

XXXIII^a SEDUTA

VENERDÌ 17 MAGGIO 1935 - Anno XIII

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

Congedi	Pag. 1165
Disegni di legge:	
(Discussione):	
« Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 » (550).	1167
RICCI	1167
DEVOTO	1176
LIBERTINI GESUALDO	1182
FALCIONI	1184
BANELLI	1185
PUJIA	1188
GIANNINI	1190
FLORA	1193
SECHI	1197
(Presentazione)	1166, 1167
Interrogazione:	
(Annuncio)	1200
Relazioni:	
(Presentazione)	1167, 1200
Uffici:	
(Riunione)	1165

giorni 5; Bongiovanni per giorni 2; De Capitani per giorni 10; Gigante per giorni 1; Marescalchi Arturo per giorni 2; Maury per giorni 2; Sinibaldi per giorni 5.

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

Riunione degli Uffici.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che domani alle ore 10,30 si riuniranno gli Uffici per esaminare i disegni di legge compresi nel seguente ordine del giorno e gli altri che verranno tempestivamente presentati:

Misura della rendita da sottoporre a vincolo dotale per i capitani del Regio Esercito con trattamento economico di primo capitano (562);

Modificazione all'articolo 177 del Testo Unico delle leggi sul reclutamento del Regio Esercito, approvato con Regio decreto 8 settembre 1932-X, n. 1332 (563);

Istituzione delle cariche di maresciallo capo-banda e di sottufficiale tamburino presso i reggimenti di fanteria divisionale (564);

Provvidenze per la fabbrica del Duomo di Milano (565);

Completamento a cura ed a carico dello Stato delle opere di sistemazione dell'ex Convento degli Angioli e della Rotonda del Brunellesco detta « il Castellaccio » in Firenze (574);

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Badaloni per giorni 20; Bensa per

Norme per il trapasso di proprietà dei beni immobili siti nelle provincie di confine terrestre (575);

Provvedimenti a favore della Reale Accademia di Santa Cecilia (576);

Agevolazioni tributarie per assegnazioni gratuite di case o quartieri di abitazione a famiglie numerose a titolo di premio di natalità (577);

Agevolazioni tributarie per il Piano regolatore edilizio della città di Cremona (578);

Proroga al 31 dicembre 1936-XV del termine per ultimare la costruzione di fabbricati fruanti della esenzione venticinquennale dall'imposta (579);

Modificazioni all'ordinamento dell'Istituto nazionale fascista assistenza dipendenti Enti locali (580);

Estensione alla Diocesi di Patti dei benefici concessi ad altre Diocesi per la ricostruzione o riparazione degli episcopi e dei seminari in località colpite dal terremoto del 1908 (581);

Mutamento della denominazione di Monti di Pietà in « Monti di Pegni » (582);

Nuove norme per la migliore disciplina dei mercati all'ingrosso del pesce (584).

Presentazione di disegni di legge e di relazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Bonardi di dar lettura di un elenco di disegni di legge e di relazioni comunicati alla Presidenza.

BONARDI, segretario:

DISEGNI DI LEGGE.

Dal Presidente della Camera dei deputati:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 409, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato in Roma fra l'Italia e l'Austria il 25 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale l'olio di sesamo viene escluso dal regime convenzionale stabilito dal Trattato di commercio e di navigazione del 28 aprile 1923 (566).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 272, che ha

dato approvazione alla Convenzione culturale fra l'Italia e l'Ungheria, firmata in Roma il 16 febbraio 1935 (567).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935-XIII, n. 445, recante modificazioni alla legge 7 giugno 1934-XII, n. 899, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito (568).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 369, riguardante esenzione venticinquennale dalla imposta sui fabbricati per le costruzioni eseguite in dipendenza di piani regolatori edilizi della città di Napoli, approvati dall'Alto Commissario (569).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 luglio 1934, n. 1229, che autorizza l'assunzione di impegni per la complessiva somma di lire 1.200.000.000 negli esercizi 1934-35 e seguenti per il rinnovamento del materiale aeronautico e per la ricostituzione delle scorte (570).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 315, concernente una nuova ripartizione del fondo di lire 1 miliardo e 200.000.000 per spese straordinarie per l'aeronautica (571).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 478, riguardante l'autorizzazione di spesa di lire 5.375.000 per l'esecuzione di opere idrauliche straordinarie e urgenti per il Po e l'Adige (572).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 342, recante provvedimenti per la chiusura delle operazioni di liquidazione dell'Unione edilizia nazionale (573).

Dal Ministro della guerra:

Norme per il trapasso di proprietà dei beni immobili siti nelle provincie di confine terrestre (575).

Dal Ministro dell'interno:

Provvidenze per la fabbrica del Duomo di Milano (565).

Modificazioni all'ordinamento dell'Istituto nazionale fascista assistenza dipendenti Enti locali (580).

Estensione alla Diocesi di Patti dei benefici concessi ad altre Diocesi per la ricostru-

zione o riparazione degli episcopî e dei seminari in località colpite dal terremoto del 1908 (581).

Dal Ministro dei lavori pubblici:

Completamento a cura ed a carico dello Stato delle opere di sistemazione dell'ex Convento degli Angioli e della Rotonda del Brunellesco detta « il Castellaccio » in Firenze (574)

Dal Ministro delle finanze:

Provvedimenti a favore della Reale Accademia di Santa Cecilia (576).

Agevolazioni tributarie per assegnazioni gratuite di case o quartieri di abitazione a famiglie numerose a titolo di premio di natalità (577).

Agevolazioni tributarie per il piano regolatore edilizio della città di Cremona (578).

Proroga al 31 dicembre 1936-XV del termine per ultimare la costruzione di fabbricati fruanti della esenzione venticinquennale dall'imposta (579).

Dal Ministro dell'agricoltura e delle foreste:

Mutamento della denominazione di Monti di Pietà in « Monti di Pegni » (582).

Aumento di fondi per contributi relativi alla costruzione di sylos da cereali (583).

Nuove norme per la migliore disciplina dei mercati all'ingrosso del pesce (584).

RELAZIONI.

Dalla Commissione per l'esame delle tariffe doganali e dei trattati di commercio:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 409, che ha dato esecuzione all'accordo stipulato in Roma fra l'Italia e l'Austria il 25 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale l'olio di sesamo viene escluso dal regime convenzionale stabilito dal trattato di commercio e di navigazione del 28 aprile 1933 (566). — *Rel.* LUCIOLLI.

Dall'Ufficio centrale:

Ripartizione del territorio dello Stato in zone militari (533). — *Rel.* GIURIA.

Protezione dei punti trigonometrici, dei capisaldi di livellazione, dei punti di riferimento marittimo, gravimetrici, magnetici e della rete di artiglieria (534). — *Rel.* SOLER.

Presentazione di disegni di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BENNI, *ministro delle comunicazioni.* Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge già approvati dall'altro ramo del Parlamento:

Disposizioni sull'avanzamento degli ufficiali della Regia marina (585).

Nuovi organici degli ufficiali dei Corpi militari della Regia marina (586).

Istituzione di un ruolo speciale di ufficiali di complemento della Regia marina (587).

Autorizzazione, entro determinati limiti, ad eseguire lavori di riparazione urgenti al Regio naviglio, prima del perfezionamento amministrativo dei relativi contratti (588).

Disposizioni di carattere transitorio riguardanti i sottufficiali e militari di truppa della Regia aeronautica (589).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle comunicazioni della presentazione di questi disegni di legge che seguiranno il corso stabilito dal regolamento.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 » (N. 550).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 ».

Prego il senatore segretario Bonardi di darne lettura.

BONARDI, *segretario, legge lo Stampato N. 550.*

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

RICCI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCI. Onorevoli colleghi, parlerò di questioni concernenti i trasporti, concernenti cioè quelle attività economiche che vengono controllate dal Ministero delle comunicazioni. Esse si possono esaminare sotto vari punti di vista. Oggi c'è un punto di vista nuovo, il quale

può portarci a nuove considerazioni: intendo riferirmi alla bilancia dei pagamenti ed alla difesa della valuta.

È questa quasi una lente nuova, attraverso la quale prenderan rilievo dettagli prima trascurabili. Cominciamo dalla marina mercantile e dai noli.

Nella nostra bilancia dei pagamenti l'eccesso delle importazioni sopra le esportazioni, come gli onorevoli colleghi sanno, essendone stato discusso anche recentemente, è stato di lire 2 miliardi e 400 milioni. Questo eccesso si compensa o si spera di compensare con vari apporti, tra i quali quello dei noli. Costituiscono i noli, nei tempi andati che erano più prosperosi, un elemento di compensazione importantissimo; si calcolava nel 1926 (quando però tutta la bilancia del traffico era molto più forte di ora) sopra 1 miliardo e 400 milioni quale supero netto fra le entrate dei noli e le relative spese all'estero. Oggi gradatamente tale apporto è andato restringendosi e si può calcolare ammonti a 350 o 400 milioni. Quel provento si è contratto parallelamente al numero indice dei noli, che nel 1926 era 120, mentre oggi è 80. Dobbiamo inoltre tener conto del minor gettito cagionato dalla svalutazione della sterlina e del dollaro, giacchè le statistiche sono compilate sulla base della sterlina. Per dare una idea di quanto possa variare il reddito dei noli, dirò che nel 1920 il numero indice era 427. Perciò oggi l'incasso degli armatori, in sterline svalutate, è circa il 20 per cento di quello che si poteva avere nel 1920. Questo spiega anche la variazione del valore della nave ed è in relazione col decrescere del traffico internazionale, il quale traffico, come valore, è andato in questi ultimi anni riducendosi fino a circa 35 per cento di quanto raggiunse nel 1929 e continua a scendere; come quantità è circa 80 per cento e pare sia in aumento.

Tutti questi noli vengono guadagnati da circa 560 navi distribuite fra marina di linea sovvenzionata o non, e marina mercantile, per un tonnellaggio di 2.650.000 tonnellate di stazza più 250.000 relative a navi dedite al solo cabotaggio, alla pesca o ad altri servizi.

In una statistica allegata alla relazione della Giunta generale del bilancio viene ripetuta la solita tabella, aggiornata, di confronto fra la potenzialità della nostra marina mercantile

e quella degli Stati esteri. Da essa risulta come oggi noi ci troviamo all'ottavo posto, con circa 2.900.000 tonnellate. Ma nel 1927 ci vantavamo d'esser riusciti a conquistare il quarto posto con 3.396.000 tonnellate. L'Inghilterra, gli Stati Uniti e il Giappone già ci precedevano in questa statistica; ora ci sono passati innanzi la Francia, la Germania, i Dominii Britannici e la Norvegia. Specialmente è degno di rilievo il grande accrescimento di sviluppo marinaro della Norvegia che ha ora una marina assai superiore alle proprie occorrenze ed adempie veramente la funzione di vettore internazionale, con navi da carico ultimo modello, costruite in tempi recenti, investendovi i grandi guadagni fatti durante la guerra.

Si fa anche il paragone tra il progresso fatto da noi e quello degli altri Paesi, in confronto dell'anteguerra, quando il nostro naviglio era 1.420.000 tonnellate; sicchè avremmo da allora più che raddoppiato. In un momento in cui il tonnellaggio mondiale è eccessivo e si tratta di ridurlo ci si incolpa del troppo cammino percorso. Ma ciò non è esatto; e sarebbe bene che le statistiche fossero più precise ed impedissero erronei apprezzamenti. Si dovrebbe indicare sempre in tali tabelle statistiche il tonnellaggio antebellico dell'Austria ricordando che noi ne siamo i successori nella sua posizione marittima, nel suo naviglio, nei suoi cantieri, almeno per quanto riguarda Fiume e Trieste, cosicchè il tonnellaggio che ci deve venire attribuito nell'anteguerra, agli effetti di quei confronti, non è solo il nostro, ma la somma dei due, cioè in tutto circa 2.300.000 tonnellate; ed allora l'aumento non apparirebbe più eccessivo, limitandosi a circa 20 per cento, meno cioè di tanti altri Paesi.

HOST VENTURI, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. L'Austria è morta da parecchio tempo.

RICCI. Sì! ma nell'anteguerra viveva.

HOST VENTURI, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. Noi dobbiamo tener conto delle demolizioni.

