

CXª TORNATA

GIOVEDÌ 28 MAGGIO 1931 - Anno IX

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

Congedi	Pag.	3911
Disegni di legge:		
(Annuncio di presentazione)		3912
(Approvazione):		
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1954, che autorizza la costruzione di nuove case per i ferrovieri per un importo di 80 milioni di lire (866) »		3912
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 391, concernente la fondazione di un Istituto italiano di studi germanici in Roma e di un Istituto italo-germanico a Colonia » (868) »		3913
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 368, concernente la istituzione a favore del costituendo Ente autonomo del Politeama Fiorentino di un diritto addizionale in aggiunta ai diritti erariali dovuti per gli spettacoli e trattenimenti nella provincia di Firenze » (869) »		3913
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 346, recante provvedimenti straordinari in dipendenza dei danni verificatisi nell'Abruzzo, nel Molise, nella Puglia, nella Basilicata, nella Calabria, nella Sicilia e nella Sardegna in seguito ad alluvioni, frane e mareggiate dell'inverno 1930-31 » (882) »		3913
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 311, per la soppressione dell'Istituto Vittorio Emanuele III per i danneggiati dai terremoti di Reggio Calabria e per la concessione dei mutui richiesti all'Istituto stesso » (884) »		3914
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 aprile 1931, n. 410, concernente la concessione di un nuovo termine per il conferimento della cittadinanza italiana agli stranieri residenti a Fiume » (885) »		3914

(Seguito della discussione):

« Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932 » (877).	3914
DE VITO, <i>relatore</i>	3914
LIBERTINI	3923
ANCONA	3923
CIANO, <i>ministro delle comunicazioni</i>	3923
REGGIO	3932

Relazioni:

(Presentazione)	3933
---------------------------	------

Uffici:

(Riunione)	3912
----------------------	------

Votazione a scrutinio segreto:

(Risultato)	3934
-----------------------	------

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Badaloni per giorni 12; Chimienti per giorni 10; Crispolti per giorni 10; De Capitani per giorni 8; De Cillis per giorni 15; Fara per giorni 9; Gatti Salvatore per giorni 15; Marescalchi per giorni 10; Passerini Angelo per giorni 12; Poggi Cesare per giorni 8; Resta Pallavicino per giorni 10; Rota Attilio per giorni 15; Sormani per giorni 10; Tassoni per giorni 3;

Torre per giorni 3; Vicini Antonio per giorni 6
Vicini Marco Arturo per giorni 8;

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

Annuncio di presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Do notizia al Senato del seguente elenco di disegni di legge comunicati alla Presidenza:

Dal Ministro dell'educazione nazionale:

Riordinamento dell'istruzione media tecnica (892).

Dal Ministro delle finanze:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931, al 30 giugno 1932 (899).

Dal Ministro delle corporazioni:

Disposizioni a favore della produzione cinematografica nazionale (901).

Dal Presidente della Camera dei deputati:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° dicembre 1930, n. 1682, che reca norme riguardanti l'obbligatorietà delle concimaie (893).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1931, n. 122, concernente il nuovo ordinamento della giustizia militare (897).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1931, n. 349, recante provvedimenti complementari per i danni prodotti dal terremoto delle Marche del 30 ottobre 1930 (896).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1931, n. 347, recante provvedimenti per la costruzione di case popolari nella città di Messina (895).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 431, che modifica il trattamento doganale dei bottoni di madreperla (898).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 475, concernente modificazioni nei ruoli organici del personale delle cancellerie e segreterie giudiziarie (894).

Accettazione e liquidazione dell'eredità di Emma Polacco (900).

Riunione degli Uffici.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che domani alle ore 15 avrà luogo la riunione degli Uffici per l'esame dei disegni di legge compresi nel seguente ordine del giorno:

Approvazione del Protocollo concernente il prestito di franchi-oro 8.500.000 alla Commissione del Danubio (888);

Approvazione dell'Accordo italo-svizzero firmato a Roma il 19 dicembre 1930 con Protocollo finale, concernente la circolazione dei veicoli a motore tra i due Paesi e i servizi pubblici di trasporto in comune delle persone (889);

Disposizioni sulla riforma penitenziaria (890);

Riordinamento delle disposizioni sul reparto dei contributi sindacali obbligatori (891);

Riordinamento dell'istruzione media tecnica (892);

Accettazione e liquidazione dell'eredità di Emma Polacco (900).

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1954, che autorizza la costruzione di nuove case per i ferrovieri per un importo di 80 milioni di lire » (N. 866).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1954, che autorizza la costruzione di nuove case per i ferrovieri per un importo di 80 milioni di lire ».

Prego il senatore segretario Valvassori Peroni di darne lettura.

VALVASSORI PERONI, *segretario:*

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1954, che autorizza la costruzione di nuove case per i ferrovieri per un importo di 80 milioni di lire.

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 26 marzo 1931, n. 391, concernente la fondazione di un Istituto italiano di studi germanici in Roma e di un Istituto italo-germanico a Colonia » (N. 868).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 391, concernente la fondazione di un Istituto italiano di studi germanici in Roma e di un Istituto italo-germanico a Colonia ».

Prego il senatore segretario Valvassori Peroni di darne lettura.

VALVASSORI PERONI, segretario.

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 391, concernente la fondazione di un Istituto italiano di studi germanici in Roma e di un Istituto italo-germanico a Colonia.

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 26 marzo 1931, n. 368, concernente la istituzione a favore del costituendo Ente autonomo del Politeama Fiorentino di un diritto addizionale in aggiunta ai diritti erariali dovuti per gli spettacoli e trattenimenti nella provincia di Firenze » (N. 869).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 368, concernente la istituzione a favore del costituendo Ente autonomo del Politeama Fiorentino di un diritto addizionale in aggiunta ai diritti erariali dovuti per gli spettacoli e trattenimenti nella provincia di Firenze ».

Prego il senatore segretario Valvassori Peroni di darne lettura.

VALVASSORI PERONI, segretario.

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 368, concernente la istituzione a favore del costituendo Ente Autonomo del Politeama Fiorentino di un diritto addizionale in aggiunta ai diritti erariali dovuti per gli spettacoli e trattenimenti nella provincia di Firenze.

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 26 marzo 1931, n. 346, recante provvedimenti straordinari in dipendenza dei danni verificatisi nell'Abruzzo, nel Molise, nella Puglia, nella Basilicata, nella Calabria, nella Sicilia e nella Sardegna in seguito ad alluvioni, frane e mareggiate dell'inverno 1930-31 » (N. 882).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 346, recante provvedimenti straordinari in dipendenza dei danni verificatisi nell'Abruzzo, nel Molise, nella Puglia, nella Basilicata, nella Calabria, nella Sicilia e nella Sardegna in seguito ad alluvioni, frane e mareggiate dell'inverno 1930-31 ».

Prego il senatore segretario Valvassori Peroni di darne lettura.

VALVASSORI PERONI, segretario.

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 346, recante provvedimenti straordinari in dipendenza dei danni verificatisi nell'Abruzzo, nel Molise, nella Puglia, nella Basilicata, nella Calabria, nella Sicilia e nella Sardegna in seguito ad alluvioni, frane e mareggiate dell'inverno 1930-31.

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 26 marzo 1931, n. 311, per la soppressione dell'Istituto Vittorio Emanuele III per i danneggiati dai terremoti di Reggio Calabria e per la concessione dei mutui richiesti all'Istituto stesso » (N. 884).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 311, per la soppressione dell'Istituto Vittorio Emanuele III per i danneggiati dai terremoti di Reggio Calabria e per la concessione dei mutui richiesti all'Istituto stesso ».

Prego il senatore segretario Valvassori Peroni di darne lettura.

VALVASSORI PERONI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 311, relativo alla soppressione dell'Istituto Vittorio Emanuele III per i danneggiati dai terremoti di Reggio Calabria, e per la concessione dei mutui richiesti all'Istituto stesso.

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 9 aprile 1931, n. 410, concernente la concessione di un nuovo termine per il conferimento della cittadinanza italiana agli stranieri residenti a Fiume » (N. 885).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 aprile 1931, n. 410, concernente la concessione di un nuovo termine per il conferimento della cittadinanza italiana agli stranieri residenti a Fiume ».

Prego il senatore segretario Valvassori Peroni di darne lettura.

VALVASSORI PERONI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 9 aprile 1931, n. 410, recante la concessione di un nuovo termine per il conferimento della cittadinanza italiana agli stranieri residenti a Fiume.

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 1931 al 30 giugno 1932 » (N. 877).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del seguente disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 ».

Ha facoltà di parlare il relatore senatore De Vito.

DE VITO, *relatore*. Onorevoli colleghi, la brevità della discussione che ha avuto luogo sul bilancio delle comunicazioni semplifica molto il mio compito. Mi limiterò a brevi cenni sui punti trattati dai precedenti oratori ed a rispondere ad alcune domande che mi sono state rivolte fuori dell'Aula.

Il ministro ha iniziato il poderoso suo discorso alla Camera dei deputati dando con cifre eloquenti la dimostrazione della crisi che dai primi del 1930 attraversano tutti gli Stati. Un bilancio di crisi dunque nella sua esteriorità e nel suo contenuto è questo delle comunicazioni?

E comincio dalle ferrovie di Stato che, per la stessa loro natura, più risentono delle fluttuazioni di vita economica.

Infatti per le entrate ordinarie è prevista una diminuzione di 698 milioni, ed una di 400 milioni per le entrate straordinarie. La prima deriva direttamente dal traffico, la seconda solo in parte in quanto mancano le assegnazioni del Tesoro.

In sostanza, si tratta di un miliardo e cento milioni che affluiscono in meno alle ferrovie

di Stato. Ma allora, mi si è domandato: se vi è tutta questa diminuzione di entrate, come fa il ministro ad assicurare un avanzo di lire 161.200.000 ?

Con la riduzione delle spese. E allora la domanda si è convertita in un'altra, cui indirettamente ha accennato anche l'onorevole Libertini: ma siete proprio sicuri che questa diminuzione di spese non influisca sull'andamento dei servizi e non pregiudichi la consistenza stessa ferroviaria in guisa da farci trovare in disagio, quando saremo alla ripresa del traffico?

A questa domanda cercherò dare risposta quanto più brevemente è possibile.

Premetto però subito che si tratta di un bilancio di raccoglimento, di un bilancio fatto per un esercizio, e per un periodo transitorio. Se così non fosse e si dovesse trattare di un bilancio per tempi normali, allora evidentemente il discorso sarebbe un altro e altre sarebbero le osservazioni.

Con tale premessa, esaminiamo brevemente quali siano le spese ridotte e quali le possibili conseguenze.

Come è noto, gli oneri più rilevanti d'esercizio sono costituiti da personale e da combustibile.

Nel personale si stabilisce una economia di lire 376.700.000. E dico di proposito *economia*, perchè si tratta di vera e propria soppressione permanente di spesa, dovuta in parte alla nota riduzione del 12 % sulle competenze di tutti gli impiegati dello Stato, ed in parte alla progressiva eliminazione di agenti, per semplificazioni e migliore organizzazione del servizio. Non solo, ma per altre provvidenze in corso già preannunciate, per quanto dolorose, il numero degli agenti sarà ancora ulteriormente ridotto, e la spesa complessiva avrà nei bilanci futuri una ulteriore riduzione che l'amministrazione valuta in non meno di 55 milioni, pur tenendo conto dei maggiori oneri di pensione in 62 milioni.

