stato detto che dal 1913 al 1929 il traffico del porto di Genova è incrementato solamente del 3 per cento. Non so se abbia udito bene questa cifra: l'incremento del porto di Genova dal 1913 al 1929 è limitato al 3 per cento. Dalle statistiche doganali, che sono le più esatte perchè non contengono movimenti d'approvvigionamento ecc., si ha che la differenza nei due tempi indicati è superiore al 6 per cento.



RICCI FEDERICO. È il 7 per cento.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Lei ha detto il 3 per cento.

RICCI FEDERICO. Niente affatto, io non ho detto questo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Allora è stato un errore delle mie orecchie.

RICCI FEDERICO. Io non l'ho detto. Mi si fanno dire delle bestialità che non ho mai pronunziate.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ed allora è la prima volta che ci troviamo d'accordo. (*Si ride*).

RICCI FEDERICO. Ne ho piacere.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Io credo di aver sufficientemente illustrato tutto quanto ha attinenza con la marina mercantile, e poichè le attività che mi sono affidate sono varie, passerò ad illustrare i servizi dell'Ispettorato (ferrovie concesse, tramvie ed automobili), che fa parte, come gli onorevoli senatori sanno, del mio Ministero.

Sull'attività dell'Ispettorato ha parlato il senatore Messedaglia, reclamando non so quali provvidenze per le ferrovie concesse attorno alla provincia di Verona e nella provincia di Verona; ferrovie delle quali, se non erro, ella, senatore Messedaglia, è a capo, data la sua carica di preside dell'Amministrazione provinciale. Assicuro il senatore Messedaglia che il Ministero farà tutto il possibile per accondiscendere ai suoi voti, che però sarebbe bene fossero fin da ora precisati in modo da sapere esattamente di quali rami si tratta e su quali ferrovie la provincia di Verona desidera sia portato l'esame.

Il senatore Messedaglia ha citato un'antica direttiva che segue il Ministero delle comunicazioni, che è quella di raggruppare queste ferrovie concesse: non nascondo che la direttiva, che è sanissima, è difficile a tradursi in atto: molti sono gli interessi in contrasto e, se è facile conciliare le idee, è ben più difficile conciliare gl'interessi in contrasto. Ad ogni modo assicuro il Senato che su questo problema, che ritengo sia per le ferrovie concesse di vitale importanza, il Ministero porterà tutta la sua attenzione.

Lo sviluppo della rete automobilistica è in continuo progresso e in continuo progresso è lo sviluppo automobilistico italiano.

Il bilancio delle poste, telegrafi e telefoni offre risultati soddisfacenti: come sapete, l'anno scorso si è chiuso con un attivo di 146 milioni; al 30 aprile u. s., l'attivo accertato era di 116 milioni.

Il servizio è effettuato in modo che vorrei chiamare meccanico: nulla vi è di perfetto, ma ai miglioramenti continui tende l'amministrazione, e poichè ormai è già ridotto il personale e le piccole innovazioni sono compiute, il Ministero seguirà la via della meccanizzazione dei servizi, tenendo presente che anche una spesa notevole in macchine, quando si risparmino in numero sufficiente gli uomini, è una economia veramente considerevole. Un primo esempio di meccanizzazione del servizio postale, fatta sopra una base generale, lo avremo nello stabilimento postale — vorrei chiamarlo stabilimento piuttosto che ufficio — che si sta costruendo presso la nuova grande stazione di Milano. Prima di estenderla, l'amministrazione proverà a fondo la riforma: se la troverà utile, essa sarà estesa ai principali centri italiani.

La telefonia procede nel suo sviluppo: a giorni sarà saldato a Casteggio il cavo interprovinciale Roma-Milano per modo che tutta l'alta Italia sarà congiunta a Roma. È in via di collaudo la radiotelefonia con la Sardegna ed in via di collaudo la stazione radiotelegrafica di Coltano, riacquistata dallo Stato e fornita di mezzi che formano di questa stazione una stazione potentissima di comunicazioni mondiali con tutte le navi nazionali.