RICCI. Ho tenuto conto anche delle demolizioni. Ma non è il numero delle tonnellate che importa, è la qualità, specie nella marina di linea; e qui noi abbiamo fatto grandi progressi e ne va data giusta lode all'onorevole Ciano che ha promosso con tanto fervore

questo sviluppo. Forse, non per colpa sua, si è camminato troppo. Ma chi poteva prevedere, nel 1924 e nel 1926, in periodo di inflazione, quando facile era il credito, quando eravamo inondati dall'oro americano, chi poteva prevedere gli anni di magra che poi seguirono?

L'aver costruito tumultuariamente, non nel senso che così si sia costruito male, ma nel senso che si sono costruite molte navi in pochi anni, potrà portare a questa conseguenza: che come sorsero a pochi anni di distanza l'una dall'altra così diventeranno vecchie quasi tutte assieme, e ci troveremo tra circa una decina d'anni a dovere rinnovare tutta la nostra marina di linea.

Qui può sorgere la questione: avremo allora nuovamente i larghi mezzi che avemmo dal 1924 al 1929? Oggi abbiamo una marina di linea largamente sovvenzionata e le sovvenzioni, escluse quelle delle navi da carico, arrivano a 317 milioni di lire. Qualche anno fa erano di 150 milioni; e teniamo presente che il potere di acquisto della lira è sensibilmente cresciuto. Non importa comunque si sovvenzioni la marina di linea, purchè essa renda al Paese e purchè le sovvenzioni siano osservate quanto allo spirito col quale furono date. Lo spirito della sovvenzione era anche questo: che essa servisse non solo a compensare determinate deficienze di esercizio, ma anche a permettere un ammortamento della nave e, a suo tempo, un rinnovo, un rifacimento. Ora, disgraziatamente, le condizioni di quasi tutte (e vi sono poche onorevoli eccezioni), le nostre Compagnie di navigazione sono ben poco liete: pochissimi ammortamenti furono fatti; in qualche caso subentrò lo Stato; prima assegnò la sovvenzione di cui abbiamo parlato, poi prestò largamente e poi addirittura acquistò le azioni per mezzo di Istituti parastatali.

Ma tutti questi bilanci, si potrebbe dire in lingua povera, mostrano le ossa, ed è dubbio se, a suo tempo, tali Società avranno la forza di ricostituire le loro flotte, anzi se avranno la forza di arrivare in fondo alla sovvenzione senza bisogno di nuovi aumenti, come fu fatto in questi anni. Io avrei avuto caro di vedere nella relazione del bilancio qualche accenno sui bilanci delle Società sovvenzionate, come si faceva negli anni scorsi. Ho preso qualche dato dalle pubblicazioni ufficiali dei bilanci,

ma gli accenni che negli anni scorsi erano contenuti nella relazione erano più dettagliati, perchè elencavano le merci trasportate, i noli medi, ecc. e ci si poteva fare una idea dei risultati pratici delle sovvenzioni.

Disgraziatamente questi dati da qualche anno sono stati soppressi nella relazione e la loro soppressione coincide con il periodo di minore benessere.

Io faccio voti che in qualche modo si possa raggugliare il Senato, il quale vota le sovvenzioni annualmente, sull'andamento di queste Società; non perchè intenda io limitare i loro servizi. È argomento di orgoglio, è argomento di soddisfazione per qualunque Italiano, specialmente poi per chi vive in città marittime, il conoscere i trionfi della bandiera italiana nel traffico con l'estero.

Ma oggi, in conformità della premessa che ha fatto, quando si tratta di procurare oro al Paese, noi dobbiamo essere più rigorosi, più severi, e vedere veramente quali navi, quali servizi abbiano con l'estero un bilancio attivo e quali un bilancio passivo, perchè può essere necessario ridurre o sopprimere quei servizi che non portino oro in Patria. Non importa quale sia il bilancio definitivo in lire italiane; io mi riferisco in questo momento al solo bilancio-oro.

Veniamo ora alla marina da carico. Qui la questione è più semplice, non essendovi lo Stato impegnato e limitando la sua azione ai soli premi di navigazione e di demolizione.

I premi di navigazione si aggirano sui 50 milioni che non figurano nel bilancio presente perchè verranno poi aggiunti, come l'anno scorso, dato che di solito si votano non per anno finanziario, ma per anno solare, quindi verranno aggiunti in dicembre o gennaio. I premi di demolizione sono invece di 2 o 3 milioni, ed un forte tonnello di antiquato è stato demolito, in tre anni 738.000 tonnellate.

La marina da carico con questi premi tira innanzi con le sue forze; abbiamo anzi armatori i quali chiedono di acquistare nuovo naviglio, perchè trovano la loro convenienza a viaggiare pur nelle condizioni attuali.

Nasce ora la questione se sia bene acquistare naviglio usato, sia pure relativamente giovane e cioè inferiore ai 10 anni, prendendolo all'estero o se ci si debba sforzarci per costruirlo in Paese. Evidentemente l'ideale sarebbe di

costruire in Paese anche la nave da carico, come costruiamo la nave di linea. Questa è evidentemente la tendenza del Governo il quale, circa sei o sette mesi fa, ha aperto un concorso (e ha fatto benissimo) per il tipo di nave da carico da costruire in Italia.

Ci auguriamo che il concorso dia buoni risultati e che possiamo avere effettivamente la nave da carico di tipo italiano. Per altro bisognerà allora appoggiare tutte le ordinazioni di navi da carico in Italia e fermare gli acquisti all'estero. Perché i nostri cantieri possano costruire navi da carico a buon prezzo, fino a fare concorrenza all'estero, bisogna che ne abbiano da fare molte, tanto da arrivare quasi alla costruzione in serie. Mentre la nave di linea viene costruita unità per unità perché le varie unità differiscono le une dalle altre, le navi da carico invece debbono essere costruite in grande quantità, e possibilmente in serie, se si deve darle a buon prezzo. Dovremo dunque, ripeto, prepararci ad appoggiare in avvenire tutte le ordinazioni di navi da carico in Italia, fermando gli acquisti di navi all'estero. Ciò potrebbe farsi dando un maggior premio di navigazione per la nave costruita in Italia.

Qui risorge la questione dell'oro. Se noi costruiamo in Italia abbiamo un minor esodo di danaro all'estero; avremo l'esodo relativo ai materiali che sarà inevitabile acquistare all'estero, ma non avremo l'esodo del danaro occorrente per la mano d'opera. Quindi la bilancia dei pagamenti ne avrà un vantaggio.

Riguardo alle navi da carico, dato appunto che oggi si tratta di portare la massima quantità d'oro in Paese, io debbo modificare alquanto ciò che dissi anni addietro circa la opportunità di obbligare la nave sussidiata a toccare periodicamente qualche porto italiano, cioè a viaggiare un po' più da o per l'Italia, sì da apportare al Paese il vantaggio del basso nolo derivante dal premio. Oggi il problema è diverso. Oggi si vuole che la nave sussidiata porti in Italia la maggiore quantità possibile d'oro; quindi lasciamola libera: vada in cerca dei noli dove meglio le conviene. Vuol dire che il servizio per l'Italia potremo anche farlo con navi estere: le navi italiane torneranno spontaneamente sulle nostre rotte quando i noli coll'Italia saranno i più remunerativi.

La necessità di mantenere la nostra marina

sia di linea che da carico continuamente giovane deriva non soltanto dal logorio del materiale, ma anche dal progresso che fa la tecnica ed anche dal mutare delle esigenze, dal cambiamento della moda, per così dire. Oggi, per esempio, la nave di lusso, la nave-albergo, forse è in periodo di minore ricerca. Abbiamo i tipi « cabin-steamers » degli americani che fanno un'accanita concorrenza alle navi di lusso perchè possono fare prezzi più bassi. I viaggiatori milionari sono divenuti rari; e v'è un numero sempre più grande di persone disposte a indugiare un giorno di più nel viaggio pur di risparmiare nel prezzo.

La nave di lusso oggi viene anche adoperata in crociere: evidentemente è come adoperare un'automobile da corsa per andare da qui alla stazione. È un uso troppo modesto per un'entità così grandiosa e veloce.

In materia di navi da carico poi si studiano continuamente tipi nuovi: abbiamo, per esempio, le navi « Arcform » dei cantieri Isherwood inglesi, recentemente costrutte, che hanno una sagoma un po' diversa da quella usuale, costano poco, hanno una buona velocità e poco consumo di combustibile e sono bene studiate per compiere rapidamente sia l'imbarco che lo scarico. Insomma è tutto un rinnovarsi e noi dobbiamo seguire con elasticità di criterio questa evoluzione cagionata soprattutto dalla crisi dei noli.

La relazione si occupa del movimento portuario e ha parole di soddisfazione vedendo che il movimento dei nostri porti è aumentato. Ma bisogna distinguere, come ho già accennato altre volte, la navigazione di cabotaggio dal traffico con l'estero. Questa distinzione risponde ad una differenziazione di concetti dalla quale io non vorrei si prescindesse mai nelle statistiche ufficiali.

Le statistiche ufficiali d'altri Paesi raramente distinguono, ma in essi la navigazione di cabotaggio non ha, data la loro configurazione geografica, l'importanza che ha in Italia. In Francia, per esempio, gli imbarchi per cabotaggio furono nel 1931 tonnellate 3.176.000 mentre il traffico coll'estero fu tonnellate 44.000.000.

Nel 1934 il nostro movimento di imbarco e sbarco di cabotaggio arrivò a tonnellate 12.730.000 contro tonnellate 25.154.000 del commercio con l'estero: è quindi circa metà di quest'ultimo. Le statistiche e i comunicati

LEGISLATURA XXIX — 1ª SESSIONE 1934-35 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 MAGGIO 1935

ufficiali dicono impropriamente che nel cabotaggio furono trasportate tonnellate 12.730.000. Ma questo è il movimento di imbarco e sbarco; in realtà trasportò solo metà, cioè tonnellate 6.365.000, perchè si conta sia la partenza che l'arrivo. Invece, nel traffico coll'estero abbiamo in Italia solamente il porto dal quale si parte o il porto al quale si arriva, sicchè in questo caso il movimento complessivo di imbarco e sbarco si identifica veramente colle quantità trasportate.

Questo è un concetto abbastanza chiaro che da sè solo darebbe ragione di tener diviso nelle statistiche il servizio di cabotaggio.

BENNI, *ministro delle comunicazioni*. Nei confronti è la stessa cosa. L'anno scorso e quest'anno abbiamo gli stessi elementi statistici. Quindi il confronto è esatto.

RICCI. Non ho ancora fatto confronti tra un anno e l'altro. Il cabotaggio è aumentato

notevolmente: da tonn. 9.674.000 del 1928 siamo passati gradatamente a tonn. 11.318.000 del 1933 e a tonn. 12.730.000 del 1934 con un aumento in quest'anno di tonn. 1.412.000 nel complesso di sbarco e imbarco.

Nel traffico coi porti esteri l'aumento dal 1933 è pure discreto: da 20.851.000 a 25.154.000. L'aumento è dovuto quasi interamente, e cioè per oltre tonn. 3.000.000, al carbone ritirato dalle Ferrovie di Stato. Vi è una contrazione negli imbarchi compresi nelle cifre suddette, — che furono tonn. 2.832.000 nel 1933 e tonnellate 2.574.000 nel 1934. Purtroppo le nostre esportazioni e i nostri transiti per l'estero sono in diminuzione. Al mio discorso alleggerò due tabelle, che non è il caso di leggere ai colleghi, nelle quali è calcolato il movimento totale dei porti ed il traffico nelle varie direzioni colla partecipazione della bandiera italiana.

Movimento dei porti italiani distribuito per correnti di traffico secondo i dati della Direzione della Marina Mercantile.

(Somma degli sbarchi e degli imbarchi in migliaia di tonnellate).