Nei riguardi del combustibile la riduzione è di 93 milioni, dovuta per circa una metà ad un presunto minore costo e ad economia nei consumi unitari; per la rimanenza a minore servizio. L'economia nei consumi dipende da perfezionamenti tecnici e da accorgimenti di personale; elementi questi che non solo sono

acquisiti stabilmente ma sono anzi in continuo progresso. Ed in continuo progresso riteniamo sia per essere la discesa dei prezzi del carbone: comunque, le relative quotazioni sono estranee all'azione dell'amministrazione. Quanto al minore servizio di trazione, effettivamente sono state diminuite la composizione e le percorrenze dei treni secondo le attuali effettive esigenze: ma si tratta di provvedimenti che, mentre giovano al bilancio, non hanno alcuna influenza dannosa per l'avvenire, anche a prescindere dal minore sciupio di linee e di materiale.

Si ha quindi un primo gruppo di riduzioni per l'egregia cifra di 467 milioni, che non possono in guisa alcuna influire sulla consistenza delle ferrovie al momento della ripresa del traffico.

Ma vi sono anche altre falci che più richiamano l'attenzione, riferendosi alle spese per il materiale, per le linee e per l'armamento.

Una riduzione di 158 milioni abbiamo per la manutenzione del materiale rotabile. La riduzione è certamente notevole, e non potrebbe non destare allarme se si trattasse ancora di quel campionario di locomotive, carrozze e carri, in gran parte antiquato, peggio mantenuto, che ereditammo al momento dell'assunzione delle ferrovie dello Stato.

Ma noi oggi abbiamo un parco di materiale ottimo, in gran parte di recente costruzione.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Abbiamo carrozze metalliche.

DE VITO, *relatore*. Certamente, e poi mantenuto a perfezione ed in continuo rinnovamento.

Ne deriva che molto più limitate sono le riparazioni e di minore entità (dal 10 al 7,7 %), come risulta chiaramente dai dati statistici pubblicati di anno in anno dalle ferrovie di Stato ed alle quali ci riferiamo. Più limitate ancora saranno per l'attuale rallentamento del traffico. È inoltre da tener presente che economie, e queste di carattere permanente, si verificheranno per le riforme che saranno adottate nel funzionamento degli impianti e nello svolgimento del programma di lavorazione, nonché per il ribasso dei costi in genere e per gli anticipati esoneri del personale, con riduzione delle competenze agli operai. È quindi da ritenere sufficiente per l'esercizio prossimo la proposta assegnazione di lire 511.500.000.

Nè è a credere che sia cessata l'immissione di nuovo materiale rotabile. Oltre a quello in corso di costruzione si avranno nuove ordinazioni per 103 milioni di lire. E questi 103 milioni sono costituiti esclusivamente dal contributo dell'esercizio, mancando per il 1931-32 l'assegnazione di Tesoro. Si hanno quindi 92 milioni in meno in confronto dell'esercizio in corso. La differenza è certamente notevole, ma non tale da influire sulla potenzialità dell'esercizio. Il parco ferroviario è oggi costituito da 6.489 locomotive, 8.400 carrozze, 4.700 bagagliai e 158.873 carri, dotazione più che sufficiente per il traffico attuale ed anche per un immediato incremento, dovendosi avere presente che sono notevolmente accresciute la potenza delle locomotive, la capacità delle carrozze, la portata dei carri. Ed abbiamo accantonate per riserva oltre mille locomotive in perfetto stato.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Millecinquecento.

DE VITO, *relatore*. Benissimo. Quindi nessuna preoccupazione per ora.

Questo mostra l'accorgimento che ha avuto l'onorevole ministro il quale, nei tempi buoni, ha ampliato gli stanziamenti per mettere le reti in condizioni ottime, ed avere anche un margine. Così ha formato una certa scorta, con i residui, che permette di far fronte alle esigenze straordinarie. E di questo non gli si può che dar lode.

Ricordo che l'anno scorso, quando esaminammo il bilancio delle ferrovie, vi fu qualche censura detta a mezza voce: ma voi nel bilancio andate oltre la necessità. La legge 25 giugno 1909 aveva stabilito percentuali in rapporto al traffico che costituivano il vero equilibrio del bilancio. La Commissione Chimirri le modificò in parte e voi invece volete percentuali molto maggiori. Questo costituisce un eccesso di spese che potrebbe risparmiarsi a vantaggio del Tesoro. Come il Senato rammenterà, ci affrettammo a dimostrare che quelle percentuali rappresentavano e rappresentano minimi indispensabili, superati e superabili a seconda delle esigenze.

Ma evidentemente quei minimi, se furono sufficienti nei primi anni di gestione per riordinare e mettere in regolare assetto linee sorte con obiettivi tanto più limitati e con disparità di criteri costruttivi ed economici, sono certa-

mente tali per *conservare* in stato di efficienza una rete ormai organica che ha al suo attivo anni ed anni di cure e d'intenso lavoro di miglioramento.

Or bene quei minimi non solo sono mantenuti nel bilancio in esame nonostante le larghe falcidie, come risulta dal prospetto da noi pubblicato ma, tenendo conto dei residui, sono ancora superati.

Sarebbe quindi strano se per l'osservanza dei minimi venissero mosse censure da quegli stessi che ne lamentavano l'osservanza.

Altro argomento è la soppressione dello stanziamento per la elettrificazione (25 milioni). Però dico subito: vi sono i 434 milioni di residui che permettono di continuare tutti i lavori in corso. L'onorevole ministro sa come io sia fautore impenitente della elettrificazione, e probabilmente si aspetta da me qualche osservazione. No, onorevole ministro; quando ci troviamo in un periodo in cui bisogna pensare a mettere in riassetto il bilancio dello Stato, non si può pensare ad opere che possono essere rinviate. Quindi io non mi lascio lusingare nè dalla mia passione, nè dall'esempio della Francia e della Svizzera, nè dal grandioso progetto dell'Inghilterra, presentato proprio in questi giorni, per elettrificare tutta la rete con una spesa di 275 milioni di sterline e con una presunta remunerazione del 6 o 7 % sul capitale da impiegare.

Nulla di tutto questo. Ella, onorevole ministro, ha fatto benissimo a sopprimere per quest'anno lo stanziamento: quando le entrate miglioreranno, e ci auguriamo che sia presto, io verrò nuovamente a bussare alla sua porta ed ella sarà misericordioso, perchè è stato proprio lei che ha nuovamente attivato l'elettrificazione sulle nostre ferrovie.

Per concludere questa prima parte, possiamo quindi ritenere che la proposta diminuzione degli stanziamenti per le spese riferibili al prossimo esercizio, adottata per fronteggiare la contrazione del traffico, non minaccia in nulla la consistenza ferroviaria.

Ed eccoci ad un'altra questione: la diminuzione del traffico è indubbiamente da attribuirsi alla crisi ma, si dice, non dimenticate che vi è anche l'influenza della concorrenza automobilistica.

L'onorevole Pavia ieri, nella magnifica esaltazione poetica delle bellezze di Varese, alla quale io mi associo volentieri, ha accennato anche alle poche righe contenute su tale argomento nella relazione, che ho avuto l'onore di presentare al Senato a nome della Commissione di finanza. E sono poche righe, perchè della questione si è discusso in Senato ampiamente e lungamente, in occasione della legge sul codice stradale, della quale anche ebbi l'onore di essere relatore. In quella occasione risultò evidente che tra le dichiarazioni dell'onorevole ministro e quelle modeste da me espresse a nome della Commissione di finanza ed a nome mio, non esisteva alcun divario. Nè esiste oggi, perchè entrambi consideriamo il problema non nei soli riguardi turistici, ma in tutti i suoi aspetti e nella sua integrità, sotto il riflesso dell'economia nazionale.

I termini del problema sono quelli da me accennati nella relazione. Da un lato un capitale pubblico ingente e l'enorme somma di interessi dell'Erario e del Paese connessa intimamente all'industria dei trasporti ferroviari e tranviari, che rappresentano lo sforzo economico d'una intera generazione. Dall'altro la necessità di non intralciare lo sviluppo dell'automobilismo, che rappresenta il portato della generazione nuova ed è fattore indispensabile di progresso.

Anche se fosse possibile teoricamente, e compatibile nei riguardi militari, far servire tutto il traffico dall'automobile, abbandonando le ferrovie e sostituendo ai binari autovie e strade ordinarie, rimarrebbe però sempre il problema economico; tanto più che ferrovie e autovie e strade sono da noi costruite quasi interamente a spese dello Stato. Il problema economico riguarda direttamente il contribuente.

Ma la possibilità teorica, se affermata da qualche bizzarro spirito americano, non esiste nella realtà, ed è contraddetta dallo stato di fatto, poichè le ferrovie sono e saranno ancora indispensabili per il trasporto delle grandi masse a grandi distanze.

Ma la concorrenza esiste ed è assai grave per le ferrovie d'interesse locale.

Pochi gruppi di linee, per l'ordinamento loro a servizio quasi tranviario, per la frequenza

delle corse e la modicità della tariffa, o per la ruralità della clientela, o perchè servono regioni circostanti le grandi città, come quelle nei dintorni di Napoli, di Roma, di Milano, Firenze, Bologna, sono in grado di sostenere ogni concorrenza. E ne abbiamo un esempio tipico proprio qui sotto i nostri sguardi.

La Roma-Ostia è una brevissima linea: parallela ad essa corre l'autostrada voluta dalla genialità del Duce: automobili private e pubbliche compiono in pochi minuti il percorso. Eppure essa ha un traffico proprio che serve ed alletta con frequenti corse, con tariffe moderate, con servizi adeguati alle esigenze popolari che restano soddisfatte ed assicurano la necessaria remunerazione.

Ma la maggior parte delle linee ferroviarie concesse, per la limitata lunghezza loro e spesso per le più limitate percorrenze che si calcolano in una media di km. 16 per i passeggeri, e di km. 23 per le merci ed anche meno per le ferrovie ridotte, non sono in grado di sostenere la concorrenza automobilistica. Ed in condizioni non dissimili si trova buon numero di tramvie extraurbane.

Si tratta nel complesso di oltre 6000 chilometri di linee a scarso traffico, che già si dibattono in strettoie finanziarie.

Se non si avviserà ai mezzi di alleggerirne gli oneri, di favorirne i collegamenti, le concentrazioni e le trasformazioni, di assicurare una maggiore elasticità di esercizio e libertà maggiore, esse dovranno fatalmente cedere dopo una lotta inane, come è avvenuto e sta avvenendo in America dove 12.000 chilometri di linea sono stati già chiusi e per molti altri è minacciata la chiusura. E non occorre soffermarsi a dimostrare le dannose ripercussioni per l'economia nazionale.

Il problema invece è molto meno grave per le nostre ferrovie di Stato, che in limiti assai minori ed in ben diversa condizione di resistenza risentono gli effetti della concorrenza nei riguardi dei passeggeri e delle merci.

E qui una distinzione fondamentale s'impone fra servizi pubblici automobilistici e automobilismo privato.

Dal 1909 i primi non possono essere attuati senza concessione od autorizzazione, e non possono conseguire sussidi per i tratti serviti da ferrovia.

L'ingerenza statale, mentre ha evitate concorrenze aspre e dannose, non ha impedito il diffondersi di tali servizi che oggi sono 3600 per oltre 111.000 chilometri. E concernono i soli viaggiatori.

Resta l'automobilismo libero per persone e per merci.

Quando l'automobilismo si svolge in regioni non servite da altri mezzi di trasporto a trazione meccanica, o quando costituisce prolungamento o diramazione di ferrovia o tranvia esistente, nessuna difficoltà.

Ma le difficoltà nascono per il caso più comune in cui trasporti ferroviari e trasporti automobilistici avvengono lungo la medesima linea e servono in tutto od in parte gli stessi centri. Anche qui, se il traffico è tale da poter alimentare l'uno e l'altro sistema di trasporto, come per talune linee suburbane, non si può parlare di vera e propria concorrenza. Concorrenza invece esiste, e si afferma nelle forme più aspre, quando il traffico dell'uno è a scapito dell'altro mezzo di trasporto.