L'on. relatore, che, per le sue occupazioni così genialmente svolte presso l'Istituto dei ricevitori, ha a cuore la sorte di questi benemeriti funzionari, mi ha fatto rilevare le loro condizioni; ma io non posso a meno di far notare all'on. De Vito che, se nell'anteguerra per tutti i ricevitori si pagavano milioni 18,3, oggi si pagano milioni 129 e mezzo, con un aumento quindi di oltre il 600 per cento. Mi dirà l'on. De Vito che è aumentato il numero dei ricevitori, ma la percentuale è anch'essa notevolmente aumentata. E così per la retribuzione degli agenti rurali la spesa è aumentata da 5 milioni di lire nel 1914 a 45 milioni di lire nell'ultimo esercizio, ossia si è avuto un aumento del 758 per cento circa. Vi sono dei casi pietosi per i quali l'onorevole

relatore invita a provvedere e torna a chiedermi quei 2 tali milioni che debbono integrare i redditi dell'Istituto dei ricevitori, per assicurare a questi funzionari una buona uscita o una pensione negli anni più tardi della vecchiaia. È una questione di disponibilità: è il ministro delle finanze che mi deve dare il suo consenso ed io non ho mancato mai di sollecitarlo. Sono certo che il suo cuore sarà tenerissimo alle mie richieste, non appena le disponibilità finanziarie gli permetteranno di poter udire la voce dei ricevitori.

Comunque, onorevoli senatori, credo che il bilancio postale sia uno dei più assestati e che il reddito del bilancio postale non corra assolutamente l'alea delle crisi o dei momenti più favorevoli. Quando c'è la crisi, la gente scrive di più, perchè ha meno da fare; quando si lavora, la gente telegrafa e telefona di più, ha più motivi urgenti e immediati di parlare; allora con le nostre tasse interveniamo per prendere qualche soldo di più di quelli che normalmente ci danno.

Aggiungerò ora e completerò alcune dichiarazioni fatte recentemente alla Camera circa le Ferrovie dello Stato.

Ai primi di aprile erano disponibili soltanto i risultati dei primi otto mesi dell'esercizio, mesi che avevano assicurato un traffico del 2.63 per cento superiore a quello dell'anno decorso. Gli ultimi due mesi hanno ridotto questa esuberanza di traffico constatato, e l'hanno ridotta fino al 0.81 per cento.

Ho esaminato attentamente la cosa, per rendermi conto se questa contrazione di traffico doveva intendersi come un fenomeno limitato all'Italia. No, è un fenomeno mondiale. Le grandi reti francesi, nei due primi mesi del 1930, avevano conseguito un aumento sui prodotti lordi di 110 milioni di franchi; nei due mesi successivi hanno avuto una diminuzione quasi esattamente uguale di 108 milioni, e sono tornate alla pari.

Negli Stati Uniti d'America le statistiche di 72 Compagnie segnano per il mese di marzo una diminuzione di circa 6 milioni e mezzo di dollari su 52.800.000 di prodotti lordi rispetto all'anno precedente; una diminuzione del 12 per cento.

Noi abbiamo un profitto maggiore, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno scorso, di

qualche diecina di milioni. Credo che le previsioni di chiusura del bilancio in corso saranno non soltanto mantenute, ma largamente superate. (*Approvazioni*).

Trazione elettrica. Mi si domanda dall'onorevole De Vito qualche cosa sulla trazione elettrica; non mi si domanda esplicitamente: si dice: avete perduto 55 milioni, ci sono in meno 55 milioni di assegnazioni.