	1928		1929		1930		1931		1932		1933		1934	
	Tonnellate	% Bandiera italiana	Tonnellate	% Bandiera italiana	Tonnellate	% Bandiera italiana	Tonnellate	% Bandiera italiana	Tonnellate	% Bandiera italiana	Tonnellate	% Bandiera italiana	Tonnellate	% Bandiera italiana
1. Mediterraneo	3.498	79	3.824	80	3.697	78	3.006	77	2.734	77	3.038	73	3.353	72
3. Mar Nero	1.642	75	2.069	80	3.363	61	3.549	61	3.403	62	3.532	59	3.771	53
3. Nord Europa	13.437	38	14.042	42	13.141	37	11.132	33	9.547	30	10.356	28	13.504	32
4. Africa Occidentale	287	70	341	75	472	77	361	75	332	77	421	80	534	76
5. Nord America	3.266	63	2.794	61	2.541	51	1.524	62	1.188	62	1.284	59	1.208	57
6. Sud e Centro America	2.589	42	2.210	47	1.463	49	1.778	42	1.539	32	1.058	53	1.327	50
7. Australia	294	16	181	22	251	23	248	20	275	20	133	46	66	69
8. Altri paesi oltre Suez	1.242	62	1.357	61	1.164	57	1.130	56	1.060	50	1.029	57	1.391	49
9. Totale traffico estero	26.255	49,8	26.818	53,4	26.092	49,7	22.728	47,3	20.078	44,4	20.851	45,7	25.154	43,6
10. Cabotaggio	9.674	98	9.930	97	9.323	97	9.709	97	10.292	97	11.318	97	12.730	98
11. Totale traffico dei porti italiani	35.929	62,6	36.748	65,6	35.415	62,7	32.437	62	30.370	63,3	32.169	63,7	37.884	62,5
12. Quantità trasportata nel traffico estero da navi italiane	13.079	—	14.368	—	12.982	—	10.757	—	8.907	—	9.523	—	10.968	—

LEGISLATURA XXIX — 1ª SESSIONE 1934-35 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 MAGGIO 1935

Movimento della navigazione nei porti italiani secondo le statistiche delle R. Dogane.

(migliaia di tonn.)	Italia			Genova			Venezia			Trieste		
	1934	1933	1929	1934	1933	1929	1934	1933	1929	1934	1933	1929
arrivi:												
1 navigazione internazionale bandiera italiana	7.337	5.732	9.599	1.601	1.532	2.796	1.060	708	1.076	365	138	542
2 navigazione internazionale bandiera estera	10.880	8.402	9.790	3.286	2.543	2.834	1.237	904	790	605	404	581
3 navigazione di scalo — bandiera italiana	1.787	1.824	2.045	342	372	381	329	311	353	226	257	324
4 navigazione di scalo — bandiera estera	1.842	1.563	1.123	232	267	137	181	132	91	69	86	99
	21.846	17.521	22.557	5.461	4.714	6.148	2.807	2.055	2.310	1.265	885	1.546
5 cabotaggio—bandiera italiana	7.805	6.736	5.992	686	644	683	471	367	268	548	467	630
6 cabotaggio—bandiera estera	55	86	58	5	9	—	1	6	8	12	7	4
	29.706	24.343	28.607	6.152	5.367	6.831	3.279	2.448	2.586	1.825	1.359	2.240
partenze:												
7 navigazione internazionale bandiera italiana	698	689	1.233	80	99	252	31	42	103	30	23	86
8 navigazione internazionale bandiera estera	924	999	1.105	143	193	219	16	55	32	43	41	65
9 navigazione di scalo — bandiera italiana	540	521	740	68	88	110	38	43	74	142	80	194
10 navigazione di scalo — bandiera estera	458	490	598	66	66	74	9	7	17	15	22	39
	2.620	2.689	3.666	357	446	655	94	147	226	230	166	384
11 cabotaggio—bandiera italiana	7.454	6.559	5.817	701	667	427	381	374	185	418	360	489
12 cabotaggio—bandiera estera	41	80	49	9	12	16	3	3	12	4	3	3
	10.115	9.328	9.532	1.067	1.125	1.098	478	524	423	652	529	876
partecipazione percentuale della bandiera italiana al traffico estero:												
sbarchi	42	42	52	36	40	52	49	47	61	46	45	56
imbarchi	43	45	54	41	41	55	73	57	78	75	62	72

La partecipazione della bandiera italiana, come percentuale è diminuita, e specialmente è doloroso constatare che sia diminuita per la navigazione di scalo, cioè di linea. Ciò significa che per le esportazioni ci serviamo più della bandiera estera. Dirò meglio: noi facciamo più progressi nel servirei della bandiera estera che nel servirei di quella italiana.

Voce. Male!

RICCI. Male dice un collega. Ma a questo sono arrivate le nostre sovvenzioni. Non è però da meravigliarsene perchè ogni marina sovvenzionata ritiene di essere un poco padrona in casa sua e va ad invadere il campo altrui col sistema del « dumping ». Allo stesso modo che la marina estera fa progressi in casa nostra così probabilmente noi facciamo progressi in casa d'altri, cioè nel traffico fra terzi.

Ma vediamo bene questo fenomeno. Ci sono delle lagnanze di commercianti italiani i quali dicono che le navi di linea italiane, e principalmente quelle che fanno il traffico dei passeggeri, non curano sufficientemente il traffico delle merci. I grandi agenti delle Compagnie se ne occupano poco. Altra lagnanza è che essendo state fatte delle forti concessioni ferroviarie dalla Svizzera, dalla Francia e dalla Italia stessa a grosse Case di spedizioni, ci sono delle merci destinate all'Italia le quali arrivano a noi per terra, servendosi dei porti del Nord, attraverso la Svizzera. Ed allora si capisce che queste merci non possono valersi della bandiera italiana. E questa sarebbe una cattiva conseguenza delle concessioni fatte dalle nostre Ferrovie di Stato.

Vien citato perfino un esempio un po' curioso. Dovevansi mandare qui dagli Stati

Uniti alcune casse contenenti girini (ranocchi) destinati a non so quale nostro istituto zoologico. Ebbene anche per questi modesti batraci la Casa di spedizione incaricata dal nostro Governo si valse di un vapore estero, del porto dell'Havre, e di varie ferrovie estere.

Veniamo al bilancio preventivo delle Ferrovie di Stato. Esso prevede una diminuzione di entrate di lire 200 milioni (da 2.780 a 2.580 milioni) compensata in parte mediante forti economie, tra le quali è principalmente degna di nota quella di 98 milioni realizzata sul personale (da lire 1.473 milioni a lire 1.375 milioni), non per riduzione di stipendio, ma per diminuzione di numero e per la sostituzione di personale anziano con personale giovane. Altre economie si verificano nelle spese di manutenzione. In tal modo il disavanzo aumenta di soli 50 milioni, salendo così da 850 milioni a 900. In mezzo a tante difficoltà continuano però ad esservi elementi favorevoli all'esercizio ferroviario cioè i bassi costi. Fra essi il prezzo dei combustibili. Sicchè si prevede una spesa di 168 milioni, invece di 185 milioni dell'anno scorso. Però, per quanto riguarda l'energia elettrica si prevede una spesa di 98 milioni invece di 76 milioni a causa del maggior numero di linee elettrificate. La somma totale è così quasi invariata. È bene notare che grazie alla crisi nel mercato internazionale e al ribasso della sterlina abbiamo pagato nel 1934 il carbone a prezzo molto basso cioè lire 82; nel 1920-21 lo si pagò lire 417,86 cioè 410 per cento di più, cosicchè se oggi ancora si avesse quel prezzo si avrebbe una maggiore spesa di lire 689 milioni con un corrispondente maggiore disavanzo.

Questo dico per dimostrare quanto sia saggio provvedimento quello di estendere la elettrificazione delle linee, allo scopo di renderci indipendenti dall'estero in fatto di combustibile. Non dico renderci indipendenti completamente, perchè sarebbe una assurdità. Infatti ci sono delle linee a poco traffico nelle quali non sarà mai conveniente introdurre la trazione elettrica. In ogni modo si dovrebbe arrivare a dimezzare l'attuale consumo di carbone, che è di tonn. 2.200.000 circa, mentre l'elettrificazione sostituisce il consumo di oltre 700.000 tonnellate.

Queste considerazioni, già fatte altre volte oggi acquistano maggior sapore di attualità a

causa della necessità di introitare oro o almeno mandarne all'estero il meno possibile.

Un altro punto che a questo riguardo io credo opportuno di toccare è il movimento di transito sulle ferrovie, il quale pure è suscettibile di portar oro in Paese. Credo che non sia relativamente una gran cosa. Quello via Genova arriva forse a 150.000 tonnellate. Quello via Trieste e Fiume rappresenta certo un tonnellaggio molto più elevato, che però riguarda un breve tratto ferroviario, sicchè il prodotto dei noli non può essere molto forte. Poi vi sono i traffici internazionali oggetto di speciali accordi e concessioni, di cui la relazione delle ferrovie dà qualche cenno. Però manca una trattazione completa relativa a tutto il traffico di transito e sarebbe bene farla, se possibile, per conoscerne l'importanza e sapere quanto rende al Paese in valuta aurea.

Il grave disavanzo dell'azienda ferroviaria, 900 milioni, rappresenta il 55 per cento del disavanzo totale del bilancio dello Stato che è circa un miliardo e 700 milioni. Sarebbe da discutere se tutti gli aggravii di questo bilancio siano realmente da imputarsi all'esercizio ferroviario o se non siano invece da accollarsi, o interamente o parzialmente, allo Stato. Tali sono, per esempio, le pensioni. Io ne ho già discusso l'anno passato. Le pensioni rappresentano un onere netto di 416 milioni, più il reddito del fondo pensioni, che ora è soltanto 49 milioni (era un po' più, ma essendo investito in consolidato, ha subito la contrazione dal 5 al 3 e mezzo) e più le ritenute sugli stipendi, dell'importo di lire 75 milioni, totale circa lire 740 milioni.

Le ferrovie quando ebbero dei superi (negli anni dal 1925 al 1930 ebbero complessivamente un miliardo e 128 milioni di utili) furono troppo sollecite a versarli allo Stato. Meglio sarebbe stato se li avessero accantonati per aumentare il fondo delle pensioni. Ma quel che è stato, è stato; e le recriminazioni non valgono. Poichè le pensioni, come sono attualmente, furono imposte per legge, per ragioni politiche, sarebbe anche giusto che una buona parte di esse fossero a carico del bilancio dello Stato. Intendiamoci, con questo il disavanzo dello Stato resta quello che è: è soltanto questione di vedere se lo scriviamo nel bilancio delle ferrovie o nel bilancio delle finanze.

Argomenti consimili potrebbero farsi circa

gli interessi. Qui lo Stato è un po' usuraio perchè ha ridotto gli interessi a suo debito del consolidato ed ha imposto riduzioni fra privati, ma non ha ancora ridotto gli interessi a suo credito verso le ferrovie. Una riduzione dovrebbe pur farsi.

Altro elemento è il prestito per la elettrificazione che veramente fu fatto a condizioni onerose. Sopra un miliardo e 200 milioni di prestito emesso, vi furono — lo dice la relazione — ben 120 milioni di perdita dovuta a scarto, spese d'emissione, ecc. Anche gli interessi furono gravi. Tale prestito fu fatto nel giugno e luglio 1933 più per il finanziamento dello Stato che per le ferrovie: infatti i pagamenti per i lavori di elettrificazione ebbero inizio molto dopo e il bilancio dell'azienda ferroviaria a fine giugno 1934 mostra come quell'importo fosse a quell'epoca ancora intatto. Invero esso figura nelle attività come contante depositato nelle casse dello Stato, insieme con altre somme; e la Tesoreria vi corrisponde gli interessi che nell'esercizio scorso furono lire 50 milioni.

La causa vera del deficit delle ferrovie è nella diminuzione della quantità di merce trasportata: anche dei passeggeri, ma soprattutto nella diminuzione della quantità di merce. La cosa è nota: pensino i colleghi che mentre nel 1929-30 s'incassarono per merci 3 miliardi e 33 milioni, nel 1933-34 si incassò solo un miliardo e 603 milioni. Per i passeggeri la diminuzione è minore perchè da un miliardo e 613 milioni siamo passati ad un miliardo e 111 milioni. Ne è causa principale la concorrenza automobilistica e forse anche un poco la concorrenza del cabotaggio. Questo ultimo, per quanto abbia fatto progressi, è così lontano dal costituire una minaccia, che possiamo addirittura trascurarlo. Parliamo dunque della concorrenza dell'autocarro, e cioè delle sole merci, donde viene il maggiore e più minaccioso pericolo.

Nella relazione delle strade ferrate si calcola che gli autocarri abbiano portato via il 20 per cento del traffico. Forse sarà anche di più, ma le ferrovie parlano solo di un 20 per cento che rappresenterebbe per loro un danno di 500 milioni.