Questi sono i termini del problema, che si agita in tutti gli Stati ed è ancora insoluto.

È stato ricordato l'esempio della Svizzera.

In Svizzera i servizi pubblici automobilistici esercitati dall'Amministrazione postale federale e da imprese private, si svolgono in grande maggioranza in regioni sprovviste di ferrovie, ed in base a concessioni statali che limitano la concorrenza.

Ma vi sono anche in Svizzera servizi liberi di trasporti.

Per quanto concerne i passeggeri, le ferrovie svizzere organizzano con le imprese automobilistiche escursioni a scopo turistico, per un prezzo *à forfait*. E questo si fa anche in Italia.

Per quanto concerne le merci, le ferrovie federali hanno creato un apposito organismo, una specie di osservatorio del traffico analogo al nostro Istituto nazionale di trasporto.

Inoltre le ferrovie federali svizzere hanno adottato diversi provvedimenti, o direttamente o venendo ad accordi con altre imprese, per servizi complementari e per la presa e distribuzione delle merci. Ma questo si fa anche in Italia.

Le ferrovie federali, non potendo ribassare tutte le tariffe al livello dei servizi automobilistici, hanno diminuito determinate ta-

riffe per coloro che s'impegnano a non servirsi di autocarri.

In Germania le ferrovie del Reich hanno chiesto persino di essere autorizzate a concordare *tariffe segrete*. Questo in Italia non si fa. Nè si può fare, contrastando ai principî fondamentali che regolano il regime tariffario. Però si fanno tariffe locali e tariffe speciali per determinate merci, di cui tutti possono fruire.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. In casi speciali si fanno riduzioni, ma pubbliche e per tutti quelli che si trovano nelle stesse condizioni.

DE VITO, *relatore*. Precisamente. Senonchè, alla loro volta, le imprese automobilistiche sono ricorse a perfezionamenti, aumentando la portata degli autocarri, restringendo le spese d'esercizio con l'impiego di motori Diesel, assicurando il carico di ritorno, e diminuendo così ulteriormente le tariffe.

Come in Svizzera, così in Francia, in Germania, in Inghilterra, in America non si è trovato altro rimedio che diminuire le tariffe ferroviarie ed assumere trasporti automobilistici, o direttamente od a mezzo di uno speciale ente.

In realtà quindi non collaborazione, ma lotta economica, che tende ad assorbire l'attività delle imprese automobilistiche o a sopprimerle od asservirle con finanziamenti e controlli. E s'invocano leggi per sottoporre a concessione anche i servizi privati, per poterne disciplinare le tariffe e l'organizzazione; e le concessioni si ostacolano, e se ne turba l'esercizio.

La parola franca ed autorevole del ministro, ci dice che questo non avverrà in Italia e lo dicono gli stessi dirigenti dell'Istituto nazionale trasporti.

Ma la collaborazione, per quanto auspicata, è ancora lontana dall'essere raggiunta.

Favorevole ad ogni provvedimento che tenda a conciliare i diversi interessi, ad armonizzarne l'esplicazione e a disciplinare la circolazione stradale, sono invece contrario ad ogni forma di monopolio, o di restrizioni artificiose della attività privata nei riguardi dell'automobilismo.

Noi siamo ora in un periodo di transizione, come lo fummo nei riguardi del carreggio ordinario quando sorsero le strade ferroviarie.

Come allora, dovrà così seguire l'assetto dei trasporti ferroviari e automobilistici che in avvenire potrà essere a sua volta turbato da mezzi di concorrenza più rapidi o più possenti. Se le forze economiche non saranno coartate nel naturale loro svolgimento, l'assetto avverrà con una graduale demarcazione delle due sfere d'azione, della ferrovia e dell'automobilismo.

Ed in proposito concluderò, come conclusi quando si discusse del codice stradale:

« La situazione non è tale da allarmare la « rete di Stato.

« Talune ferrovie locali e talune tramvie, « potranno soccombere di fronte all'automobile, le stesse ferrovie di Stato dovranno preferire d'abbandonare alcune specie di traffico « locale. Ma le ferrovie conserveranno sempre « un privilegio indiscutibile ed è quello per i « trasporti di grandi masse a grandi distanze.

« Quindi qualunque sia per essere l'avvenire, noi vedremo sempre vicino alla grandiosa e mastodontica locomotiva l'agile automobile e l'autocarro.

« Però... guardiamo anche al cielo! All'automobile si affacciano emuli e forse rivali il dirigibile e l'aeroplano. Chi può dire dove si arresteranno i progressi della scienza, e dove si arresterà l'impulso dell'uomo moderno che vede troppo breve la vita per le immense imprese da compiere?

« ...Contentiamoci intanto... di coordinare ed armonizzare le varie forme del « traffico ».

E qui non vorrei che si allarmasse l'onorevole Libertini.

Se le ferrovie di Stato dovranno fatalmente e nello stesso loro interesse rinunciare a determinati traffici, non si deve con ciò intendere di voler pregiudicare in modo alcuno il nostro Mezzogiorno e le Isole.

Nessun regionalismo da parte nostra, ma è semplice constatazione di fatto che nelle regioni dell'Italia settentrionale e centrale, più ricche e progredite, alle linee di Stato si aggiunge una fitta rete di ferrovie secondarie, di tramvie, di servizi automobilisti. È lì che si svolge la lotta per l'accaparramento dei traffici, non pur troppo nelle nostre regioni.

Nè la rinuncia a determinati traffici locali

significa rinuncia al sistema ferroviario. Trasformazioni, aggruppamenti, concentramenti, completamenti diversi potranno aversi per assicurare nel migliore modo i servizi, ma è assurdo pensare che si possano condannare all'ostracismo ferroviario regioni nobilissime che più delle altre hanno bisogno di essere collegate alle grandi correnti di traffico ed ai lontani mercati-esteri.

Ed io credo che sarebbe fare torto agli stessi onorevoli Reggio ed Ancona supporre che sia questo il loro pensiero.

Comunque non è certamente pensiero del Duce che ha fatto del problema meridionale il caposaldo della sua azione economica: non è del ministro Ciano che ha provveduto in ogni modo a migliorare le comunicazioni col Mezzogiorno. (*Applausi*). E il Governo migliorerà anche le comunicazioni con la Basilicata, onorevole Giampietro.

È passiamo alla marina mercantile.

Per questa non può dirsi che il bilancio nella sua esteriorità rifletta le condizioni di crisi. Vero è che la spesa ordinaria segna una diminuzione di lire 3.836.000, ma essa è dovuta a provvidenze d'indole generale concernenti diminuzioni di stipendi e paghe, indipendenti dalle variazioni della entità del traffico. E rimangono invariate le spese straordinarie.

Guardiamo invece al suo contenuto.

Della crisi risente pur troppo la marina mercantile, collegata necessariamente alla fluttuazione della vita economica mondiale.

La depressione dei noli, che nel 1930 è discesa ad un limite mai verificatosi, ed il continuo aumento del naviglio mondiale, giunto oggi a 68.074.312 tonnellate, mentre rimangono in disarmo oltre 8 milioni di tonnellate di navi, creano a tutta la marina una condizione di evidente disagio. E spingono a richieste di aiuti statali, a tentativi di razionalizzazione nelle diverse forme per le quali si possa giungere ad una diminuzione effettiva del naviglio esistente, o ad un disarmo obbligatorio, o ad un esercizio ridotto per una migliore utilizzazione di artificiose protezioni per conservare determinati traffici alla propria bandiera.

Ed in particolare torna in onore il problema delle navi vecchie, delle quali da una parte si chiede con insistenza la demolizione e dall'altra si riaffermano i vantaggi.

Si è tentato di promuovere in proposito particolari disposizioni di leggi, di stabilire intese fra armatori, di far prevalere progetti di demolizione obbligatoria o integrale, di far negare la classifica di registro, di impedire o rendere più gravose le assicurazioni. Ma la difficoltà di addivenire ad accordi internazionali, le diverse tendenze, gli opposti interessi, la necessità di non stroncare la vita a vecchi armatori che dall'esercizio di navi di poco costo traggono i modesti loro utili, hanno impedito ed impediscono le vagheggiate soluzioni.

Si è discusso pure dell'influenza che l'età delle navi può avere nei riguardi dei sinistri. È ovvio che nei casi di sinistri gravi le navi vecchie sieno più facilmente abbandonate. Ed ovvio è pure che organismi logori dal lungo uso sieno meno resistenti ai sinistri.

Ed i sinistri (perdite totali ed avarie) si moltiplicano: mentre il numero complessivo delle perdite totali è in diminuzione per la maggiore efficacia dei mezzi di salvataggio e il numero rilevante delle navi in disarmo, aumentano le avarie.

Nel 1913 su 30.591 navi per 47 milioni di tonnellate, si ebbero sinistri in 7.074 navi con una percentuale del 23,1.

Nel 1930 su un tonnelloaggio accresciuto di un terzo, la percentuale è giunta al 42,7.

Mentre prima della guerra si avevano sinistri in una nave su ogni quattro, oggi se ne hanno poco meno di uno su ogni due navi.

L'aumento è impressionante, ed ha una grave ripercussione sulla questione delle assicurazioni.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Potrei dare statistiche più confortanti per il 1930.

DE VITO, *relatore*. Quanto alle perdite totali sì. Quanto alle avarie le cifre sono sempre gravi.

Mentre l'armatore si lamenta degli oneri per l'assicurazione, le Compagnie di assicurazioni lamentano a loro volta i rilevanti danni che annualmente subiscono per il naviglio da carico, con premi che non coprono i rischi, anche escludendo le spese generali, e talune abbandonano o restringono fortemente il proprio lavoro in tali rami.

Il problema è generale, e non strettamente attinente al bilancio in esame, ma se ne impone

lo studio, per la particolare importanza sua e per la sua influenza nei riguardi della marina mercantile, anche perchè non ci sembrano soluzioni conseguibili o consigliabili quelle invocate da taluni armatori per costituzione di mutue o per concorsi statali.

L'anno 1930 è stato il peggiore nei riguardi dei traffici marittimi. Anche i nostri porti segnano notevoli depressioni.

Ed i maggiori danni concernono la nostra marina da carico che per l'inevitabile squilibrio fra esportazioni ed importazioni, la varietà stessa delle provenienze e della destinazione delle merci è ancora nella impossibilità di stabilire quelle regolari linee merci che per talune Compagnie estere trovano fortuna e particolari provvidenze di favore. Più gravi ed aleatorie sono quindi le condizioni dei nostri *tramps*, veri camelli del mare, che corrono di porto in porto, ovunque si presenti possibilità di carico, lottando contro difficoltà di ogni genere e dando continua prova d'ammirevole spirito di combattività e resistenza.

Noi pure abbiamo la nostra parte di navi in disarmo: 122 piroscafi per tonn. 365.085 e 59 velieri per tonn. 4.959 a causa della deficienza di noli, oltre ad 81 piroscafi per tonn. 94.980 e 58 velieri per tonn. 7.141 per ragioni tecniche e cause diverse.

L'eccedenza di disponibilità di naviglio in confronto alla disponibilità di traffico è dovuta anche in gran parte all'incremento nelle costruzioni e negli acquisti.

Il fenomeno è generale. Nonostante le lamentate sperequazioni fra tonnelloaggio mondiale e traffico, tutti gli Stati continuano a costruire navi, in misura notevolmente maggiore delle eliminazioni.