Ebbene, on. De Vito, non sarà male fissare le idee. Quando nel 1919-20 ella, ministro dei trasporti, lanciò il suo vasto e coraggioso programma di trazione elettrica, pagavamo il carbone 378 lire la tonnellata e l'energia elettrica centesimi 4,4 per chilowattora. Da allora in poi le cose sono completamente cambiate, i due prezzi hanno gradatamente variato in senso inverso. Con il carbone a 135 lire per tonnellata, quanto all'incirca costa oggi, occorre avere l'energia a 22 o a 23 centesimi per avere il pareggio tra spesa per l'energia e spesa per combustibile.

Ora l'energia fornitaci nel 1928-29 dagli impianti costruiti dopo la guerra ci è costata appunto 22,7; saremmo quindi arrivati al pareggio con la spesa del carbone. Ciò che vuol dire che gli interessi e l'ammortamento delle ingentissime spese occorrenti per l'attrezzatura delle linee debbono essere ricavate dai vantaggi accessori della trazione elettrica su quella a vapore; vantaggi che sono certamente grandi, ma che non possono compensare le spese di impianto, se non si tratti di linee in condizioni speciali per forti pendenze, lunghe gallerie e traffico elevatissimo.

L'on. De Vito, che giustamente nella sua relazione si preoccupa dell'aumento continuo dell'onere gravante sul bilancio delle ferrovie per interesse ed ammortamento delle somme fornite dal Tesoro, lancia una idea alla quale io mi associo immediatamente. Egli dice: onorevole ministro delle finanze, ora voi avete una legge con la quale indennizzate se non completamente, quasi completamente tutte le società private che elettrificano le loro linee. Perchè uno stesso sistema non usate nei confronti delle Ferrovie dello Stato? Qui io potrei rispondere quello che sentii gridare ieri dal banco della Presidenza: «È Pantalone che paga!».

DE VITO, *relatore*. Siamo d'accordo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Se si fa astrazione dal bilancio delle ferrovie, o che il danaro lo prendiamo dal bilancio delle ferrovie o dal bilancio delle finanze, è la stessa cosa; è sempre Pantalone che paga.

Ma certo è che tutte queste riflessioni che ha fatto l'onorevole relatore, competentissimo in materia, tutte queste riflessioni hanno lo scopo di far comprendere a tutti che, mentre l'Amministrazione ferroviaria persegue con tenacia, e in vista dei superiori interessi, il suo programma di elettrificazione, in questo programma procede in modo plantigrado, perchè le difficoltà economiche non sono nè semplici nè di lieve importanza. (*Benissimo*).

DE VITO, *relatore*. Siamo perfettamente d'accordo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Io assicuro l'on. Falcioni che la linea d'accesso al Sempione è oggetto di tutta la nostra particolare attenzione. Essa è compresa da molti anni nei programmi dei lavori sia per l'elettrificazione sia per il raddoppio; ma ragioni economiche non possono permetterci una realizzazione immediata di tutti questi desideri. Io accetto come raccomandazione il suo ordine del giorno, ma mi permetta che anche a questa raccomandazione io non dia un significato di esecuzione immediata.

FALCIONI. Almeno il doppio binario!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Questo accomuna la sua domanda con quella che ieri mi ha rivolto il senatore Nuvoloni. L'on. Nuvoloni ieri mi ha chiesto nuovamente, per la quarta o per la quinta volta credo, il raddoppio del binario tra Genova e Ventimiglia, anzi per dir meglio tra Pegli e Ventimiglia, perchè fino a Pegli già c'è e tra breve sarà realizzato anche fino a Savona. Se per la linea di accesso al Sempione non esistono difficoltà costruttive, grandissime difficoltà esistono, invece, per la linea della Riviera di Ponente. Io però non respingo il concetto del senatore Nuvoloni di raddoppiare i binari laddove è più facile, di rendere ossia il movimento più snello e libero con la presenza del doppio binario laddove non esistono importanti opere d'arte. Verso questo criterio l'Amministrazione ferroviaria già si orienta e posso assicurare il senatore Nuvoloni, benchè egli oggi sia assente, che questo sarà fatto nella misura maggiore possibile.