Che cosa hanno fatto le ferrovie per opporsi alla crescente diminuzione di traffico, per

reagire alla concorrenza degli automobili? Hanno fatto delle concessioni. Hanno cercato (o sono stati cercati) gli utenti cui veniva proposto, o si diceva venisse proposto, l'uso dell'autocarro e, affinchè questi utenti non abbandonassero le ferrovie, ma ne restassero fedeli clienti, le ferrovie hanno fatto riduzioni. Quindi abbiamo oggi due classi di utenti: quelli a piena tariffa e quelli a tariffa ridotta affinchè non ricorranò agli autocarri.

Dice la relazione che fu così mantenuto alle ferrovie un traffico di 8 milioni e 60 mila tonnellate (l'anno scorso 3 milioni e 709) pari a lire 424 milioni (l'anno scorso 130 milioni) con una riduzione media di 17,83 per cento e con un sacrificio delle ferrovie di circa 90 milioni. Vi è stato il criterio utilitaristico che si capisce possa predominare in una azienda privata e si capisce vi si ispirino i privati, esercenti ed utenti, ed anch'io in tali condizioni ne approfitterei. Ma, quando lo Stato ricorre a queste differenziazioni, è il caso di esaminare se si mantenga nei limiti della giustizia o no.

Se un'azienda lavora poco, e quindi poco si vale della ferrovia, paga la tariffa normale. E se non vi è la concorrenza dell'automobile o di un canale navigabile la ferrovia non va a cercarla; sarà forse l'utente che di propria iniziativa andrà a cercare la ferrovia per avere riduzioni, come le hanno i suoi concorrenti. Ma il caso è piuttosto raro perchè in generale le concessioni sono tenute segrete almeno per un certo tempo. Poniamo il caso di due produttori dello stesso articolo, uno grande e l'altro piccolo, che vendano la loro produzione in tutta l'Italia. Il piccolo produttore fa prodigi di lavoro e di diligenza, fa ogni sforzo per progredire e riesce a combattere contro la concorrenza del grande. Questi va dalla ferrovia, ottiene una riduzione su tutti i suoi trasporti del 18 per cento, e con ciò si pone immediatamente in grado di combattere il piccolo, il quale deve o soccombere od essere assorbito dal grosso. È la storia delle miniere di petrolio americane e delle ferrovie americane e dei «trust». Le grosse società petrolifere acquistavano le ferrovie o le ferrovie acquistavano i grandi gruppi petroliferi: in tali casi i petroli venivano trasportati a condizioni di favore, ed i piccoli produttori non potevano difendersi e venivano assorbiti.

Così noi andiamo favorendo la grande industria, la quale in certe produzioni è necessaria, e non c'è niente da dire, quando si forma spontaneamente senza privilegi; ma ritengo che lo Stato non abbia da favorirla, almeno non lo proclama perchè sentiamo invece dire che si devono aiutare i piccoli industriali, la ricchezza diffusa, gli artigiani, ecc. In ultima analisi poi il provvedimento è anche contrario all'azienda ferroviaria stessa perchè quando verranno assorbiti tutti i piccoli produttori la ferrovia avrà un minor cespite di entrate. E vi è infatti un crescendo: nel 32-33 si trasportarono a tariffa ridotta tonnellate 3.709.000; nel 33-34, tonnellate 8.060.000. Vi è poi una contraddizione: si sente dire che il traffico dell'autocarro si deve aiutare, si deve promuovere per ragioni particolari, perchè è bene che l'Italia abbia un forte parco di automezzi; allora perchè lo combattiamo con queste riduzioni ferroviarie soltanto quando esse vanno a favore di grosse aziende e di grossi utenti?

La questione dell'autocarro è stata discussa più volte e vi è in corso un progetto di legge, mi pare dello scorso dicembre, per il disciplinamento dei trasporti con gli autocarri; però non credo che quel progetto arrivi a dirimere le difficoltà di cui ora sto parlando.

La questione è viva qui ed all'estero. È di attualità il *referendum* della Svizzera, avvenuto una ventina di giorni fa. La Svizzera aveva proposto una soluzione violenta, mercè la quale quelle ferrovie di Stato, fortemente deficitarie a causa della concorrenza degli autocarri, avrebbero sopraffatto l'autocarro stesso. Si sarebbero messe all'autocarro limitazioni per il traffico tra i 30 ed i 100 chilometri e lo si sarebbe addirittura vietato oltre i 100 chilometri. Tale il progetto della Svizzera sul quale fu chiamata la popolazione a *referendum*; e la popolazione lo respinse pronunciandosi a favore della libertà. Ed io sono dello stesso avviso.

Anche in Germania c'è una specie di violenza dello Stato sul traffico dell'autocarro, che viene ad essere limitato entro certe distanze. Io mi permetto di dissentire da questa politica e vorrei invece che si adottasse un altro mezzo, del quale ho già parlato in altra occasione. Allora io feci riferimento allo studio che della questione fece in Inghilterra la com-

missione Salter. Non si tratta della scoperta dell'America, ma di una deduzione molto semplice. Vi sono due avversari: le ferrovie e gli autocarri. Vinca quello dei due che ha maggiori qualità, ma si battano con armi eguali, cioè mettiamo sopra un terreno di perfetta eguaglianza l'uno e l'altro: poi vedremo il da farsi, e lo Stato potrà intervenire a sostegno dell'uno dei due quando lo crederà necessario, con piena cognizione di causa.

Orbene, attualmente essi non sono in pari condizioni. Le ferrovie pagano tutta la manutenzione della sede e quella delle stazioni. Questo pagamento viene fatto mercè le tariffe ferroviarie: ogni tonnellata di merce (pre-scindiamo dal trasporto dei passeggeri) paga in relazione al percorso. Lo stesso non avviene per l'autocarro, anzi ne siamo ben distanti e ciò per due motivi. Prima di tutto le spese di manutenzione delle strade (non delle sole strade statali, ma di tutte le strade) e le spese di manutenzione dei posteggi, nelle piazze e nelle vie delle città, non sono pagate dal traffico dell'autocarro e la merce trasportata con questo mezzo non vi concorre nella dovuta proporzione. Se teniamo presente il dazio sulle esenze, se teniamo presenti le tasse di circolazione, se cumuliamo insomma tutti i proventi dell'automobile e li confrontiamo colle vere e totali spese di manutenzione di strade e di posteggi, abbiamo una differenza fortissima a favore del traffico automobilistico. Oltre a questo il pagamento della merce trasportata sopra l'autocarro non viene fatto per tonnellata-chilometro e così pure la tassa di circolazione non è per tonnellata-chilometro, ma è un tanto fisso all'anno: se poi l'autocarro cammini o non cammini, la tassa si paga lo stesso, sicchè chi ha pagato la tassa, per non tenere il suo camion inoperoso, è spinto a farlo servire, a farlo fruttare, a farlo viaggiare insomma anche sotto costo. Invece si potrebbe applicare la tassa di circolazione per tonnellata-chilometro, o almeno per chilometro percorso. È possibile misurare il cammino percorso dell'autocarro. E così si avrebbe un gravame proporzionato all'uso, gravame che potrebbe essere imposto anche in misura decrescente col crescere del lavoro. Messa la questione in questi termini, vedremmo che la concorrenza tra le ferrovie e le automobili

dovrebbe equilibrarsi. Quello dei due concorrenti che avrà maggior capacità, potrà vincere. Ma io credo che ci sarà posto per tutt'e due; ma relativamente, poichè noi dobbiamo tener presente la nostra situazione speciale. L'Italia per sua fortuna è un Paese di traffico limitato. Ogni regione d'Italia basta a se stessa più che ogni altra regione dell'estero. La Francia ha bisogno di trasportare, solamente per ferrovia, malgrado la contrazione di movimento dovuta alla crisi, 220 milioni di tonnellate, e per canali 52 milioni: 80 milioni sono carbone, prodotto nelle miniere francesi o importato. L'Inghilterra trasporta per ferrovia 258 milioni di tonnellate, la Germania 325 milioni. Noi trasportiamo 34 milioni di tonnellate e fra questi il carbone conta per meno di 8 milioni. Siamo quindi in una condizione diversa e non possiamo pensare ad aumentare il nostro traffico per sua natura ristretto, sia quanto all'automobile che quanto alle ferrovie; dobbiamo necessariamente aspettarci che uno dei due riduca il suo lavoro. E quale dei due dovrà ridurlo?

Se applichiamo il già citato criterio dei pagamenti in valuta aurea, dobbiamo osservare che le ferrovie trasportano la merce con pochissima spesa pagata all'estero, mentre l'autocarro è tributario dell'estero per tutto il combustibile, in proporzione molto più forte. Quando invece l'automobile andrà non più a nafta ma con altri mezzi come gassogeno o elettricità ecc., allora forse potrà darsi che le cose cambino. Oggi noi siamo tributari dell'estero e più che degli automobili dobbiamo servirci delle ferrovie che rappresentano un minor esodo d'oro, tanto più che il traffico ferroviario incide fortemente sul bilancio ed impegna la Nazione. Infatti il patrimonio delle ferrovie che, secondo una valutazione forse un po' abbondante, ascenderebbe a 34 miliardi, è tutto dello Stato, e di più vi sono le ferrovie private.

Il nostro relatore rileva molto efficacemente tre tendenze. Una, dei sostenitori delle ferrovie che vogliono tale patrimonio ferroviario sia mantenuto e utilizzato il più possibile; l'altra, di quelli che sostengono l'avvenire dell'automobile e che vogliono invece che si conservi e si sviluppi il traffico con autocarri; la terza è quella dell'utente che vuole

siano tenuti presenti i suoi interessi in modo da esser servito bene e sempre più a buon mercato.

Si è però dimenticato un quarto punto di vista che è quello del contribuente. Perché qui ci sono 900 milioni di deficit: chi li paga? Naturalmente il contribuente, il quale è tratto a non trovar giusto che il carico debba essere a lui addossato. « Chi usa di un servizio lo paghi quello che costa », dice il contribuente.

Onorevoli colleghi, con questa breve scorsa abbiamo esaminato gli aggravii che pesano sul bilancio in relazione ai trasporti. Le sovvenzioni per la marina di linea ammontano a 317 milioni, le sovvenzioni per la marina da carico ammontano a 53 milioni; le sovvenzioni alle ferrovie private a 206 milioni (escluse quelle per sola costruzione, aventi carattere patrimoniale), la sovvenzione alle ferrovie dello Stato 900 milioni. Totale 1 miliardo e 476 milioni. Quasi l'intero disavanzo del bilancio. Questa è la situazione, resa più seria dal fatto degli eventuali pagamenti all'estero. Sarà il bilancio posto in grado di sopperire a queste deficienze che purtroppo vanno sempre più aggravandosi?

Espongo la questione, desideroso di promuovere lo sviluppo di tante iniziative ed attività, ma come tutti voi pensoso della pubblica finanza.

Ho sentito ieri un Membro di questo consesso dire che il Paese avanza guardando intorno e guardando il passato. Veramente noi avanziamo in una oscurità che diventa sempre più caliginosa. Le vie del futuro sono oscure e non possiamo orientarci che osservando quello che è stato fatto in passato e guardando quello che si fa intorno a noi. La conoscenza di quel che probabilmente succederà non possiamo averla neanche approssimativamente. Però non dobbiamo marciare sfiduciati; dobbiamo solo esser prudenti ed avanzare a passi misurati in modo che, conquistata una posizione, non ci si trovi poi nell'impossibilità di tenerla (*Vivi applausi*).

DEVOTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEVOTO. Onorevoli senatori, l'onorevole Ministro delle comunicazioni nel suo vigoroso e chiaro discorso alla Camera dei deputati ha avuto parole di alto e meritato elogio per i

servizi ferroviari dello Stato ed ha, ben a ragione, additato, tra gli altri titoli, la precisione degli orari, che mettono il nostro Paese al disopra di ogni altro.

Ciascuno di noi, nei suoi viaggi all'estero, conferma questo autorevole apprezzamento. L'onorevole relatore De Vito ha rivolto un caldo plauso ai dirigenti e al personale tutto che dipende dal Ministero delle comunicazioni. Non vi è chi non possa sottoscrivere questo riconoscimento.