Le eliminazioni verificatesi nel 1929 fra perdite e demolizioni riguardano complessivamente 672 piroscafi per tonn. 1.458.665, mentre all'estero le navi in costruzione in tutto il mondo furono 954 per un complessivo di tonn. 2.769.626.

Nè diversamente è avvenuto da noi.

Nel 1930 abbiamo avuto perdite limitatissime: nove sole navi, della veneranda età fra i 28 ed i 52 anni, eccettuate due di 21 e 24 anni, e per sole 10.151 tonnellate, di un complessivo valore di 5 milioni e mezzo. Sono state demolite 37 unità per 128.460 tonnellate.

late. Aggiunte le dismissioni di bandiera, siamo ancora lungi dalle 53 unità per 198.682 tonnellate entrate in esercizio nel 1930.

Per le navi da passeggeri manteniamo le posizioni invidiabili e invidiate raggiunte con i grandi nostri meravigliosi transatlantici. E già si apprestano a nuove fortune i due veloci giganti del mare *Rex* e *Conte di Savoia*, e la superba motonave *Victoria*.

Anche per le navi da carico continuano le sostituzioni ed il rinnovamento.

Non tutte le navi acquistate sono di costruzione recente: ve n'è qualcuna persino cinquantenne; ma ve ne sono 20 nuove per 59.448 tonnellate, costruite tutte in Italia secondo i più recenti perfezionamenti della tecnica.

Tali dati sono l'espressione e la conferma delle due tendenze che nella crisi di delineano.

Società ed intraprese di navigazione ed anche armatori singoli, finanziariamente forti o sorretti da gruppi bancari, preferiscono eliminare le unità meno atte sostituendole con navi nuove, veloci e rispondenti a tutte le moderne esigenze, in guisa da sostenere, e possibilmente anche vincere, la concorrenza.

Armatori che non hanno grandi possibilità finanziarie, quando debbono sostituire unità perdute od inservibili, od allargare la loro sfera d'azione, ricorrono a navi vecchie che si acquistano sul mercato a prezzi poco superiori a quelli di demolizione. E fanno assegnamento sulla propria diuturna esperienza, sulla ammirabile capacità e adattabilità loro, sul risparmio linceo in ogni spesa d'esercizio, per non soccombere nella diuturna fatica e nell'aspra lotta d'accaparramento dei traffici.

Gli uni s'affidano all'esercizio migliore; gli altri a quello d'impianto più economico.

E gli uni e gli altri sono meritevoli di considerazione, contribuendo essi alla ricchezza della Nazione.

Nonostante l'incremento del naviglio, la crisi investe anche l'industria delle costruzioni navali.

I principali Stati costruttori lamentano la situazione dei cantieri, dei quali alcuni hanno dovuto cessare ogni attività ed altri hanno fatto e fanno ogni sforzo di riorganizzazione e rimodernamento senza riuscire ad ottenere ordinazioni adeguate alla propria potenzialità.

In Inghilterra le lamentele sono anche maggiori e, nonostante l'azione di 46 aziende associate per acquistare e demolire cantieri superflui, non si è ancora ristabilito l'equilibrio.

Lo stesso è a dire d'istituzioni analoghe in Germania ed in Francia.

Anche da noi sono già avvenute alcune concentrazioni e ci auguriamo che si continui, perchè 24 cantieri, oltre i minori, tuttora in esercizio, sono troppi in rapporto alle normali possibilità.

Le provvide disposizioni di legge sui premi e sul credito navale, la necessità di completamento del materiale destinato alle linee sovvenzionate, le ardite iniziative delle maggiori nostre Compagnie di Navigazione, la tendenza a sostituire con motonavi i *cargos*, e la ripresa delle costruzioni della marina militare hanno assicurato un importante ciclo di attività ai cantieri navali ed agli stabilimenti di lavorazioni ausiliarie. Sono da aggiungere notevoli ordinazioni estere dovute alla valentia dei nostri tecnici ed alla fama conquistata dai nostri cantieri, senza premi e senza aiuti dello Stato come giustamente hanno rilevato nei loro discorsi gli onorevoli Celesia e Sechi.

Anche se in qualche cantiere il lavoro scarseggia, se in altri non risulta adeguato alla potenzialità degli scali e delle officine, la situazione attuale della nostra industria navale, nonostante la persistente crisi mondiale, si presenta in condizioni migliori di quella in altri Stati costretti a lasciare inerti molti dei loro impianti, od a provvedere con larghe sovvenzioni e finanziamenti.

Un quesito ancora dobbiamo proporci: e le nostre linee sovvenzionate?

Nelle sovvenzioni e negli obblighi contrattuali tali linee trovano la determinante ad esercitare trasporti indipendentemente dalla tenuità dei noli. Si hanno quindi aumenti nelle diverse voci del traffico. Ma gli aumenti sono limitati e non mancano condizioni insite di disagio rese più gravi da aspre concorrenze.

Abbiamo già avuto occasione d'occuparci di parziali aumenti di sovvenzioni, ritenuti indispensabili, per assicurare la possibilità dell'esercizio a taluni gruppi di linee.

Ma ancora non siamo all'assetto definitivo, nè potremmo esservi, sia per le non compiute stabilizzazioni delle correnti del traffico, sia

per il mutare degli aggruppamenti bancari intorno ai quali gravitano le diverse intraprese.

Orientamenti nuovi già si delineano e concentrazioni si annunciano, destando speranze, rinverdendo antiche legittime aspirazioni, accendendo polemiche per un riordinamento di servizi sovvenzionati.

Non credo sia questa la sede per trattarne. Ma desidero esprimere al ministro l'augurio che i ripetuti suoi tentativi per mettere d'accordo diverse società e interessi contrastanti giungano a buon fine, evitando per quanto possibile doppioni e conseguendo la migliore soddisfazione delle esigenze del traffico.

Il problema delle linee di navigazione ci richiama a quello dei porti.

Sta in fatto che dall'immediato dopoguerra ad oggi si è verificata una ripresa in tutti i nostri porti. Ma il ritmo è diverso e non paragonabile al rapido incremento verificatosi nei porti esteri concorrenti.

Rendiamo omaggio alla cura assidua del Governo per la migliore organizzazione portuale, per lo sforzo rivolto ad ulteriori ampliamenti di sistemazioni. Indubbiamente molto si è fatto e si sta facendo, ma non dobbiamo nasconderci una condizione d'inferiorità dovuta alla posizione stessa dei nostri porti in confronto alle grandi correnti di traffico, alla configurazione del territorio, alla mancanza di quelle vie navigabili interne che creano alla Germania ed alla Francia una posizione di privilegio. E dobbiamo ricordare la somma stessa d'interessi nazionali, regionali e locali, talora anche contrastanti, che ai porti si collegano.

Non intendo fare qui accenni ad una politica portuaria, non essendone questa la sede. Nessun dubbio che lo sforzo massimo dello Stato deve essere concentrato sui porti maggiori per metterli in grado di rispondere alle esigenze del traffico internazionale. Ma occorre trovar modo di non lasciare in abbandono porti minori lungo le coste, per non finire di distruggere il piccolo cabotaggio e per dare asilo sicuro alle navi pescherecce.

Comunque, limitandoci ai maggiori porti nazionali, è evidente la necessità di continuare a convergere le disponibilità finanziarie ad opere di difesa, ad arredamenti, a collegamenti ferroviari, con unicità d'indirizzi e di vedute, senza spezzettamenti di attribuzioni che atte-

nuano le responsabilità, circoscrivono ed allontanano le soluzioni.

Ciò dal lato tecnico. Dal lato amministrativo invece possiamo constatare con vera soddisfazione che i nostri porti non temono confronti per ordine, disciplina, esattezza e convenienza economica, raggiungendo quella tranquillità operosa che è condizione prima per il movimento portuale.

Dovrei ora parlare degli stati di previsione dell'azienda delle poste e dei telegrafi e di quella dei telefoni. Ma l'incalzare dell'ora me ne dissuade. D'altra parte, quanto alla prima, essa risente meno gli effetti della crisi che, nei riguardi di bilancio, possono dirsi già scontati, riferendosi all'esercizio 1929-30 la verificata contrazione di lire 13.651.000 nelle entrate. Nei primi otto mesi dell'esercizio 1930-31 si è avuto invece un aumento di 98 milioni sulle previsioni e si è quindi raggiunto l'equilibrio di bilancio, che viene mantenuto anche per l'esercizio 1931-32 con la previsione di un aumento ulteriore.

E quanto all'Azienda telefonica, si prevede è vero nel 1931-32 una ulteriore contrazione d'introiti da 99.000.000 a 49.500.000, ma questa è dovuta quasi interamente al diminuito numero delle comunicazioni urgentissime e urgenti per il migliorato servizio di quelle ordinarie.

Il minore introito è controbilanciato da corrispondenti aumenti in altre partite, specialmente per le comunicazioni internazionali, e da riduzioni di spese, in guisa che l'avanzo di gestione previste in lire 7.535.355 è di sole lire 220.530 inferiore a quello per l'esercizio in corso.

E concludo.

Per merito del Regime e della disciplina del popolo, l'Italia subisce in minor misura degli altri Paesi le conseguenze della crisi mondiale. Potrei dire che, mentre la crisi impera, affluisce il risparmio privato per somme ingenti alle casse dell'Erario. Potrei dire delle opere grandiose che si eseguono, delle magnifiche navi che stanno per prendere il mare, ma preferisco restare nei limiti dell'odierna disamina. Nel bilancio delle comunicazioni alle minori entrate corrisponde una notevole falcidia di spese, determinate con avveduti criteri in modo da non compromettere l'efficienza

dei vari servizi in rapporto all'attuale traffico e ad una prossima augurata ripresa.

Ed è questo il migliore elogio che si possa fare al ministro ed ai dirigenti: avere messo i servizi delle comunicazioni in grado di affrontare con tranquillità un periodo di restrizioni e di raccoglimento, mantenendo non solo il bilancio in pareggio, ma versando anche al Tesoro un cospicuo contributo.

Di tali risultati la Commissione di finanza si compiace e tributa vivissima lode a lei, onorevole ministro.

Da parte nostra attenderemo sereni che la crisi abbia termine, per proseguire più attivamente, sotto la guida illuminata del Duce, per le vie aspre della parsimonia e del lavoro, con fede salda nel continuo progredire d'Italia. (*Applausi e congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Libertini per fatto personale. Lo prego di voler dichiarare il fatto personale.

LIBERTINI. Onorevoli colleghi, innanzi tutto io debbo rettificare una espressione che è riprodotta sul resoconto sommario della seduta di ieri, cioè che io abbia deplorato la possibile concessione all'industria privata delle Ferrovie secondarie della Sicilia. Io non ho detto ciò, e anzi ho rivolto un plauso all'onorevole ministro, perchè si proponeva di raggruppare i 500 chilometri di ferrovie secondarie della Sicilia...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Sono 527!

LIBERTINI. Accetto la rettifica, onorevole ministro. La ragione poi per la quale ho manifestato delle preoccupazioni, che l'onorevole relatore De Vito ha dichiarato esagerate, deriva anzitutto dal contenuto dell'ordine del giorno del senatore Reggio, ordine del giorno nel quale si domanda quasi l'abbandono o la cessione all'industria privata di quelle linee che non sono di gran traffico per le Ferrovie dello Stato, per destinare tutto quanto si può ricavare di utile dall'esercizio ferroviario alle linee di grande comunicazione. Questa è una enunciazione che non potevo lasciar passare senza osservazioni appunto perchè le linee di limitato rendimento sono principalmente quelle che servono il Mezzogiorno e le Isole.

In secondo luogo poi un altro fatto poteva dar da pensare e cioè la proposta fatta dal

senatore Ancona, quale Presidente della Commissione delle economie...