L'onorevole relatore si è soffermato sulla riparazione delle locomotive nelle officine private e nelle officine di Stato.

Ora in merito bisogna tener presente che, mentre all'industria privata si danno a riparare locomotive tutte appartenenti ad una stessa serie o ad uno stesso gruppo e si danno le riparazioni correnti, le riparazioni eccezionali o le riparazioni di locomotive di tipo speciale, per le quali sarebbe difficile fare una contrattazione speciale, vengono fatte dalle officine ferroviarie dello Stato.

La Commissione di finanza non si limita, nella sua relazione, ad un esame veramente analitico e precisissimo di tutta l'Amministrazione delle ferrovie; ma volge lo sguardo verso l'avvenire e vuole vedere se, nell'Amministrazione ferroviaria, oneri più o meno rilevanti potranno maturare nell'avvenire. La Commissione stessa conclude che i conti sono chiari, chiarissimi, che nessun onere nuovo si presenta all'orizzonte, all'infuori di quello dell'alea che hanno tutte le industrie dei trasporti, cioè quello del traffico. L'Amministrazione ferroviaria nulla tralascia perchè tutte le economie utili ed eque siano realizzate. Uno dei carichi gravi è il personale: ebbene è giornaliera l'eliminazione del personale ferroviario, nei limiti del possibile; è giornaliera la sostituzione con meccanismi dell'opera degli agenti. Io credo, come già dissi nell'altro ramo del Parlamento, che si possa oggi finalmente avere una idea esatta di quello che sarà l'organico definitivo delle Ferrovie dello Stato; credo che si possa fissare, nelle condizioni della tecnica attuale, il fabbisogno dell'organico ferroviario in 150 mila agenti; oggi ce ne sono 160 mila; nel 1922, con un traffico del 30 per cento inferiore all'attuale, ve ne erano 242 mila. Tutte le cure sono messe in opera perchè questa Amministrazione ferroviaria, che il Fascismo ha ereditato dopo il periodo di logoramento della guerra e di trascuranza del dopoguerra, sia effettivamente un organismo efficiente per la pace e per la guerra.

Quest'anno, onorevoli senatori, si compie il 25° esercizio statale delle ferrovie. Molto cammino dal 1905 ad oggi è stato compiuto. È qui fra noi, onorevoli senatori, chi attuò l'esercizio statale delle ferrovie, chi ne diresse per 10 anni con insuperata passione e abilità l'esercizio stesso. Permettete, onorevoli senatori,

che da questo banco, interprete del pensiero dei miei dipendenti, che nel cuore e nello spirito hanno il ricordo del loro Riccardo Bianchi, in nome mio e loro, io mandi all'illustre ingegnere il più cordiale saluto. (*Applausi vivissimi*).

È lui il giudice migliore dell'opera che è stata compiuta dal 1905 ad oggi: è lui che, assumendo in condizioni deplorabili la direzione delle ferrovie dello Stato, seppe attrezzarle per quella grande prova inattesa che fu la grande guerra. A lui vada la riconoscenza della Nazione e di tutti i ferrovieri italiani. (*Applausi*).

On. De Vito, voi avete chiusa la vostra mirabile relazione, che è una disamina minuziosa dei bilanci sottoposti all'Alta Assemblea, con parole di elogio rivolte alla mia persona e ai miei dipendenti. Voi avete detto che questi bilanci portano dei numeri che onorano il ministro e i suoi dipendenti. No, on. De Vito, il merito principale è del Regime. È il Regime che ha elevato a religione il bene dello Stato. È il Regime che ha infuso in tutti il sentimento del dovere, compiuto generosamente e largamente prima di considerare il diritto da reclamare. È il Regime che ha avuto la forza e la volontà di attuare tutte quelle provvidenze che tutti pensavano, ma che nessuno aveva la volontà e l'energia di attuare. (*Applausi vivissimi — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Domando al senatore Falcioni se mantiene il suo ordine del giorno.