Il corpo sanitario delle Ferrovie dello Stato. — Da medico, io ci tengo a fare una più particolare precisazione di benemerienze. Mi riferisco al personale sanitario delle Ferrovie dello Stato. Questo corpo si è costituito una riputazione scientifica sua propria, e si è particolarmente fatto riconoscere durante la guerra e soprattutto nel dopo guerra. Esso comprende dei colleghi che, oltre ad adempiere scrupolosamente alle loro specifiche mansioni, attendono a studi di carattere igienico, medico-sociale, che onorano la nostra nazione, e anche in grazia del materiale che raccolgono dalle organizzazioni di previdenza e di assistenza, che da tempo hanno messo in bella vista l'Amministrazione ferroviaria italiana, essi tornano utili con questi conferimenti.

Tali insigni colleghi sono considerati da moltissimi di noi quali collaboratori preziosissimi e nei convegni di medicina sociale, di medicina del lavoro, di medicina legale, nazionali e spesso internazionali, essi fanno degna figura e come relatori e come autori di comunicazioni originali.

Nei nostri corsi di perfezionamento, nei corsi di aggiornamento, noi ci rivolgiamo al Ministro delle comunicazioni ed alla Direzione delle Ferrovie perchè ci si consenta di averne la collaborazione. Questi medici vengono presso da noi e portano il contributo di osservazioni in campi, che sono lontani da noi, ossia quelli della complessa attività medico-ferroviaria.

Amo anche ricordare che uno dei migliori trattati attinenti all'*Igiene dei trasporti* lo dobbiamo ad un funzionario delle Ferrovie dello Stato, il dott. Filippini, e che del primo trattato, riguardante la nuovissima legge sulla assicurazione contro le malattie professionali, è autore un altro funzionario delle Ferrovie, il prof. Arnolfo Ciampolini. Questo nostro

elogio ai medici va anche esteso ai criteri, ormai basilari, su cui si basa il reclutamento del personale viaggiante delle ferrovie. Personale che è scelto con rara saggezza, che si presenta oltremodo bene sotto tutti gli aspetti, anche in quello fisico e in quello morale e aggiungerei anche con quel costante decoroso rispetto verso il pubblico, che viene tanto apprezzato specialmente dai forestieri che visitano il nostro Paese.

Per la telefonia montana. — Onorevoli colleghi, due mesi addietro ho avuto l'alto onore di parlare in questa aula e qualcheduno di voi si sarà avveduto che io, per quanto inurbato, ho cercato e cerco di restare attaccato alla montagna e alla sua gente. In queste condizioni io non potevo non salutare con vivo compiacimento un'altra relazione dell'onorevole De Vito, ricevuta nello scorso aprile e riguardante la sistemazione della rete telefonica interurbana secondaria (Regio decreto-legge 28 febbraio 1935, n. 167), nella quale l'illustre relatore ci preannunciava che la Commissione di finanza si sarebbe occupata della telefonia rurale in occasione della disamina di questo bilancio delle Comunicazioni. Io, martedì scorso, con voi, ho votato la conversione in legge di quel decreto-legge senza interloquire, perchè contavo appunto di leggere qualche cosa nella relazione a questo bilancio, che ci è stata rimessa l'altro ieri. Non avendovi nulla trovato mi sono iscritto a parlare. Poichè l'onorevole De Vito appartiene a quella schiera di spiriti eletti che amano e ricercano la collaborazione degli studiosi, che possono conferire anche qualche minuscolo contributo (io fui un po' suo milite in un Congresso importantissimo da lui presieduto tre anni or sono per la difesa del pubblico contro gli infortuni stradali) io confido che egli vorrà benignamente valersi per altra occasione, che auguro prossima, di qualche dato che io qui esporrò a favore della telefonia rurale, che preferirei chiamare, ai miei intenti, *telefonia montana*. Intanto questi dati mi permettono sottoporre alla benevola considerazione e all'alta competenza dell'onorevole Ministro Benni il quale — voi tutti lo sapete — si è sempre interessato, come mecenate e come consigliere, in opere grandiose a vantaggio degli umili e dei sofferenti.

La bonifica ideale montana si propone, nel suo significato più esteso e più fascista, il più alto grado di salute e di difesa della salute per colui che, nato o andato in montagna, vi resta fedele e vi mantiene i suoi e vi richiama altri. È questo il dettato, è questo il panorama del Duce e di Arnaldo Mussolini.

Il Fascismo molto ha già fatto; e molto va facendo in queste chiare direttive; le radio-audizioni ora raggiungono i villaggi più remoti; l'onorevole Starace può andar fiero di queste sane elargizioni, infatti il Fascismo porta lassù i più alti conforti della vita e dell'arte e dello sport; ma il telefono raccorcia, se non sopprime, le distanze e lo spazio. Se il telefono conta molto per gli affari e per le notizie, in montagna vale ancor di più sotto un altro aspetto, per raggiungere al più presto il medico, o la farmacia, o il notaio, o la levatrice quando non si può far discendere un individuo colpito da un infortunio o qualsiasi altro malato in istato di gravità repentina. Non dimentichiamolo: l'assistenza medica deficientissima e spesso assai costosa dei tempi andati, ha concorso a indebolire l'attaccamento alla montagna sul terreno degli affetti familiari, e i contadini e i montanari quante volte, nei giorni dei lutti, non ci dicono: « se, invece di esser qui, fossimo in città non avremmo avuto queste sventure »!

Io non ho dati veramente precisi, perchè le statistiche non scendono a certi dettagli che sarebbero utilissimi in questa occasione, ma si può ritenere che le morti accidentali ricorrono con frequenza maggiore nei piccoli comuni lontani, perchè non è facile sempre al medico-chirurgo di arrivare in tempo. Nel 1932 si sono avuti 14.012 casi di morte accidentale. Di questi, 4.048 si verificarono nei capoluoghi di provincia, 1.774 nei capoluoghi di circondario e nei comuni un po' più grandi, ed 8.487 nei piccoli comuni; vi sono inoltre compresi (giungendo così a 14.012), 15 casi di morte per morsicatura di vipere che considero brevemente in disparte. Oggi, non si dovrebbe più morire per morsicatura di vipere. Vi è qui un nostro illustre collega, il senatore Belfanti, il quale è alla testa di un grande e benemerito istituto che onora la scienza e la Nazione, egli potrebbe confermare che col siero anti-vipera si arriva a preservare i morsicati dalla

morte. Si muore quindi perchè manca il siero e perchè mancano le altre adeguate assistenze. Poichè non si è sempre previdenti ed in montagna, specialmente nei borghi di alta montagna, la previdenza non è all'ordine del giorno, si cade di sovente in questi disgraziati casi. Io che frequento spesso la montagna procuro, non per me ma per quei casi che posso incontrare, che vi siano sempre ove mi trattengo le fiale del siero anti-vipera dell'Istituto sieroterapico milanese e porto con me sempre una lancetta e qualche cosa d'altro per essere in grado di dare un aiuto in qualche vicenda di questo genere. Voi lo comprendete, onorevoli colleghi, in queste tragedie il telefono è un aiuto prezioso ed un conforto per una famiglia che si trova nell'ansia, sia davanti ad un ragazzo morsicato da una vipera, sia ad altre contingenze in cui, ad esempio, occorrono gli apparecchi per praticare per ore ed ore la respirazione artificiale ecc. Ma ritornando ai casi di morte accidentale, è risultato che il chirurgo potè intervenire solo in 324 casi su 13.997 morti accidentali (1932).

Nel 1931, ancora di meno, in 297 casi. Facciamo pure delle tare su queste cifre, che comprendono morti accidentali istantanee e fulminee, ma davanti alla memoria di ciascuno di noi sta che se un valente chirurgo potesse intervenire sulla base del binomio, che io chiamerei binomio « Bastianelli », che ha dato tanto meritato lustro al nostro insigne collega, « telefono e aeroplano », il numero di morti di pertinenza di luoghi lontani, quando sia impossibile il trasporto dei malati alla città, sarebbe certamente inferiore.

Citerò altre cifre. I numeri riguardanti le morti durante il puerperio e il parto sono egualmente significativi. Un consiglio per telefono, una chiamata di un ostetrico valoroso, potrebbe attenuare il linguaggio di queste cifre. Su 2.951 donne morte nel 1932 per cause determinatesi nell'atto del parto o nel periodo del puerperio, 1.648 appartengono ai piccoli comuni, e 1.303 ai grandi centri, ma qui vi entrano, come ben pensate, una parte di quelle tali manovre, da cui il ceto rurale finora ha sempre aborrito.

Per il tetano i morti sono quasi tutti di spettanza dei piccoli centri rurali e sono stati, nel 1932, 651; possono parere pochi, ma voi, con

la vostra mente, ingrandite al giusto la potenza dolorosa delle sofferenze di questi individui che per noi diventano un numero, sotto l'aspetto umano, sentimentale, veramente gigantesco anche per la partecipazione morale delle famiglie e dei vicini. Al telefono si pensa per le provvidenze davanti ai casi di morsi di cani idrofobi e via dicendo. Mi pare che insistendo con altre cifre, non farei che annerbiare l'eloquenza dei numeri che ho esposto. Ho accennato però al notaio. I medici di campagna sanno con quanta ansietà è invocato, dal padre di famiglia imprevidente e aggravato, il notaio. Anche altre persone sono attese dal morente, persone care quando non vi è il mezzo telefonico per chiamarle o per essere avvertiti della incamminata marcia della persona ardentemente attesa. Vedete quante combinazioni si aprono al telefono di montagna, che per lo meno merita di essere messo allo stesso piano sul quale abbiamo l'altro giorno messa, adottando lo stanziamento in suo favore di 100 mila lire all'anno, per 10 anni, la telefonia della pianura interurbana.

Se non temessi di umiliare un po' la solennità delle cose che ho detto, vorrei ricordare un certo costume di tempi lontani! Ma è meglio che lo ricordi, anche perchè più non si ripeterà l'accaduto.

Anni fa un albergatore di Milano — un tedesco — si vantava di queste sue conquiste telefoniche e diceva: « Quando ho da preparare un pranzo di rilevanza per le ore serali, telefonando alle 9 del mattino a Basilea, sono in grado di ricevere per il pranzo della sera il pesce che viene dal Reno ». Era un albergatore di un certo nome che amava vantarsi, e forse nelle sue parole c'era un po' di posa reclamistica, ma il fatto succedeva di sovente. Non verrà forse il giorno in cui noi avremo una organizzazione di montagna tale che permetterà ai nostri albergatori di Torino, di Genova, di Roma ecc., di telefonare ai contadini della montagna per avere dopo poche ore le fragole, i lamponi, altre frutta, i mirtilli, i funghi in un periodo inoltrato dell'anno, quando le piazze vicine non sono più in grado di offrire questi prodotti che sono pregiate produzioni tardive, ma quasi primaticce?

Io credo che ciò avverrà grazie ad impianti telefonici diffusi e moderni.

La bonifica telefonica dell'alta montagna è dunque uno dei mezzi più sicuri per assicurare o favorire il progresso della terra e della montagna. Onorevole Ministro, a voi è facile operare questa bonifica, perchè l'estensione delle concessioni telefoniche ai centri minori è stata sempre curata, ricercata con amore dalla vostra amministrazione. È ben giusto che in questo concorran anche le provincie ed i comuni. Fino dal 1919 con un decreto Luogotenenziale (9 febbraio 1919, n. 243) è stata fissata una somma per il miglioramento delle telefonie locali interurbane. Ora non possiamo augurarci che il Ministro Benni, che ha messo il suo nome sotto l'altro disegno di legge, lo metta anche sotto un altro provvedimento, ossia per la concessione di almeno 100 mila lire all'anno per l'estensione di questa telefonia alle località e quando dico *località* mi riferisco anche alle frazioni-parrocchie, al di sopra dei 1.000 metri? Ad esempio la provincia di Milano ha oggi il vanto di possedere quasi tutti i suoi comuni allacciati con le grandi linee a mezzo dell'automatico. In quasi tutti questi comuni si può parlare a qualunque ora della notte. L'Amministrazione provinciale di Milano ha versato in tre rate alla « Stipel » lire 2.500.000, ossia lire 3,50 per abitante, ed i comuni riversano alla provincia centesimi 27 per abitante e per 10 anni. Col pagamento degli interessi (4 %) da parte dello Stato la diffusione del telefono in montagna riceverà un grande impulso.