ANCONA. Tale proposta non esiste, non c'è assolutamente!

LIBERTINI. Ed a proposito sento il dovere di chiarire al Senato che accennando alla detta proposta nel mio discorso di ieri non ho commesso indiscrezioni di sorta. Lo stesso onorevole Ancona aveva dato questa notizia alla presenza di un numeroso gruppo di senatori, che possono testimoniare sulla esattezza della mia affermazione. E ciò era avvenuto non una ma ripetute volte, in modo che la cosa era di dominio pubblico. Nessuna indiscrezione quindi da parte mia.

Io ho espresso anche ieri la piena fiducia nel ministro perchè provveda alle regioni del Mezzogiorno, che tanto hanno bene meritato dalla Patria.

La mia devozione e la mia fiducia nel Capo del Governo è indiscussa, e appunto perciò ho concluso il mio discorso dicendo che il Governo di Benito Mussolini non permetterà mai che si adottino provvedimenti per il Mezzogiorno diversi da quelli che per le altre provincie. (*Approvazioni*).

ANCONA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANCONA. Dichiaro che non vi è nessun provvedimento e che io non so nulla. L'ho detto ieri. Quante volte lo debbo dire? Non conosco le dicerie dei corridoi della Camera. Non posso che riconfermare quanto dissi ieri.

PRESIDENTE. Il fatto personale è esaurito.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non vi spaventate, onorevoli senatori, per il volume delle carte che ho dinanzi; questo volume non ha nessuna relazione con la lunghezza del mio discorso. Sarò, per quanto è possibile, brevissimo; e non intendo in alcun modo abusare della benevolenza che i signori senatori mi hanno sempre dimostrato.

Parliamo delle ferrovie.

Sette giorni fa, in un discorso tenuto alla Camera dei deputati, ponevo in rilievo il fenomeno mondiale a tutti noto della contra-

zione del traffico, illustrandolo con abbondanza di cifre statistiche che non voglio qui ripetere; ma alcune delle quali sarà bene fissare per dare un'idea al Senato della vasta portata economica di questa contrazione.

Sulle quattro reti inglesi, nel 1930, si sono perduti introiti di traffico per oltre 10 milioni di sterline; e dal 1927 al 1930 si è avuta, in questi introiti, la perdita totale di 1670 milioni di lire.

Nel 1930 le sette reti francesi hanno perduto 1330 milioni di franchi ed il fondo comune, che è un fondo che collega economicamente le 7 reti, ha subito la perdita di 2100 milioni di franchi. Si prevede per il 1931 una ulteriore perdita quasi uguale, se non superiore.

La piccola rete Svizzera, di circa tremila chilometri, che si trova in una posizione speciale in quanto costituisce quasi il passaggio obbligato di grandi comunicazioni internazionali ed ha avuto nel 1930 un aumento nei prodotti del traffico viaggiatori, ha subito tale una perdita nei trasporti di merci da dover chiudere il bilancio d'esercizio con una riduzione di prodotti di 80 milioni.

Le ferrovie tedesche hanno avuto una perdita di 788 milioni di marchi, che equivalgono a 3 miliardi e mezzo di lire.

E, come dissi alla Camera, potremmo fare il giro del mondo con quel marinaio che mi aveva proposto di andare con lui. Ma sia nell'America del Nord, che in quella del Sud, che in Africa, Asia ed in Australia, troveremmo per le aziende ferroviarie risultati tutti presso a poco di questo tenore. A tali condizioni generali non potevamo certo sottrarci noi.

Le ferrovie italiane nell'esercizio 1931-32 avranno un minore introito, come prodotti del traffico, che si aggirerà sui 720 milioni.

La depressione del traffico, che si era delineata fin dal marzo 1930, si è accentuata con un ritmo abbastanza marcato nel secondo semestre del 1930, e si è ancor più accentuata nel 1931. Non vi nascondo che dal 1º luglio 1930, ossia fin dal primo giorno dell'esercizio finanziario, noi eravamo pronti a fronteggiare questa riduzione di traffico; e fin d'allora avevamo disposto in conseguenza una riduzione di spese; riduzione logica che per nulla può compromettere l'andamento normale delle ferrovie che l'egregio relatore ha così bene

illustrato per tutto quanto riguarda il materiale.

Ed io posso confermare quanto ha detto il senatore De Vito, garantendovi che queste economie, le quali non rappresentano altro se non un periodo di raccoglimento, che credo doveroso adottare nell'interesse dell'Amministrazione ferroviaria (*Approvazioni*), non infirmano in nulla l'efficienza delle rete statale, sia per una prossima ripresa, sia per qualunque evento che il nostro paese dovesse affrontare (*Approvazioni*). Abbiamo ricchezza di materiale disponibile e di accantonamenti: 1550 locomotive, oltre 300 locomotori elettrici e carrozze in abbondanza; abbiamo in esercizio, come ha accennato l'onorevole senatore De Vito, carrozze a cassa metallica, il quale materiale, se costa di più delle antiche carrozze, ha però bisogno di minori riparazioni. Quindi certe economie si possono fare senza pregiudicare la conservazione del patrimonio ferroviario. Ma altre economie notevoli sono state fatte nel personale.

Una voce. Economie dolorose!

CIANO, *ministro delle comunicazioni.* Economie che, se hanno rappresentato provvedimenti non graditi per chi ha dovuto attuarli, sono state però ineluttabili per l'amministrazione. Io ritengo che, in qualunque amministrazione, e specialmente in quella ferroviaria, un uomo di più possa fare un danno incalcolabile; occorre il personale necessario, ma non il superfluo. Comunque, esaminiamo le misure adottate nei riguardi del personale. Sono stati presi nel novembre 1930 i provvedimenti comuni a tutti gli impiegati dello Stato. Ma io non ho ritenuto sufficienti per la sicurezza del bilancio ferroviario le economie così conseguite; e perciò ne sono state fatte delle altre che, d'altra parte, rispondono a giustizia. Col'abolizione delle barriere daziarie abbiamo abolito il soprassoldo di località, soprassoldo che percepivano molti agenti.

Abbiamo ritenuto opportuno ridurre anche l'assegno di famiglia, tenendo conto delle effettive condizioni di lavoro e della residenza di molti ferrovieri, non pochi dei quali destinati a vivere in campagna per la manutenzione delle linee.

E infine non solamente per la riduzione del traffico, ma anche per la meccanizzazione dei

servizi tecnici introdotta nelle ferrovie, avevamo un'esuberanza di personale, specialmente nel movimento. Si trattava però di un personale non eliminabile con le leggi in vigore: è stato perciò adottato un provvedimento speciale col quale si sono collocati a riposo 11 mila ferrovieri. Il 1° luglio del 1931 i ferrovieri in servizio saranno 149 mila. E tra questi ferrovieri vi sarà il 2 ½ per cento di avventizi.

Ho già detto che questi provvedimenti sono sgraditi per chi li deve attuare, ma sono d'altronde ineluttabili e inevitabili per chi ha la responsabilità dell'amministrazione e l'onore di appartenere al Governo. (*Applausi*).

Onorevoli senatori, lasciate che io citi la disciplina, l'ordine, la perfetta comprensione del personale ferroviario, il quale, conscio delle necessità dell'ora difficile, ha, con un rinnovato attaccamento alla Nazione, al Regime, all'opera propria, corrisposto a questi provvedimenti che non sono di ordinaria amministrazione. (*Applausi*).

Da questo posto io mando un saluto ai ferrovieri miei dipendenti; verso i quali ho tutte le cure paterne e di fronte ai quali più volte mi piace chiamarmi il sindaco di tutti i sindacati.

Con questa riduzione di personale il numero di ferrovieri per chilometro di linea è ridotto ad 8,57. È il più basso d'Europa; soltanto le ferrovie del « Midi » hanno 8,68 ferrovieri per chilometro.

Ma più che allo sviluppo chilometrico della rete, occorre, per una valutazione razionale, riferire la quantità del personale al traffico. Orbene, ragguagliando gli agenti al numero dei treni-chilometro, si scende da 1,13 dello scorso anno a 1,04 per mille treni chilometro: media dell'ordine di grandezza di quella delle reti estere a traffico più intenso.

Quali le previsioni del 1931-32? Non vi nascondo che nel bilancio sottoposto alla vostra approvazione, si ha un'incognita: nei 4.121 milioni che sono stati indicati come proventi del traffico. Io vorrei chiedere ad uno dei tanti industriali che sono certamente in quest'aula, se ritiene cosa facile prevedere, in tempi normali, l'introito della propria industria con 18 o 24 mesi di anticipo, anche usando della più larga collezione statistica messa a sua disposizione. E ciò in tempi normali, per una indu-

stria comune. Oggi un'azienda ferroviaria, che risente in sintesi dell'andamento di tutte le attività della Nazione, del commercio, dell'agricoltura, dell'industria, come può, con una certa sicurezza, prevedere quale sarà la somma d'introito dei prodotti?

Siamo andati con una certa approssimazione in questi calcoli. Abbiamo detto: nel 1929-30 avevamo una certa massa di prodotti; ebbene supponiamo che il disastro non sia così forte; faleidiamoli dell'11,30 per cento, e credevamo di essere già in una previsione abbastanza cauta. Ebbene nel secondo semestre del 1930 la riduzione degli introiti è stata 12,64 per cento inferiore a quella dell'anno precedente ed è leggermente aumentata nei primi quattro mesi di quest'anno.

Ciò che invece è rigidamente fissata nel preventivo, è la spesa e s'intende rigidamente fissata in un massimo; ma vi dichiaro subito, onorevoli senatori, che anche lì, se le circostanze lo richiederanno, vi sarà modo di fare delle revisioni.

Credo che un buon sistema amministrativo sia quello di spendere quando si hanno i denari ed ho dato prova di sapermi attenere a questo dogma: perchè quando i denari sono venuti, li ho sacrosantamente spesi in modo da duplicare, triplicare i minimi assegnati dalla legge, quei minimi dei quali poco tempo fa parlava l'onorevole relatore De Vito. Di questa spesa, che qualcuno riteneva eccessiva, ma che era sacrosanta per consolidare le costole e l'ossatura dell'amministrazione, noi oggi sentiamo i vantaggi. Vantaggi che ci permettono questo periodo di raccoglimento; pronti, ripeto, a non lesinare come oggi quando la ripresa ci sarà. E vi dico subito che faremo il possibile, perchè se in un'azienda ferroviaria gli introiti sono legati al traffico, le spese hanno col traffico un legame non completo: la diminuzione degli introiti fa diminuire una parte delle spese, ma un'altra parte resta fissa; d'altronde io debbo mantenere l'amministrazione in grado di corrispondere ad una ripresa di traffico, anche improvvisa. Non sarò certamente io che metterò il parco ferroviario in condizioni di non poter fronteggiare esigenze anormali della vita del Paese. (*Approvazioni*).

Del resto, è norma di buona amministrazione prevedere il tempo cattivo; col tempo buono -

qua ci sono tanti marinai — sanno tutti navigare. (*ilarità*).

Adesso io debbo, oltre a quelle chiarissime date dall'onorevole De Vito, altre risposte a quanto il senatore Pavia nel suo fiorito discorso di ieri ha detto; discorso che ho ascoltato con vero piacere.

Prima di tutto, egli ha parlato del Commissariato del turismo e mi pare abbia accennato che questa istituzione, che io ritengo provvida, e a cui anche il senatore Pavia plaude, sia nata perchè vi erano dei contrasti o delle incomprensioni tra l'« Enit » e il « Touring ». Ma in regime fascista, sotto il Governo fascista, questi contrasti non esistono, onorevole Pavia; c'è un capo che determina e che dirime ogni eventuale controversia e che segna la strada esatta e precisa a cui tutti ci dobbiamo attenere.