FALCIONI. Lo ritiro, convertendolo in raccomandazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo ora all'esame dei capitoli.

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

Dò ora lettura degli articoli del disegno di legge:

#### Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931.

in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (Tabella A).

(Approvato).

#### Art. 2.

Il limite di impegno, per l'esercizio finanziario 1930-31, per le sovvenzioni chilometriche per le costruzioni ed esercizio di ferrovie concesse all'industria privata, di cui all'articolo 32 del testo unico di legge, approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, è fissato in lire cinque milioni.

(Approvato).

#### Art. 3.

Il limite di impegno, per le sovvenzioni da accordare, nell'esercizio finanziario 1930-31, alle funivie concesse ai sensi della legge 23 giugno 1927, n. 1110, è stabilito in lire 500.000.

(Approvato).

#### Art. 4.

A decorrere dall'esercizio finanziario 1930-1931, gli stanziamenti delle somme autorizzate dalle disposizioni contenute nell'articolo 17 del Regio decreto-legge 16 maggio 1926, n. 865, concernente provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali, saranno attribuiti ad unico capitolo del bilancio che assumerà la denominazione stabilita per il capitolo 70 del presente stato di previsione.

(Approvato).

#### Art. 5.

L'Amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931, ai termini del Regio decreto 23 aprile 1925, n. 520, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 1 - Tabelle B e C).

(Approvato).

#### Art. 6.

L'Amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese

riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931, ai termini del Regio decreto 14 giugno 1925, n. 884, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 2 - Tabelle *D* e *E*).

(Approvato).

#### Art. 7.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931, a termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità allo stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 3 - Tabelle *F* e *G*).

(Approvato).

#### Art. 8.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato di cui all'art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1930-31, in lire 900,000,000.

(Approvato).

#### Art. 9.

Il contributo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato all'Opera di Previdenza del personale ferroviario, di cui all'articolo 8 del Regio decreto 7 febbraio 1926, n. 187, è ridotto alla metà per l'esercizio 1930-31.

La ritenuta al personale di cui all'articolo 5, lettera *b*, della legge 19 giugno 1913, n. 641, modificato con la legge 7 aprile 1921, n. 370, a partire dallo stesso esercizio, viene elevata al 14 per mille.

Entro un anno dalla promulgazione della presente legge, il Governo del Re emanerà i provvedimenti necessari per la definitiva sistemazione finanziaria dell'Opera di Previdenza predetta, da attuarsi mediante la completa cessazione del cennato contributo da parte dell'Amministrazione ferroviaria.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

#### Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione dei disegni di legge rinviati in questa tornata allo scrutinio segreto.

Dichiaro aperta la votazione.

#### Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Invito i senatori segretari a procedere allo spoglio delle urne.

*(I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti).*

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Abisso, Acton, Albertini, Albicini, Albini, Amero d'Aste, Ancona, Artom.

Baccelli Alfredo, Bazan, Bergamasco, Beria d'Argentine, Berio, Bianchi, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bollati, Bombi, Bonardi, Bonicelli, Borghese, Borsarelli, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Cagnetta, Cagni, Callaini, Carletti, Casanuova, Casati, Cassis, Cavazzoni, Cesareo, Chiappelli, Chimienti, Cian, Ciccotti, Cimati, Cippico, Cirmeni, Cito Filomarino, Conci, Conti, Corbino, Cornaggia, Cossilla, Credaro, Crispolti, Crispo Moncada, Croce.

Dalolio Alfredo, D'Andrea, De Blasio, Del Corretto, Del Pezzo, De Marinis, De Vito, Di Bagno, Di Donato, Diena, Di Frassineto, Di Robilant, Di Stefano, Di Vico.

Facchinetti, Faelli, Falcioni, Fano, Fara, Ferri.