L'esempio di Milano viene raccolto in Francia, ove l'attivissimo Ministro Mandel si è proposto di provvedere di automatico permanentemente funzionante tutte le località rurali della Francia. La Francia, in cui i servizi telefonici sono quasi tutti statali, concede ai dipartimenti che anticipano i fondi, la riscossione per delegazione, per 30 anni, delle somme corrispondenti agli anticipi. Dal Prefetto del Lot e Garonne apprendo che in questo dipartimento a carattere prevalentemente agricolo (che comprende una popolazione di soli 247.000 abitanti e 326 comuni), vengono impiantati *ex novo* altri 912 posti telefonici automatici con una spesa di 2.850.000 franchi, anticipati dal dipartimento.

Innovazioni postali. — E passo oltre; amo dire qualche cosa a proposito delle Poste

e dei telegrafi, per segnalare come questa Amministrazione acquisti delle alte benemerenze anche con piccole e modeste concessioni, le quali, saggiamente disciplinate, rappresentano dei nuclei di civiltà operante. Parlo sempre della montagna. Nello scorso autunno la Direzione delle poste, convenientemente informata dall'autorità politica, ha aperto un ufficio postale in una zona desertissima dell'Appennino ligure emiliano, il cosiddetto *Passo del Bocco*. Vi era una strada provinciale, lunga 22 chilometri, senza alcun ufficio postale. Questo posto era privo di case, di alberi ed era stato anche privato della sua storia pur fulgidissima. Vi era solo un rifugio, a circa 1.000 metri sul mare, ed in questo rifugio è stato impiantato l'Ufficio postale e telegrafico, che ha segnato una provvida rivoluzione. Tutta una vita nuova è venuta creandosi intorno a questo luogo che era ridotto ad un'arida scogliera, completamente abbandonata. Nello scorso inverno vi è stata una notevole frequenza di sciatori che venivano telegraficamente informati delle cadute di nevi; ora vi si arrestano turisti, automobilisti, escursionisti ecc., e tutti vogliono attestare in un albo la loro ammirazione anche per le passeggiate che la tanto benemerita Milizia forestale ha aperto nelle vicine foreste ed il preside Gardini, tanto benemerito dei Monti liguri, ha contribuito alla redenzione del luogo. I contadini, incoraggiati, hanno infranto le rocce, vi hanno trasportato della terra e chi ora va a visitare quella zona trova degli orticelli in piena produzione di verdure. Una signora inglese ha comprato con parecchi biglietti da mille un'area, che qualche anno fa il contadino sarebbe stato contento di cedere per poche lire. È sorto un frutteto intitolato ad Arnaldo Mussolini. Tutta questa vita nuova è quindi dovuta alla creazione dell'ufficio postale e telegrafico, che si spera presto perfezionato con un telefono automatico.

Siccome di questa iniziativa si è particolarmente interessato l'ammiraglio Pession, direttore generale delle poste, che in quest'anno compie il primo decennio dell'opera che S. E. Ciano, con luminoso intuito, gli ha affidato, io credo di poter pregare S. E. il Ministro Benni di portare il saluto riconoscente e il più fervido augurio di quelle popolazioni montane

del mio paese all'ammiraglio Pession per quell'atto illuminato, che lega sempre più la montagna al Regime e a se stessa.

Ad un'amministrazione così oculata come quella delle poste non riuscirà difficile realizzare altri progressi, minuti, ma utili e senza spesa. Vi sono tanti paesini di montagna che ricevono la corrispondenza due, tre volte la settimana. Non si potrebbe, nelle concessioni automobilistiche, imporre la consegna quotidiana del sacchetto postale ai parroci presso i quali passano le automobili, esonerando i fattorini che non possono fare ogni giorno il servizio di distribuzione?

Per la stazione ferroviaria di Milano-Rogoredo.

— Onorevoli colleghi, io ho cominciato parlando delle ferrovie, e finisco ritornando alle ferrovie. Per quanto profano, oso dire qualche cosa a proposito del superamento degli automobili sulla ferrovia, da un punto di vista molto circoscritto e alquanto diverso da quello che ha sostenuto il collega Ricci, ossia sotto l'aspetto territoriale localistico, ed anche un po' sotto l'aspetto civistico e morale.

Molti di voi, onorevoli colleghi, conoscono la parte più meridionale di Milano che si estende da Porta Ticinese a Porta Lodovica, a Porta Vigentina e a Porta Romana fino a Tagliedo.

Nella zona di Porta Romana vi sono: la Regia Università fiorentissima, i Regi Istituti clinici di perfezionamento con 800 letti e la Maternità provinciale, numerosi padiglioni ospedalieri, dovuti alla generosità del mecenatismo milanese; vi sono altre magnifiche organizzazioni scientifico-didattiche, che resteranno al loro posto anche dopo il trasferimento dell'ospedale nella nuova sede. Questa vasta parte della città, che comprende superbe opere assistenziali, culturali, collegi, stabilimenti industriali, manda una sua potente propaggine diretta, come un rettilineo, verso la stazione di Rogoredo, che non è altro che la grande strada statale che prosegue verso Lodi e Piacenza, dando mano altre reti stradali laterali ai ricchissimi agglomerati a carattere agricolo.

In questa zona che ha per asse la stazione ferroviaria di Rogoredo si svolgono grandi e fittissimi rapporti con il basso milanese, con Pavia, Piacenza, con il Lodigiano, dove vivono popolazioni laboriose e intraprendenti, specialmente sotto l'aspetto dei commerci agrari;

vi sono le produzioni delle uve famose e le celebrate acque minerali di S. Colombano al Lambro e le vicine di Miradolo. Vi è un passaggio notevole di parenti di pazienti che si recano agli Istituti ospedalieri, di frequentatori della R. Università e delle altre scuole etc.

La stazione ferroviaria è alla periferia dell'urbe e dista dalla grande rete tramviaria di Milano un chilometro e 300 metri. Ora il binario della rete che continua fino alla stazione di Rogoredo è battuto da un unico piccolo tramvai modestissimo, che si muove a guisa di spola ogni quarto d'ora, di modo che la stazione di Rogoredo non può essere utilizzata da alcuno e quindi quasi abbandonata.

Ecco i dati del movimento viaggiatori del 1932 presso questa stazione che sorge alle porte di Milano.

Come i colleghi sanno, le Ferrovie, quando pubblicano i rendiconti del traffico delle ferrovie per viaggiatori, tengono conto soltanto dei partenti.

Nel 1932, anno, in cui non si era ancora verificata tutta la contrazione, di cui siamo stati testimoni in questi ultimi tre anni, i viaggiatori partiti dalla stazione di Rogoredo sono stati i seguenti: in prima classe 2 (due); in seconda classe 314; in terza classe 23.000; e questi ultimi sono in gran parte gli operai degli stabilimenti che attorniano la stazione di Rogoredo, con un incasso complessivo di lire 150.000; con 23 treni viaggiatori che fanno servizio presso questa stazione! Ogni treno ha quindi reso lire 17,85, cioè una somma appena sufficiente per coprire le spese vive derivanti dall'arresto e dalla ripresa della locomotiva. Una vera miseria, tanto più se si pensa che oltre 200.000 abitanti sono più vicini a questa stazione di Rogoredo che alla nuova stazione centrale di Milano. Secondo un calcolo, di relativa approssimazione, una stazione ferroviaria in alta Italia incassa circa lire 100 per ogni abitante del suo centro naturale. Quanto sono distanti le 150.000 lire da quello che le ferrovie potrebbero lucrare.

Se domandate a qualcuno perchè non si serve della stazione ferroviaria, vi si risponderà: vi mancano i tramvai e tutti i servizi accessori, eppure come sarebbe comodo salire e scendere dai treni che sono a pochi passi

(in piano) dal piazzale e dai binari normali della rete tramviaria elettrica.

Ed allora perchè l'Azienda tramviaria di Milano non spinge sui suoi binari fino a piazza del Duomo (e viceversa dalla piazza del Duomo a Rogoredo) quella linea 32 che oggi fa un percorso brevissimo, ma lentissimo di 20 centesimi? Se ne deriverebbe un grande vantaggio per l'Azienda, per le ferrovie, per il pubblico ossia quasi per tutti, fuori che per l'automobile e per la benzina delle migliaia di transitanti. Il motivo di questo mancato provvedimento è un mistero. Pare che si attenda, così si dice, come accade quando non si ha voglia di fare qualcosa, una sistemazione da parte dello Stato e qui delle ferrovie dello Stato, sistemazione di cui però alla Direzione generale delle ferrovie non si ha alcun sentore e non vi è traccia.

Insomma qui abbiamo la facilissima vittoria dell'automezzo sulle ferrovie, perchè tutti sono obbligati a ricorrere agli automezzi.

La stazione ferroviaria è deserta e abbandonata perchè il pubblico non è messo in condizione di utilizzarla.

Presso il Rettorato della provincia di Milano io ho sollevato la quistione, ne ho scritto anni addietro all'Autorità comunale di Milano. Nessuno si muove. Eppure questo spettacolo, che non è di marca milanese, con danno di moltissimi, continua e continuerà. Fino a quando?

In questi giorni avevo pensato di pregare S. E. Benni di dare un risveglio di clientela alla stazione di Rogoredo, autorizzando la fermata dei treni diretti diurni facenti servizio anche di terza classe. Ma ieri, in una cortese conversazione che il Ministro ha concesso a parecchi di noi, dopo la seduta del Senato, ha fatto intendere che egli è piuttosto riluttante a consentire nel momento attuale la fermata dei treni diretti alla stazione di Rogoredo.

Questo premesso, non mi permetto, naturalmente, in nessun modo di insistere e nemmeno di presentare qualche altro argomento a sostegno di una tale disposizione. Mi limito perciò a far voti che l'Azienda tramviaria di Milano, benemerita sotto tanti aspetti, renda più utilizzabile la timida ed appartata linea 32, che è così vergognosa di sè, che sui capilinea non vi è neppure una iscrizione indicante che di qui

si va col tramvaietto elettrico alla dolente stazione di Rogoredo. Si direbbe che non si voglia che questo tram serva altro che per chi sta su quel chilometro di strada statale, che, invece di tenere il suo nome classico, prende poi dei nomi di persone benemerite, ma che confondono la gente che non è del posto.

Speriamo dunque, dopo queste notizie date in Senato riguardanti i poveri incassi dal traffico di viaggiatori, per parte di un importante punto ferroviario, che si provveda al più presto da chi deve provvedere, che cioè vengano stabilite in primo tempo le più facilmente attuabili e frequenti comunicazioni tra Piazza del Duomo e Rogoredo, e in secondo tempo tra la nuova stazione centrale e Rogoredo passando per Piazza del Duomo; in tal modo la stazione di Rogoredo avrà il pubblico che ha diritto di avere, e la zona sud di Milano riceverà una notevole comodità e un qualche riconoscimento.

Dirò delle cose che sono poco sentite, ma io sono fermo in questo mio pensiero, che i cittadini italiani abbiano dei doveri verso le ferrovie dello Stato e che perciò sia necessario che da tutti si adottino i mezzi per giovare alle ferrovie. Di queste espressioni di indifferenza verso le ferrovie ne affiorano spesso qua e là, mentre invece le ferrovie dovrebbero essere circondate dall'interessamento di tutti, di ogni ceto, anche di quei concessionari di servizi automobilistici, che sono tanto favoriti dal Dicastero delle comunicazioni e che invece non adempiono scrupolosamente ai loro doveri verso le ferrovie, e assai spesso conducono in ritardo i passeggeri alle stazioni, o li depongono in parti lontane dalle stazioni per modo che questi cittadini sono costretti a rinunciare a partire coi treni senza dare un piccolo profitto alle ferrovie. Una inchiesta a questo riguardo lungo le reti mostrebbe il danno che risentono le ferrovie.

Ciascuno dovrebbe tener presente (noi medici siamo abituati a trasportare anche in altri campi i nostri termini tecnici) che le ferrovie rappresentano le arterie vitali nella struttura della Nazione; queste arterie debbono essere mantenute agili ed elastiche nella coscienza e cooperante deferenza del pubblico, che non deve mai dimenticare che la vitalità della Nazione si modella soprattutto sullo stato delle ferrovie, ossia delle sue arterie.

Concludo osservando che quando lo Stato

affronta spese notevoli per le sue linee e stazioni ferroviarie, per gli edifici statali alla periferia, per le camionabili, per le nostre Università, per l'abolizione dei passaggi a livello ecc., le Amministrazioni periferiche, i cittadini, senza trascurare il proprio interesse, dovrebbero tener conto di tutti quei sollievi che essi possono apportare in moltissime occasioni alle Aziende dello Stato, ossia dovrebbero applicare il principio della riconoscenza col restituire qualche cosa allo Stato; sono i minimi che fanno le grandi somme. Dimentichiamo troppo spesso che siamo anche un'unità economica, realizzantesi integralmente nello Stato Fascista!