Ad ogni modo, le dirò subito che l'importanza del turismo è tale che c'era realmente la necessità di un provvedimento di questo genere.

Al turismo convergono le attività di Ministeri, Enti parastatali, Uffici sparsi per tutta l'Italia; ed era bene che una unità di indirizzo venisse realizzata per rendere uniforme e diretto allo stesso fine l'intervento del Governo in questo campo industriale tutt'altro che trascurabile per l'economia nazionale e che ha un valore sociale e morale non lieve. Ecco la ragione per la quale il Capo del Governo ha costituito il Commissariato del turismo.

Mi pare poi che il senatore Pavia abbia parlato dell'Hôtel Excelsior di Varese. Questo albergo, che sarebbe l'antica Villa Morosini, verrebbe destinato, secondo il senatore Pavia, ad ospitare la questura della città di Varese. E con la sua scintillante parola il senatore Pavia ha rilevato il fatto che quelle sale, che hanno ricordi storici e artistici notevoli, ora invece dovrebbero essere trasformate in celle per delinquenti ordinari.

Ma effettivamente, in base alle informazioni che io ho, non sarebbe soltanto la questura ad occupare quella villa, e con essa i delinquenti ordinari; ma nello stabile dovrebbero essere riuniti tutti gli enti della provincia di Varese, ad incominciare dal rappresentante del Governo, S. E. il Prefetto di Varese.

Non è cosa che io tratto direttamente e quindi ho dovuto assumere qualche informa-

zione. Mi son fatto premura di assumerle per poter rispondere al senatore Pavia. Ebbene, secondo queste informazioni, mi consta che tutte le autorità locali sono favorevoli all'acquisto dell'albergo Excelsior da parte dello Stato.

Ho chiesto anche informazioni al commissario del turismo, che aveva avuto notizie di questo fatto; e il commissario mi ha incaricato di comunicarle, onorevole Pavia, che vedrà di riesaminare la cosa; ma che, allo stato degli atti, non crede si possa facilmente tornare indietro. Ma, ad ogni modo, mi ha assicurato che la sua attenzione è su questa vendita dell'Hôtel Excelsior di Varese e che tratterà con le autorità competenti sulla opportunità o meno di portare a compimento la cosa.

Il senatore Pavia ha parlato anche della concorrenza automobilistica. Io credo di aver detto esattamente il mio pensiero parlando alla Camera. Dico subito che in questa materia non bisogna drammatizzare. Ogni tanto viene uno e dice: la strada è stata uccisa dalla ferrovia, ora la ferrovia viene uccisa dalla strada.

Io credo che non morirà nessuno. (*ilarità*). Io credo che si tratti di continuare i due servizi e che fra le due tesi estreme ve ne sia una intermedia.

MANARESI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Morirà il pedone.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Morirà il pedone se attraverserà con poca attenzione qualche passaggio a livello!

Comunque il Governo ha già detto esattamente il suo pensiero.

In fatto di cessione di ferrovie a privati, ricordiamo che è ormai legge dello Stato (sin dal dicembre del 1930) la nuova forma di concessione con la quale si possono di autorità affidare ad un solo esercente più reti concesse ad esercenti diversi. E ciò per fare regionalmente delle reti ferroviarie di 500, di 600 o 700 chilometri; delle reti che abbiano ragione di vita, anche cedendo qualche linea attualmente esercitata dallo Stato. (*Segni di consenso dell'onorevole Ancona*).... Se lei, onorevole Ancona, avesse letto il mio discorso del 1928....

ANCONA. L'ho letto.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Allora non dovrebbe commuoversi!

Dare dunque a questi concessionari la conces-

sione di eventuali ferrovie da costruire nella regione, e, di più, dare la prelazione nella concessione dei servizi automobilistici sempre della regione: ecco il coordinamento che viene per forza, perchè è nella stessa mano il servizio regionale di tutti i trasporti, ferroviari e automobilistici. C'è qualcuno che può obiettare: ma questi servizi automobilistici per i quali il concessionario ha la prelazione non finiranno per costituire un monopolio di trasporto?

No, perchè è una prelazione che non esclude la gara con la libera industria per ogni linea automobilistica. Una linea o la prende il concessionario o la prende un altro.

L'onorevole De Vito sa quante volte fra tramvie e automobili si imposta la gara su queste basi; e talvolta sono gli esercenti delle tramvie che finiscono coll'esercitare le linee automobilistiche parallele.

Questo per le linee regionali, delle quali c'è già un esempio: e sono le Ferrovie del Sud-Est, ossia le vecchie Salentine, più la linea Bari-Locorotondo, più le due linee Zollino-Otranto e Gallipoli-Lecce, che costituiscono tutto un insieme di linee ferroviarie di circa 500 chilometri che sarà esercitato da una costituenda società con capitale nuovo.

Ma in generale non si tratta di una cosa semplice, perchè vi sono molti interessi in conflitto, e non è quindi a pensare che si possa marciare tanto speditamente su questa via.

Vi è l'Istituto nazionale trasporti, che poi è una filiazione delle ferrovie dello Stato, perchè quest'Amministrazione possiede il 75 per cento del capitale azionario mentre l'altro 25 per cento appartiene alle quattro maggiori banche. L'Istituto nazionale trasporti dovrà assumere tutti i servizi di gran turismo, che corrono parallelamente alle ferrovie, i quali potranno integrare le ferrovie stesse.

Così il viaggiatore manderà in ferrovia i propri bagagli, mentre egli se ne andrà in automobile a godersi i panorami, percorrendo le strade magnificamente ripristinate dal Fascismo per lo sviluppo dell'automobilismo.

È evidente che lo Stato perderà da una parte e sarà compensato dall'altra. Credo che in questo programma, che è poi semplicissimo, anche il Senato vorrà consentire. Esso è la pratica applicazione di tante teorie e di tante

riunioni, nelle quali effettivamente non si è mai concluso nulla.... (*Si ride*).

Il senatore Libertini si è riferito al famoso ordine del giorno del senatore Reggio, presentato e poi decaduto, e sul quale però tutti gli oratori hanno trovato modo di parlare. L'onorevole Libertini si è preoccupato di quel che ha sentito dire, sollevando i veli sopra una pratica riservata, sulla quale poi è intervenuto l'onorevole Ancona per chiarire i fatti. Ma se egli avesse letto sui giornali il mio discorso pronunciato alla Camera sei giorni fa, non si sarebbe preoccupato di questo. Mi permetto di leggerne una parte brevissima: «Come tutti sanno, lo sviluppo delle concessioni dovrebbe subire un forte aumento per la cessione alla industria privata delle linee a scartamento ridotto, sinora comprese nella rete dello Stato. Ho già avuto occasione di parlarvi di queste concessioni, onorevoli camerati, il 4 aprile dello scorso anno. Vi ho detto che le conclusioni della Commissione sulle proposte pervenute erano prossime, ma che non vi era ragione di crearsi a questo riguardo grandi illusioni. Oggi posso aggiungere che per le Secondarie sicule, che misurano 523 chilometri, sono stati necessari non pochi supplementi d'istruttoria soprattutto allo scopo di stabilire chiaramente la consistenza finanziaria degli aspiranti alla concessione, non potendo senza serie e formali garanzie affidare all'esercizio di una società privata un così cospicuo patrimonio statale che, puro venendo assoggettato ad un alto sfruttamento, deve avere inderogabili garanzie per la sua conservazione e manutenzione. Malgrado la solerzia degli alti funzionari incaricati di compiere le indagini occorrenti, soltanto ai primi del corrente mese ho potuto avere una parola definitiva che mi pone in grado di interpellare i corpi consultivi».

Come vede, onorevole Libertini, si parla di Secondarie sicule.

LIBERTINI. Siamo perfettamente d'accordo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma io devo un'altra notizia all'onorevole Libertini ed è la notizia che riguarda il tratto ferroviario Piazza Armerina-Caltagirone. Ebbene, onorevole Libertini, ella conosce la tragedia di quella linea fatta attraverso un terreno che ha dato vere sorprese. Tra un mese o poco

più essa sarà riattivata in tutta la sua lunghezza.

LIBERTINI. Esprimo i miei ringraziamenti all'onorevole ministro, della cui benevolenza non ho mai dubitato.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. L'onorevole Giampietro ha parlato della linea Salerno-Potenza-Metaponto e si è lamentato, e anche con ragione, della velocità non eccessiva dei treni su quella linea. Ma l'onorevole Giampietro, che certamente l'ha percorsa molte volte, conosce il tracciato di quella linea e conosce pure che, specialmente in questi ultimi tempi, avvenimenti dolorosissimi, come frane e alluvioni, per le condizioni irregolari di tutto un bacino idrico, hanno fatto piovere su quella disgraziatissima linea ogni ben di Dio. Ella, onorevole Giampietro, si rende certo ben conto del fatto che su quella linea vi sono normalmente 20 o 25 minuti di rallentamento per lavori in corso. Ad ogni modo io prendo in seria considerazione la sua giustissima domanda e vedrò quello che sarà possibile di fare. Tuttavia l'onorevole Giampietro mi deve dare atto di questo: che la frequentazione di quella ferrovia è modestissima e che, ad onta di ciò, il numero delle coppie di treni su di essa, che non vorrei chiamare secondaria per non metterla in seconda linea di fronte a nessun'altra, è rimasto identico. Si hanno infatti ancora tre coppie di treni diurni e una notturna, come si avevano prima della contrazione del traffico. Ad ogni modo si vedrà quello che si potrà fare.

L'onorevole Giampietro sono certo che mi aiuterà quando, facendo saltare a qualche treno qualche stazione, le grida di quelle popolazioni giungeranno fino a Roma. (*Si ride*).

L'onorevole Giampietro ha domandato anche qualche notizia sulla costruzione delle Calabro-Lucane. Posso dirgli che sono in servizio per ora 455 chilometri; ma posso garantire che nell'anno corrente saranno aperti all'esercizio altri tronchi per 122 chilometri circa, e precisamente: Morano-Laino Bruzio; San Pietro in Guarano-Camigliati; Pignola-Laurenzana; il tronco Atena-Marsiconuovo, che è quello che particolarmente interessa il senatore Giampietro, e Gioiosa Ionica-Mammola.

GIAMPIETRO. Ringrazio l'onorevole ministro per questa notizia.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. L'ono-

revole relatore, che con tanta competenza si è occupato del bilancio delle ferrovie, ha quasi sorvolato sul bilancio delle poste e dei telegrafi. È naturale. Non ci si accorge di avere il cuore quando si sta bene. Ora le poste e telegrafi stanno benissimo, anche in periodo di crisi. Si direbbe anzi che la crisi non riguardi affatto le abitudini grafomani del popolo italiano. (*Si ride*). E poi, se in tempo normale per combinare un affare ci voleva una lettera, un telegramma, una telefonata, oggi che siamo in tempi difficili le relazioni epistolari non sono più di una ma di tre lettere, invece di un telegramma ce ne vogliono quattro ed in luogo di una telefonata ne occorrono sei od otto. Quindi se il bilancio postale ha avuto una piccola flessione nelle entrate, è stata però questa flessione largamente compensata nelle spese. Onde io ritengo che alla chiusura dell'anno finanziario in corso, se, come credo, non avverranno grandi novità in questo scorcio di tempo che ci separa dal 30 giugno, i risultati non saranno dissimili da quelli dell'anno scorso e cioè 156 milioni di avanzo, da versarsi al Tesoro. (*Approvazioni*).