Gabbi, Gallenga, Gallina, Garofalo, Garroni, Gasparini, Giampietro, Giordani, Gonzaga, Grandi, Gualtieri, Guglielmi, Guidi Fabio, Guidi Ignazio.

Imperiali.

Joele.

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

Malagodi, Mambretti, Manfroni, Mango, Marcello, Marchiafava, Mariotti, Mattioli Pasqualini, Mayer, Mazzucco, Messedaglia, Milano Franco d'Aragona, Mori, Morpurgo, Morrone, Mosca, Mosconi.

Nasini, Nicastro, Nunziante.

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

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

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

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

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

Zippel, Zoppi, Zupelli.

#### Risultato di votazione.

**PRESIDENTE.** Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto sui 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):

Senatori votanti . . . . . 171

Favorevoli . . . . . 157

Contrari . . . . . 14

Il Senato approva.

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

Senatori votanti . . . . . 171

Favorevoli . . . . . 157

Contrari . . . . . 14

Il Senato approva.

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

Senatori votanti . . . . . 171

Favorevoli . . . . . 156

Contrari . . . . . 15

Il Senato approva.

Sistemazione della strada di accesso al Vittoriale (479):

Senatori votanti . . . . . 171

Favorevoli . . . . . 144

Contrari . . . . . 27

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti . . . . . 171

Favorevoli . . . . . 150

Contrari . . . . . 21

Il Senato approva.

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

Senatori votanti . . . . . 171

Favorevoli . . . . . 154

Contrari . . . . . 17

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1930, n. 40, che autorizza l'assegnazione straordinaria di lire 3,600,000, da iscriversi sul bilancio del Ministero degli affari esteri, per contributo dello Stato alle spese per lo studio e per i lavori iniziali della

LEGISLATURA XXVIII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1929-30 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 MAGGIO 1930

strada camionabile Assab Dessié, in dipendenza del Patto italo-etioptico del 2 agosto 1923 (434):

Senatori votanti . . . . . 171

Favorevoli . . . . . 156

Contrari . . . . . 15

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 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):

Senatori votanti . . . . . 171

Favorevoli . . . . . 158

Contrari . . . . . 13

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti . . . . . 171

Favorevoli . . . . . 157

Contrari . . . . . 14

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti . . . . . 171

Favorevoli . . . . . 156

Contrari . . . . . 15

Il Senato approva.

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 (459):

Senatori votanti . . . . . 171

Favorevoli . . . . . 154

Contrari . . . . . 17

Il Senato approva.

Lunedì alle ore 16 seduta pubblica con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

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

Abbuono al comune di Volosca-Abbazia del residuo debito per tassa di equivalente dell'ex-monarchia austriaca, per contributo nella costruzione della strada Volosca-Abbazia-Apiano, e per anticipazioni del Commissariato civile di Trieste (500);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1930, n. 20, concernente la iscrizione dei dentisti abilitati in elenchi transitori aggiunti agli albi dei medici (461);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1930, n. 126, che ha dato esecuzione all'Accordo italo-francese del 3-4 ottobre 1929 per i visti consolari sui certificati d'origine e sulle fatture commerciali (453);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 febbraio 1930, n. 75, concernente variazioni agli stati di previsione dell'entrata e della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di Aziende speciali autonome, per l'esercizio finanziario 1929-30, e convalidazione dei Regi decreti 12 febbraio 1930, n. 81 e 18 febbraio 1930, n. 90, autorizzanti prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (502);

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 marzo 1930, n. 135, concernente variazioni agli stati di previsione dell'entrata e della spesa di diversi Ministeri per l'esercizio finanziario 1929-30, nonchè ai bilanci di alcune Amministrazioni autonome per l'esercizio medesimo (503);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1930, n. 197, concernente il contributo governativo di dieci milioni per la costruzione del nuovo ospedale di Venezia (486).

II. Discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931 (548).

La seduta è tolta (ore 19.10).

Prof. GIOACCHINO LAURENTI

Capo dell'Ufficio dei Resoconti