La relazione dell'onorevole De Vito e le numerosissime tabelle che l'accompagnano mi permettono di essere rapidissimo al riguardo, perchè chiunque avesse dei dubbi non dovrebbe far altro che rivolgersi all'onorevole senatore De Vito, leggere la sua relazione o consultare le tabelle che l'accompagnano, per trovare la spiegazione che desidera.

I risparmi (e parlando di risparmi intendo sia i depositi a risparmio che i buoni postali fruttiferi) sono in progressivo aumento: l'ammontare del credito dei depositanti, che al 31 dicembre 1930 era di 13.047 milioni, al 31 marzo scorso ha raggiunto i 13.636.

Dico subito nemmeno durante il collocamento dei nuovi buoni novennali si sono notate grandi variazioni nei depositi postali e nei buoni postali fruttiferi.

Il servizio radio. Parlando l'altra volta al Senato, lo informai che nel luglio successivo doveva entrare in servizio la grande stazione di Coltano, che è stata attrezzata con tutti gli apparecchi più moderni e che è in comunicazione con le navi nostre in tutti i mari del mondo. (*Approvazioni*). Questa stazione assorbe i quattro settimi di tutto il traf-

fico radio della marina mercantile: ossia per quattro settimi i radio-telegrammi delle navi italiane sparse nel mondo, che hanno per destinazione l'Italia, vengono direttamente alla stazione di Coltano.

Ora il servizio di radiodiffusione incontra maggiore interesse nel pubblico e completa la sua rete in modo da non avere più zone di ombra. E si perfeziona: è un servizio importante perchè è un importante mezzo educativo, un importante mezzo di informazioni ed un importante mezzo di diletto, al quale tutto il popolo italiano partecipa con grande simpatia. Dico di più: il ministro delle colonie avrà tra poco quel servizio esteso non solo alle colonie mediterranee, ma anche alle colonie dell'Africa orientale.

DE BONO, *ministro delle colonie*. Di questo le sono gratissimo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Anche i telefoni sono in continuo sviluppo: siamo ormai in comunicazione diretta con 38 Stati, dei quali 9 extra-europei. Il traffico internazionale telefonico, che per i primi 10 mesi nel 1927-28 fu di 600 mila conversazioni, nel 1930-31, è stato di circa 900 mila.

Il traffico interno sulla rete statale è cresciuto di un milione e 200 mila conversazioni dal 1925 ad oggi. Ma vi sono fatti che indicano chiaramente la bontà del servizio: anzitutto da una inchiesta è risultato che la media del tempo occorrente per avere una comunicazione interurbana è di dieci minuti; d'altra parte le telefonate urgentissime, che nei primi 18 mesi dalla loro istituzione produssero undici milioni di entrate, hanno dato nello scorso esercizio lire 880 mila e quest'anno forse arriveranno a 400 mila. Se non si telefona più richiedendo l'urgenza, vuol dire che il servizio normale funziona bene.

Le urgenti nel 1925-26 fruttavano un milione e 300 mila lire, ora danno appena 200 mila lire.

All'opera statale hanno concorso le società: la Stipel con un cavo situato in Piemonte e Lombardia; la Tirrena con un cavo che da Genova viene per la riviera di Levante fino in Toscana, e, dall'altra parte, da Genova fino a Savona; la Timo con un cavo da Bologna ad Ancona.

Gli abbonati della rete telefonica italiana,

che nel 1925 erano 150 mila, oggi sono 300 mila ed aumentano malgrado la crisi, perchè aumenta la necessità dell'uso del telefono, specialmente per i servizi accessori, che sono interessantissimi. In questo campo si può, senza tema di esagerare, affermare che, se la mèta è ancora lontana (io la riterrò raggiunta quando l'Italia avrà due milioni di abbonati), si è percorso finora il cammino con una visione chiara e precisa dello sviluppo telefonico del nostro Paese.

E passiamo alla marina mercantile.

Nei riguardi della marina mercantile, non aggiungerò molte cose a quelle che ha dette il relatore, onorevole De Vito. Mi limiterò semplicemente ad illustrare qualche punto che in questo momento maggiormente richiama l'attenzione del Paese.

Disarmo delle navi. — Abbiamo anche noi la nostra parte proporzionale di navi in disarmo. Le navi in disarmo nel mondo rappresentano il 15,62 % del tonnellaggio mondiale: le navi italiane in disarmo sono il 15,59, della consistenza della nostra marina mercantile. E qui lo stesso relatore ha parlato del problema delle vecchie navi e delle navi nuove: c'è chi dice che le navi nuove sono più economiche, c'è chi dice che le navi nuove non possono navigare e bisogna che navighino le navi vecchie: ebbene esaminiamo da vicino queste teorie. Chi batte il *record* delle navi vecchie? Non siamo noi, è la Grecia che ha in disarmo il 26,30 % del suo naviglio mercantile!

Quali sono le marine che sono attrezzate nel modo migliore e che hanno le navi più nuove?

Sono le marine scandinave, che non hanno avuto la piaga della guerra e che hanno potuto largamente e comodamente rifare il loro naviglio mercantile. Ebbene noi vediamo che la Svezia ha il 18,82 %, la Danimarca il 19,77, e la Norvegia il 22,19 % di navi in disarmo. Evidentemente, quando le teorie si spingono all'estremo, esse sono tutte false. Io credo che il problema non sia di navi vecchie e di navi nuove. Ebbene: allora qual'è il problema? mi domanderete voi. Io sono contrario agli accordi internazionali in questa materia. Prima di tutto sono contrario perchè è impossibile il farli e poi perchè sono

anche irragionevoli gli accordi che limitano la vita delle navi da carico e le obbligano alla demolizione quando sono giunte ad una certa età.

Cosa deve fare lo Stato? Esso deve garantire che il naviglio che esce dai suoi porti e che batte la sua bandiera abbia requisiti nautici tali da poter affrontare i rischi della navigazione con il dovuto riguardo, naturalmente, alla sicurezza della vita umana in mare. Ma, poi, che la nave abbia 12 anni, che ne abbia 20 o che ne abbia 30, di questo lo Stato non deve preoccuparsi. Noi abbiamo un organo che assicura lo Stato che le navi abbiano questi requisiti; è qui infatti l'ammiraglio Sechi che dirige l'Istituto del registro navale ed aeronautico, che, devo dirlo, compie perfettamente, anzi con un marcato rigore, il suo compito, tanto che spesso vengono da me armatori a lamentarsi per eccessivi lavori richiesti.

Quindi io penso che di questo problema di navi vecchie e di navi nuove sia il caso di non parlarne. È un problema essenzialmente economico, perchè, se la nave nuova presenta economie nel combustibile o nei macchinari, richiede però un alto interesse per il capitale impiegato, ed un alto ammortamento; e d'altra parte, se la nave vecchia consuma più carbone, ha una percentuale di assicurazione maggiore ed un capitale da assicurare minore. E siccome il nolo è lo stesso, il giuoco della concorrenza fra la nave nuova e la nave vecchia, è un giuoco economico che si deve automaticamente risolvere senza l'intervento di nessuno.

Di armatori ne abbiamo di buonissimi che sanno trovare i ferri adatti per il loro mestiere, e non c'è nessuno che glielo deve insegnare. Io sono, ripeto, per il completo assenteismo dello Stato in questa questione economica.

Passiamo ai porti. Il movimento delle merci nei porti italiani diminuì nel 1930, in confronto del 1929, di 1.403.845 tonnellate, cioè del 3,57 %. La diminuzione fu maggiore nel traffico internazionale, e infatti ascese al 4,59 %; fu minore nel traffico di cabotaggio, nel quale la percentuale si limitò all'1,35. Dalle statistiche doganali si rileva che alla diminuzione concorse la limitata importazione del carbone, dei combustibili fossili, dei legnami, dei rottami di ferro, del petrolio ed anche del frumento, grazie, per quest'ultimo, ai risultati della battaglia del grano.

Il progresso dei nostri porti, se non è nella quantità, è certamente nella organizzazione. Si migliora sempre: gli uffici del lavoro si sono dimostrati in tutti i porti un vero organismo regolatore di ordine e di tranquillità. Abbiamo regolarità di lavoro, modicità di tariffe e ovunque aspettiamo che la ripresa venga a rimettere in moto tutte le nostre grue e tutti i nostri mezzi di scarico. Ma non siamo stati con le mani in mano: abbiamo anche risolto un annoso problema del quale due anni or sono l'onorevole Federico Ricci mi chiese conto.

Ella certamente, onorevole Ricci, dirà: perchè mi viene a cercare questa volta che sto zitto? (*ilarità*).

RICCI FEDERICO. Anzi, la ringrazio.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Le annuncio che sarà introdotto nel porto di Genova un grande galleggiante per rifornimento del carbone alle navi con mezzi speciali di carico e scarico, e finalmente che — è una cosa che forse a lei sarà già nota — è stato effettuato un concordato molto interessante.

RICCI FEDERICO. Orano e Algeri.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non volevo nominarli.

Frattanto nel porto di Genova si completano i lavori del bacino Mussolini, si lavora al prolungamento del molo Galliera, si lavora al taglio del Molo Vecchio ed al prolungamento a m. 260 del bacino di carenaggio.

RICCI FEDERICO. E la direttissima?

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Di questo doveva parlare il senatore Reggio (*ilarità*). Nell'ultima parte dell'ordine del giorno del senatore Reggio si parlava della direttissima; ma io non voglio profittare oggi di quella che legalmente si potrebbe chiamare una questione abbandonata, per non parlarne.

Voglio dire al senatore Reggio ed al senatore Ricci che la direttissima, in pro della quale il Consiglio provinciale dell'economia di Genova ha inoltrato un lunghissimo memoriale al Capo del Governo, dimostrando l'utilità della nuova linea, è effettivamente una delle mete prossime a cui tendiamo. Ma è inutile ed è superfluo aggiungere al senatore Ricci ed al senatore Reggio che la direttissima sarà una delle prime cose che sarà fatta quando... si potrà.

D'altra parte, le condizioni attuali del porto di Genova ci lasciano perfettamente tranquilli.

Assicuro che il sistema ferroviario del porto di Genova può permettere, secondo le dichiarazioni formali dei migliori tecnici che sono alle mie dipendenze, un movimento di circa 18 milioni di tonnellate.

Se si pensa che nel 1927-28 si raggiunse solo la metà di questa cifra, e che ora siamo caduti allo stato attuale, si vede chiaro che, dal lato ferroviario, Genova può star tranquilla ed attendere che sia raggiunta quella prossima mèta che le darà finalmente il coronamento della sua aspirazione.

E veniamo alla consistenza del nostro naviglio. Il relatore dice: siamo la settima marina del mondo, stiamo andando giù. Ma io sono felice che l'Italia sia la settima marina del mondo, perchè preferisco che l'Italia abbia una marina di qualità e non una marina di quantità. (*Approvazioni*). Se i settecento milioni che l'armamento italiano ha speso per costruire il *Rex*, il *Conte di Savoia* e il *Victoria*, rispettivamente della Navigazione generale italiana, del Lloyd Sabauda e del Lloyd Triestino, fossero stati spesi tutti per comperare *Cargo-boats* in disarmo, avremmo avuto un milione e mezzo di tonnellate in più e saremmo al terzo posto fra le marine del mondo: però avremmo inconcludentemente riempito i porti.

Quindi bisogna stare attenti con queste graduatorie. Io preferisco, per l'economia italiana, una marina di qualità ad una marina di quantità. (*Approvazioni*).

Ed ora debbo una risposta ai senatori Celesia e Sechi che hanno molto giustamente messo in rilievo la pubblicazione di un certo signor La Bruyère apparsa sul « *Journal des Débats* », riprodotto poi dalla nostra stampa e nella quale si diceva che lo Stato italiano sostiene talmente i suoi cantieri navali che assume a proprio conto il rischio finanziario dell'impresa, vale a dire la differenza tra il prezzo di costo della nave da guerra e il prezzo contrattuale corrisposto al cantiere. È inutile che io ministro dica a voi, in gran parte già uomini di governo e sperimentati parlamentari, che tutto questo si smentisce da sè: dove è il capitolo di bilancio per fare queste spese? È nella fantasia del signor La Bruyère. Volete sapere qual'è l'unica provvidenza presa a questo riguardo? Tale provvidenza è contenuta nell'articolo 14 dei provvedimenti a favore dell'industria delle co-

struzioni navali. In questo articolo 14 si dice: « è concesso il trattamento della importazione doganale in franchigia dei dazi » e poi c'è tutta l'elencazione del materiale...; e si parla delle navi da guerra e di altro carattere commesse dai Governi stranieri ai cantieri nazionali. Questa non è nemmeno una disposizione di eccezione, ma è comune a tutte le legislazioni di tutti i paesi. Ma siamo proprio noi italiani che dobbiamo pagare il 25 % delle navi che ci commettono le Nazioni estere? È proprio questa l'intelligenza nostra? Ma se noi dovessimo fare qualche cosa, preferiremmo evidentemente, anzichè fabbricare quattro navi da guerra per l'estero, regalarne una alla nostra difesa nazionale. E invece di regalare un quarto di navi alle marine mercantili estere, preferiremmo donarne una completa ad un armatore nostro, col nostro nome e colla nostra bandiera.

Ma certe panzane non sono che il frutto della gelosia e della invidia che la nostra tecnica sviluppatissima desta all'estero. E infatti da noi ingegneri e operai, gli ingegneri con un lavoro veramente elevato e caratteristico, gli operai con l'attività e la sobrietà che li distinguono, mettono in condizione i nostri cantieri, in questa Italia non ricca eccessivamente di materie prime, di poter concorrere con i cantieri più sperimentati del mondo. Vi è bensì un concorso indiretto ed esso è dato dalla tranquillità che il Fascismo assicura al Paese! (*Vivi applausi*). Questo è l'unico concorso effettivo che lo Stato italiano dà ai suoi cantieri!

Onorevoli senatori, io non so se ho abusato della vostra pazienza...

Voci. No, no.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Io ho cercato di essere quanto più breve possibile, ma la vastità della materia è tale che talvolta i proponimenti non bastano. Alla Commissione di finanze, che ha voluto chiudere la magistrale relazione estesa dal senatore De Vito con un incondizionato elogio ai miei collaboratori ed a me, esterno il senso della mia più profonda riconoscenza e di quella di tutti i miei dipendenti.

È per noi il premio più ambito, l'elogio ripetuto della vostra autorevole Commissione di finanze. Ma è elogio che è rivolto a fascisti

di un Fascismo che pensa che il Fascismo è sempre domani; non è un elogio che ci ferma, che ci fa attardare ad ammirare, anche con legittima soddisfazione, il cammino percorso. No, il vostro elogio, onorevoli senatori, ci spinge ancora più decisamente verso l'avvenire. (*Bravo*). Ci spinge verso un avvenire che non ci nascondiamo difficile, ma che affronteremo con tutta la nostra capacità, con tutta la nostra passione, con tutta la nostra volontà; ma soprattutto con tutta la fede incrollabile nell'avvenire del nostro Paese. (*Vivissimi applausi, molte congratulazioni*).

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

(*Senza discussione si approvano i capitoli ed i riassunti per titoli e categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni e dei bilanci annessi*).

PRESIDENTE. Passiamo ora alla discussione degli articoli del disegno di legge, che rileggo:

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 1931 al 30 giugno 1932, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (Tabella A).

(Approvato).

Art. 2.

Il limite di impegno, per l'esercizio finanziario 1931-32 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 tre milioni.

(Approvato).

REGGIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

REGGIO. Onorevoli colleghi, io ho chiesto la parola sui capitoli perchè non ho voluto rinunciare a tributare all'onorevole ministro delle comunicazioni quel plauso e quell'approvazione che formavano oggetto del mio ordine del giorno, che non ho potuto svolgere ieri per un incidente indipendente dalla mia volontà.

Sono pertanto tratto a dire brevissime parole e prego gli onorevoli senatori di volermi consentire pochi minuti d'attenzione per rispondere a qualche osservazione che è stata fatta dal collega Libertini. Non è un fatto personale; io ho voluto solamente affermare che, date le economie che sono necessarie nel bilancio delle ferrovie, è opportuno ed utile che sia stato dal ministro manifestato il proposito di cedere una parte delle reti all'esercizio privato, ed io ho voluto anche affermare che quelle possibili economie che si possono realizzare vengano dedicate al rafforzamento ed al miglioramento delle linee di gran traffico nazionale ed internazionale. Le dichiarazioni che ha fatto l'onorevole ministro per quanto riguarda queste linee, tra cui la direttissima, ed i lavori del porto di Genova, mi dispensano dal prolungare le mie parole e mi limito quindi a prendere atto delle sue dichiarazioni ringraziandolo nell'interesse del paese.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti l'articolo 2.

È approvato.

Art. 3.

Il limite di impegno, per le sovvenzioni da accordare, nell'esercizio finanziario 1931-32 alle funivie concesse ai sensi della legge 23 giugno 1927, n. 1110, resta fissato, a mente dell'articolo 6 del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1417, in lire 400.000.

(Approvato).

Art. 4.

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 1931 al 30 giugno 1932, 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. 5.

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 1931 al 30 giugno 1932, 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. 6.

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 1931 al 30 giugno 1932, 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. 7.

L'ammontare del fondo di dotazione delle Ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1931-32, in lire 900.000.000.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito i senatori Bazan e Santoro a presentare alcune relazioni.

BAZAN. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Estensione alla Milizia della strada del trattamento giuridico stabilito per la Milizia nazionale forestale » (879).

SANTORO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Adesione dell'Italia all'Atto generale per il regolamento pacifico delle controversie internazionali » (886).

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

Votazione a scrutinio segreto.

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

Dichiaro aperta la votazione.

Chiusura di votazione.

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

(I senatori segretari fanno la numerazione dei voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Abisso, Acton, Albertini, Ancona, Antona Traversi, Arrivabene, Artom.

Baccelli, Bastianelli, Bazan, Bergamasco, Berio, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bolliati, Bonardi, Boncompagni Ludovisi, Bonin Longare, Bonzani, Brugi, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Cagnetta, Cagni, Calisse, Callaini, Carletti, Casertano, Celesia, Cian, Ciccotti, Cippico, Colonna, Colosimo, Concini, Corbino, Cossilla, Crespi, Crispo Moncada.

Dallolio Alberto, Dallolio Alfredo, De Bono, Del Bono, Del Pezzo, De Vito, Di Bagno, Di Donato, Diena, Di Frassineto, Di Frasso, Di Robilant, Di Rovasenda, Di Stefano, Di Teranova, Durante.

Facchinetti, Faggella, Fedele, Ferrari, Francica Nava.

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

Imperiali.

Joele.

Lagasi, Lanza di Scalea, Libertini, Longhi, Lucioli.

Manfroni, Mango, Maragliano, Marcello, Marchiafava, Mariotti, Marozzi, Mayer, Mazzoccolo, Mazzucco, Menozzi, Messedaglia, Milano Franco d'Aragona, Montresor, Morrone, Mortara.

Nuvoloni.

Padulli, Pavia, Pericoli, Perla, Pestalozza,

Petrillo, Pironti, Pitacco, Poggi Tito, Porro, Prampolini, Pujia, Pullè.

Quartieri.

Reggio, Ricci Corrado, Rolandi Ricci, Rossi, Baldo, Rossi Giovanni, Rota Giuseppe, Russo.

Sailer, Salata, Sandrini, Santoro, Santucci, Scaduto, Scalori, Scavonetti, Schanzer, Sechi, Simonetta, Sitta, Soderini, Solari, Spezzotti, Spirito, Squitti, Supino.

Tacconi, Thaon di Revel, Tiscornia, Tofani, Tolomei, Tomasi della Torretta, Torlonia, Torraca.

Valvassori Peroni, Varisco, Versari, Vigliani, Vitelli.

Wollemborg.

Zippel, Zoppi, Zupelli.

Risultato di votazione.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1954, che autorizza la costruzione di nuove case per i ferrovieri per un importo di 80 milioni di lire (866):

Senatori votanti	153
Favorevoli	138
Contrari	15

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 391, concernente la fondazione di un Istituto italiano di studi germanici in Roma e di un Istituto italo-germanico a Colonia (868):

Senatori votanti	153
Favorevoli	136
Contrari	17

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 368, concernente la istituzione a favore del costituendo Ente autonomo del Politeama Fiorentino di un diritto

addizionale in aggiunta ai diritti erariali dovuti per gli spettacoli e trattenimenti nella provincia di Firenze (869):

Senatori votanti	153
Favorevoli	135
Contrari	18

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 346, recante provvedimenti straordinari in dipendenza dei danni verificatisi nell'Abruzzo, nel Molise, nella Puglia, nella Basilicata, nella Calabria, nella Sicilia e nella Sardegna in seguito ad alluvioni, frane e mareggiate dell'inverno 1930-31 (882):

Senatori votanti	153
Favorevoli	140
Contrari	13

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 311, per la soppressione dell'Istituto Vittorio Emanuele III per i danneggiati dai terremoti di Reggio Calabria e per la concessione dei mutui richiesti all'Istituto stesso (884):

Senatori votanti	153
Favorevoli	141
Contrari	12

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 aprile 1931, n. 410, concernente la concessione di un nuovo termine per il conferimento della cittadinanza italiana agli stranieri residenti a Fiume (885):

Senatori votanti	153
Favorevoli	139
Contrari	14

Il Senato approva.

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finan-

ziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (877):

Senatori votanti 153

Favorevoli 135

Contrari 18

Il Senato approva.

Domani alle ore 15 riunione degli Uffici. Alle ore 16 seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Nuove norme per la rivalsa delle spese di spedalità e manicomiali (815) - *(Iniziato in Senato)*;

Istituzione di albi per gli esportatori di prodotti ortofrutticoli agrumari, di essenze agrumarie e di fiori (831);

Proroga del termine stabilito per il funzionamento del Tribunale Speciale per la difesa dello Stato (878);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 gennaio 1931, n. 176, concernente la istituzione del preventivo esame sulle invenzioni presentate nelle mostre ed esposizioni nazionali alle quali sia stata concessa la protezione temporanea (839);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 marzo 1931, n. 261, concernente il passaggio alla II Commissione del Ministero dell'educazione nazionale di talune delle attribuzioni spettanti al Comitato esecutivo della VI Sezione del Consiglio Superiore dell'educazione nazionale in materia di carriera, di disciplina e di ricorsi del personale degli Istituti nautici (846);

Conversione in legge del Regio decreto-

legge 26 marzo 1931, n. 354, con il quale è stato modificato l'articolo 3 del Regio decreto-legge 3 luglio 1930, n. 976, convertito nella legge 6 gennaio 1931, n. 6, concernente provvedimenti per l'allargamento della via Roma a Torino (863);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1459, contenente disposizioni penali in materia di società commerciali (876);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 aprile 1931, n. 400, che autorizza la spesa di lire 10.000.000 per l'esecuzione di opere straordinarie urgenti in alcune provincie del Regno (881);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1931, n. 285, concernente finanziamento a favore dell'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato (883).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (899).

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'educazione nazionale, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (872);

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932 (819).

La seduta è tolta (ore 18,40).

Prof. GIOACCHINO LAURENTI

Capo dell'Ufficio dei Resoconti.