Io, onorevoli senatori, chiuderò con questo rilievo. Sono da troppo poco tempo qui tra voi, perchè possa arbitrarmi di esprimere a mio nome una sensazione che, nei miei molti anni, ho visto sempre confermata nel seguire da lontano i lavori di questo Alto consesso, soprattutto nei 12 anni di vita fascista. Mi permetto supporre ed augurare che tale sensazione sia espressa invece che da me, da uno di voi tutti, che più di me avete la competenza e l'autorità di palesarla e cioè: quando il Senato del Regno rivolge una lode alla periferia, la lode conta molto; quando il Senato fa un appunto o muove un richiamo, l'appunto o il richiamo contano il doppio, perchè sono coronati da quel successo che, di regola, non è mancato mai. (*Approvazioni*).

LIBERTINI GESUALDO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIBERTINI GESUALDO. Onorevoli colleghi, mi riprometto non approfittare troppo della vostra cortese attenzione, mentre l'argomento che dovrò trattare è di carattere speciale e riguarda particolarmente la possibile soppressione del servizio su qualche linea ferroviaria della rete statale, come verrò ad esporvi.

Ed entro subito in argomento.

La discussione del presente bilancio alla Camera è stata conclusa dal discorso dell'onorevole Ministro, discorso esauriente, preciso e che può veramente qualificarsi come uno dei più forti e chiari discorsi che siano stati pronunciati in materia durante l'Era fascista. Ed io sono ben lieto di tributargliene sincera lode.

L'onorevole Capo della più complessa Amministrazione statale, resa più difficile e com-

plicata dalle attuali condizioni economiche generali, ha, tra l'altro, sfatata la faciloneria empirica di qualche oratore che vorrebbe risolvere i ponderosi problemi dell'ora, che investono specialmente i servizi ferroviari, colla soppressione pura e semplice dei servizi medesimi e più precisamente di quelli ritenuti deficitari.

Se guardiamo i risultati del movimento ferroviario di questi ultimi anni, si rileva che, malgrado gli sforzi e i provvedimenti tempestivi dell'Amministrazione, dinamizzata dall'energia fattiva di S. E. Ciano al quale mando un caldo saluto augurale, non molte delle linee esercite dallo Stato risultano veramente redditizie, in misura più o meno larga.

E non è questo un fenomeno speciale dell'Italia, come ha dimostrato anche l'onorevole Ministro nella sua brillante e precisa esposizione alla Camera. Tutto il mondo è colpito dalla crisi generale che importa contrazione di traffici e diminuzione di prodotti. Diminuzione che è andata man mano accentuandosi in questi ultimi anni per la concorrenza sempre crescente degli automezzi. A parte poi che sul bilancio ferroviario italiano gravano oneri ingenti di carattere patrimoniale, senza dei quali l'equilibrio delle entrate con le spese di competenza sarebbe perfetto. A parte ancora l'onere derivante alle ferrovie dai servizi resi alle altre Amministrazioni dello Stato, e non compensati, e dall'enorme carico delle pensioni.

Così essendo, è possibile sgravare l'Azienda ferroviaria da questi pesi enormi che non sono di carattere tecnico, rimettendo l'Azienda medesima nelle condizioni di fronteggiare con le sue entrate le sole spese di esercizio ?

Questo è il ponderoso problema che si è posto l'onorevole Ministro, nettamente e precisamente, ma che non può essere risolto col modesto e limitato provvedimento della soppressione del servizio su qualche linea di scarso o nessun rendimento. Questo provvedimento, egli ci ammonisce, anche se applicato nella sua interezza, cosa non possibile, non ci darebbe che la modesta economia di 25.000.000 annui. Senza contare che molto probabilmente l'applicazione di questa misura draconiana darebbe luogo a degli inconvenienti molto gravi, che avrebbero una ripercussione non lieve anche sull'economia degli altri servizi che traggono alimento dalle linee che verrebbero soppresse.

Inoltre un provvedimento di questo genere arrecherebbe sicuramente notevoli conseguenze per le popolazioni, le quali, pur rimanendo contribuenti dello Stato al pari di altre popolazioni più fortunate, si vedrebbero private, e non per colpa loro, di un servizio [statale del quale usufruiscono da lunghi anni e che non potrebbe essere sostituito da servizi automobilistici limitati e mal sicuri.

E su questa importante questione mi permetto richiamare la speciale attenzione dell'onorevole Ministro, riferendomi a quanto è stato detto da qualche oratore nelle discussioni alla Camera relativamente alle ferrovie della Sicilia.

È vero difatti che colà la concorrenza che viene fatta dagli automezzi è rilevante, ma le conseguenze risentono in maggior misura le linee secondarie a scartamento ridotto che davano già scarso rendimento anche prima del verificarsi delle attuali condizioni e per le quali lo Stato ha dovuto anche intervenire qualche volta col suo concorso diretto per assicurarne la continuazione dell'esercizio.

Ad ogni modo, anche per queste linee credo che sarebbe sempre necessario esaminare con ponderazione, come afferma lo stesso Ministro, a quali cause bisogna attribuire il loro diminuito rendimento cercando di eliminarle. E qui cade in acconcio raccomandare che sarebbe anche necessario sottoporre il concorrente servizio automobilistico a delle norme che dovrebbero essere garanzia di sicurezza ed esattezza per coloro che se ne servono. La libertà che si lascia per ora a questi esercenti il trasporto di viaggiatori e merci, a prezzi molto bassi e spesso con mezzi inadatti, è veramente eccessiva; e poichè si tratta anche di possibili responsabilità, a danno di viaggiatori e di merci, lo Stato ha il diritto d'intervenire perchè questa industria, che rende importanti servizi alla economia nazionale, venga esercitata con tutte le garanzie possibili per le persone e per le cose, pur senza volerne ostacolare lo sviluppo.

E per quanto riguarda le ferrovie siciliane a scartamento ordinario, esercite dallo Stato, le quali da molti anni servono regioni con centri popolatissimi, e che non potrebbero essere in alcun modo sostituite da servizi automobilistici, vorrei dire che la parola del Ministro

mi rassicura sulla loro sorte, anche se provvisoriamente queste linee si dovessero presentare con carattere deficitario, come non lo furono mai nel passato. Come lei ha ben detto, onorevole Ministro, i risultati della soppressione del servizio sulle medesime sarebbero opposti a quelli che l'Amministrazione se ne riprometterebbe.

E prima di chiudere il mio breve discorso mi permetta, onorevole Ministro, che io accenni brevemente ad un'altra questione che è stata parimenti prospettata nella discussione svoltasi alla Camera dei deputati su questo bilancio. A proposito di nuove costruzioni ferroviarie, Ella ebbe a « prendere atto » della dichiarazione di un altro deputato siciliano, il quale affermò, in rappresentanza del Congresso turistico tenutosi recentemente a Siracusa, che la Sicilia non aveva bisogno di altre ferrovie.

Ciò non è esatto, onorevole Ministro, come potrei dimostrare se l'argomento non fosse estraneo alla presente discussione e non prolungasse troppo il mio discorso. Solamente mi permetto pregarla perchè voglia accettare almeno col beneficio d'inventario questa affermazione che non corrisponde al pensiero ed alle aspirazioni delle popolazioni siciliane.

Noi abbiamo piena, illimitata fiducia nel Governo nazionale fascista, del quale ci sentiamo militi modesti ma saldi e leali, e da esso attendiamo quei provvedimenti che indubbiamente sapranno tutelare i nostri giusti interessi. (*Approvazioni*).

FALCIONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FALCIONI. Invoco per un istante soltanto la benevola attenzione del Senato e del Governo sopra un argomento che ho avuto l'onore già di trattare io stesso in quest'Aula: quello che riflette l'interessante, per noi, problema della integrazione della linea ferroviaria internazionale del Sempione, nel tratto incompiuto da Domodossola a Gallarate. Argomento che fu trattato giorni sono efficacemente alla Camera dei deputati dall'onorevole Basile, podestà di Stresa, e al quale l'onorevole Ministro ebbe a dare una risposta molto precisa che sono tenuto a ricordare per quelle conclusioni che crederò di trarne.

L'onorevole Ministro ebbe a dire, in rapporto alla questione del raddoppio del binario: « Io

non perdo di vista la necessità di procedere alla costruzione di altri raddoppi di linea (ho il resoconto sommario sott'occhio) e vi sarà provveduto con appena si possa disporre dei cospicui mezzi finanziari occorrenti ». Marco la parola « cospicui » che mi induce a soprassedere, per ora, dal riprendere la questione del secondo binario, attendendo tempi migliori.

Vi è però una seconda questione altrettanto importante e, direi, quasi parallela a quella del raddoppio del binario: quella dell'elettificazione della linea in questione. Ne parlo oggi stesso, perchè mi sento sospinto a farlo dalle dichiarazioni un po' più lusinghiere del Ministro, che leggo sempre sul resoconto sommario di ieri l'altro alla Camera dei deputati. « Mi è gradito confermare che il Governo Fascista ha deciso di spingere ancora fino a 9.000 chilometri la elettrificazione della rete dello Stato » mentre prima aveva dichiarato l'onorevole Ministro che « oggi lo Stato italiano ha già la fortuna di poter dichiarare che circa 4.000 chilometri sono quasi costruiti ».

L'onorevole Ministro tenga fede alla promessa fatta assai autorevolmente dinanzi al Senato, e si preoccupi subito del tratto in questione della linea del Sempione.

Io vorrei ricordare qui che vi sono considerazioni, d'indole internazionale soprattutto, di particolare rilievo per il nostro Paese, considerazioni che a mio modesto avviso dovrebbero indurre le autorità a provvedere sollecitamente. La Svizzera, che ha ormai elettrificato quasi tutte le sue linee, ha elettrificato tutta la rete ferroviaria interessante il Sempione: Domodossola-Losanna ed « ultra » verso la Francia, Domodossola-Ginevra, Domodossola-Berna, via Lotsberg. Mi pare quindi che anche noi dovremmo considerare questa situazione di fatto, e provvedere, anche in casa nostra, a questo comune interesse.

Un'altra cosa vorrei ancora ricordare ed ho finito, perchè so bene che non è qui il caso di richiamare tutti gli estremi di un discorso pronunziato già altre volte.

Ricordo all'onorevole Ministro quelle che furono le nostre richieste e soprattutto le promesse che già ci vennero date. Le ragioni precipue che m'inducono a perorare la causa della trazione elettrica anche per il breve tratto incompiuto in territorio nostro sono

perfettamente note e spero anche condivise da voi, onorevole Ministro, e con voi anche da tutti i vostri funzionari che non da oggi soltanto io conosco, apprezzo ed ammiro. Queste ragioni possono così sintetizzarsi:

1° adottando l'elettrificazione si otterrà un notevole miglioramento nel servizio ferroviario, rendendo possibile una più regolare e rapida marcia dei treni, specie in questo tratto di linea sul quale corre quotidianamente, come è ben noto, l'« Orient Express », e tutti sanno l'importanza internazionale di questo treno;

2° che gli inconvenienti che abbiamo altre volte rilevati e rivelati saranno con l'elettrificazione eliminati, con grande vantaggio per il trasporto sia delle merci che dei viaggiatori, e ciò, credo, meglio che con la costruzione del secondo binario, pure necessaria;

3° che la spesa occorrente, per quanto considerevole, non sarà però eccessiva.

Io che ho l'onore di far parte della Delegazione internazionale del Sempione, della quale sono ormai il membro più anziano, ho dovuto constatare più volte il buon volere delle Autorità federali per corrispondere convenientemente alle esigenze della ferrovia internazionale del Sempione.

Ritengo quindi che se l'onorevole ministro troverà modo di dire qui una parola confortante, ne proveremo soddisfazione non solo noi Italiani, ma uguale soddisfazione sarà sentita anche oltre Alpi. Io però intendo fare una dichiarazione ben precisa ed ho finito. Potrebbe darsi che voi nella vostra qualità di Ministro vi trovaste nella imperiosa necessità di dichiarare che allo stato attuale non potete assumere degli impegni assoluti. Ebbene su questo io non intendo discutere. Vi dichiaro invece che accetto fin d'ora le vostre eventuali conclusioni, convinto come sono che esse saranno ispirate, come sempre, al supremo interesse del Paese. (*Applausi*).

BANELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BANELLI. Onorevoli senatori, i dati statistici offertici dalla Direzione generale della marina mercantile ci danno la situazione della marina mercantile italiana ed elementi per il confronto con le altre principali marine del mondo. Si constata da tali dati un lieve regresso nel tonnellaggio italiano, che si deve

in modo principale alla politica delle demolizioni, che negli ultimi anni abbiamo seguito con lo scopo di arrivare in breve tempo allo svecchiamento del nostro tonnellaggio.

Coincide questo risultato con un miglioramento nel nostro movimento complessivo portuale che nell'anno 1934 si è accostato al maggior traffico registrato nel 1929, prima del crollo di Wall Street, principio delle gravi perturbazioni nell'intercambio.

Esaminando partitamente il nostro movimento portuale dell'anno 1934, vediamo che nella corrente del traffico oltre Gibilterra per i Paesi europei l'aumento è stato considerevole. Contro 2.924.253 tonnellate trasportate nel 1933 con bandiera italiana e tonn. 7.431.801 con bandiera estera, registriamo per il 1934 tonn. 4.307.609 per la prima e tonn. 9.195.908 per la seconda. Con ciò la bandiera estera guadagna 1.764.107 tonnellate, contro 1.383.356 per quella italiana.

Non ricerco le ragioni di questo cospicuo aumento, il quale però agli effetti del trasporto e del traffico portuale è interessante e segna un miglioramento al quale dovrebbe partecipare in misura più larga la nostra bandiera.

A prescindere da altri avvenimenti, questa deve essere la principale ragione per la quale il piccolo armamento italiano fa ricerca all'interno ed all'estero di navi usate da carico, con le quali navi da carico, di media età ed ancora in buono stato, si rimpiazzerebbero presto, ed a buone condizioni, i vuoti che in virtù della nostra politica per lo svecchiamento del tonnellaggio si sono verificati nella nostra marina commerciale in un periodo di forte depressione.

Il momento mi sembra favorevole per assecondare tale indirizzo dell'armamento libero, poichè, di fronte al forte contingente di navi in disarmo all'estero per mancanza di impiego (circa 8 milioni di tonnellate), l'offerta è abbondante ed a prezzo vantaggioso, mentre, in questo caso, il ripiegamento della sterlina torna a nostro favore.

Scorgono taluni in questa tendenza dell'armamento italiano libero un danno per l'attività dei nostri cantieri navali, attività che per noi è altrettanto utile e che ci è necessaria come quella dell'armamento.

Appartengo ad una regione che trae, come

la Liguria, dal lavoro nei cantieri uno dei principali cespiti di vita e di sviluppo. Non potrà mai essere, pertanto, che per motivi avversi a questa nostra industria io segua, nelle attuali circostanze, e nell'attuale favorevole congiuntura economica, l'armamento libero per l'acquisto all'estero di navi da carico di seconda mano, acquisto che tale armamento sollecita non per altro che per la enorme differenza esistente tra il prezzo del tonnello usato e quello di nuova costruzione.

La marina a vapore da carico, in Italia, come negli altri Paesi del Mediterraneo, ebbe origine proprio con l'acquisto a buone condizioni di naviglio usato, soprattutto all'estero. Soltanto dopo, in condizioni di mercato diverse, ebbero sviluppo in Adriatico e nel Tirreno le prime costruzioni di navi da carico per la navigazione libera e di linea.

Il momento attuale consiglia l'armatore italiano di seguire questa via che non danneggia oggi i nostri cantieri e che, forse a breve distanza di tempo, li favorirà.

Fatte queste molteplici considerazioni mi associo a quanto è stato detto in proposito anche con l'autorevole parola del Ministro, ieri, nell'altro ramo del Parlamento, di lasciare cioè piena libertà agli armatori di scegliersi il tonnello nel modo e nel momento in cui meglio giova all'economia armatoriale...

BENNI, *ministro delle comunicazioni*. Ho detto che non si può vietare.

BANELLI. Se non si può vietare, si dovrebbe anche poterla favorire.

Osservo a questo punto, anche per quanto riguarda il lavoro dei nostri cantieri navali, che abbiamo tutta un'altra parte della nostra marina mercantile, quella dei servizi regolari sovvenzionati, approvati con la legge del 1925 in base allo studio della Commissione Reale che all'uopo il Governo fascista aveva nominato, e della quale ebbi anch'io l'onore di fare parte.

Questa parte della nostra marina, costituita da navi miste per il trasporto di passeggeri e di merci, si divide in due gruppi. Il primo, per i servizi indispensabili, che collegano la Penisola con le isole maggiori e minori, nonché con le Colonie; il secondo, per i servizi utili, cioè quelli che uniscono l'Italia con i Paesi

d'oltremare ai fini della nostra espansione economica all'estero.

Nessun problema urgente ritengo esista oggi per le navi del primo gruppo, chè per la maggior parte sono di recente costruzione, di buona velocità e di corrispondente tonnellaggio e hanno favorito anche il movimento turistico con prestigio.

Così dicasi pure per le nostre grandi unità impiegate nei servizi celeri e di lusso d'oltreoceano, e più specialmente per i transatlantici, che per tonnellaggio, velocità e qualità, hanno raggiunto un altissimo livello nella considerazione del pubblico internazionale, conquistando grande prestigio alla nostra bandiera nel mondo.

Urgente si presenta invece, vicino alla sostituzione dei piroscafi da carico radiati, il problema delle nuove costruzioni occorrenti per le linee utili sovvenzionate del Mediterraneo, nonché per quelle che congiungono l'Italia con i più lontani continenti oltre Suez, Gibilterra ed il Canale di Panama.

È su questa parte del nostro tonnello, che viene impiegata su linee di grande utilità per lo sviluppo economico del nostro Paese, che io invoco in modo più particolare l'attenzione del Governo e del Senato, poichè con tali servizi regolari noi provvediamo le nostre industrie delle materie prime di qualità ad esse necessarie, ed è con gli stessi che riesportiamo i prodotti nostri, mantenendo relazioni commerciali dall'Adriatico e dal Tirreno oramai tradizionali con i più importanti mercati del mondo.

L'importanza di questa parte della nostra marina mercantile è stata del resto già riconosciuta dal nostro Governo, il quale, prima con le leggi di carattere provvisorio, poi con la legge del 1925 per la sistemazione definitiva dei servizi marittimi sovvenzionati, nonché con successivi provvedimenti, ha creato per la stessa nel quadro della legislazione marittima fascista le condizioni basilari per la sua affermazione e per il suo ulteriore sviluppo.

Molte delle navi destinate a tali servizi utili sovvenzionati urge però sostituire, onde meglio per stazza, velocità, numero di passeggeri, corrispondere alla qualità dei singoli servizi che con esse disimpegnamo. Se si considera che le navi sono soggette al pagamento in

base alla stazza dei diritti portuali, di pilotaggio, per uso di banchina e soprattutto alle forti tasse per il passaggio del canale di Suez, noi vedremo che, anche per questo, la stazza unitaria che si porta per il mondo, in eccesso all'impiego utile, costituisce un danno e può risolversi in perdita effettiva di gestione.

Le società di navigazione hanno già studiato i progetti delle nuove unità occorrenti per i servizi sovvenzionati utili; l'esecuzione di essi dipende ora dall'ampiezza con cui sarà provveduto al credito navale.

Anche in vista di questo programma di nuove ed importanti costruzioni che indubbiamente dovranno essere affidate ai cantieri nazionali, possiamo più tranquillamente, per tale nostra importante industria, assecondare oggi le richieste per l'acquisto di qualche nave usata all'estero; mentre per le navi di qualità dei nostri servizi regolari, che già ora ci occorrono, confido nei provvedimenti che al riguardo verranno presi.

Oltre al credito navale, occorrerà però che i cantieri riducano i costi anche per l'armatore italiano, poichè sembra illogico che una stessa industria abbia una capacità diversa, quando trattasi di un committente estero, da quella che dimostra quando lavora per il committente dell'interno.

Circa le nuove costruzioni vorrei che l'armamento italiano le contenesse entro limiti economici, per capacità di portata e per velocità, poichè ritengo più corrispondente questo indirizzo che non quello del grande tonnellaggio e delle altissime velocità, sia per la posizione geografica del nostro Paese che per i mezzi dei quali possiamo per ora disporre per questo scopo; non senza ricordare che la ricchezza deve essere prima prodotta che impiegata.

Raccomanderei perciò che Società di navigazione e Cantieri navali si attengano per ora a navi di tipo più modesto, dotate di velocità non eccedente le 14 o 15 miglia, salvo che non si tratti di servizi ove velocità superiori si addimostrino indispensabili. Gli arredamenti interni per passeggeri consiglieri sieno a classe unica, tradizionalmente preferita da una larga categoria di viaggiatori, nei servizi oceanici, per ragioni di comodità e di prezzo.

Ciò avveniva sempre sulle nostre navi, ove

il passeggero apprezzava la maggiore libertà che vi godeva, in confronto alle limitazioni imposte da altre bandiere, e dove, vicino alla sobrietà ed affabilità dei nostri ufficiali, incontrava un buon trattamento ed i pregi della nostra cucina, per cui il soggiorno a bordo di un piroscafo italiano era al viaggiatore estero gradito come quello di riposo in una stazione balneare.

Forse il mio discorso, ispirato a questi concetti di modestia, mi farà apparire retrogrado. Comunque, ho inteso di parlare in tale modo non fosse altro perchè il minore costo di una nave ed il migliore successo della sua gestione farà che se ne costruiranno di più; con che aumenterà il lavoro nei cantieri e l'utile armatoriale, e meno gravoso diverrà l'onere delle sovvenzioni statali.

Soggiungo che per talune navi dei servizi di linea potrebbe bastare qualche trasformazione, o la sostituzione dell'apparato motore quando occorresse aumentare la velocità o rendere la gestione più economica. Se i dati che possiedo corrispondono a verità, su una nave di 10.000 tonnellate e di 14 miglia di velocità, il costo dell'apparato motore incide con il 40 per cento sul costo totale. Questi dati meritano conferma, ma di essi si dovrebbe tenere conto prima di decidere una nuova costruzione e quando, per altre caratteristiche, una nave di età conveniente già corrisponda per il servizio cui è destinata.

La Direzione della marina mercantile ha indetto un concorso per lo studio di una moderna, economica nave da carico da standardizzare. Approvo l'iniziativa che, avendo richiamato l'attenzione di tecnici esperti, darà buon risultato.

Vorrei però che, studiato e fissato il tipo di questa nave, la standardizzazione di essa abbia luogo quando, per eventuali premi di costruzione intervenga lo Stato, limitatamente alle caratteristiche fondamentali del progetto; questo perchè anche per le navi destinate al trasporto di carichi omogenei vi sono esigenze diverse, mentre ogni armatore applica la sua nave preferenzialmente ad un genere di traffico piuttosto che ad un altro, per cui occorre che egli abbia libertà di scegliersi le caratteristiche di essa.

Onorevole Ministro, l'opera fascista che dal

1922 in poi noi abbiamo compiuto per la nostra marina mercantile è stata vasta e tale da potere segnare un nuovo ciclo per la marina mercantile stessa. Abbiamo operato entro i limiti consentitici dalle nostre possibilità, chè, ovviamente, in tutto il decennio che va dal 1926 in poi, fra l'incombere di avverse congiunture mondiali, non potevano essere tali da permettere provvedimenti atti a favorire il rinnovamento occorrente per una marina mercantile forte di 1.300-1400 unità, per circa complessive 3.500.000 tonnellate di stazza lorda.

L'opera che abbiamo fatto è tuttavia formidabile; molto occorre ancora fare, e presto, poichè la nave si logora rapidamente ed ha breve durata.

Guardando indietro al lavoro compiuto possiamo esserne orgogliosi; ma in fatto di marina mercantile non si può sostare, e sarebbe un grande guaio, se oggi, per motivi contingenti, non si potesse continuare nel rinnovamento del tonnelloaggio più vecchio, data la media età di quello complessivo del quale disponiamo.

Il lieve movimento che il mercato dei noli segna negli ultimi mesi è forse il primo indizio di un miglioramento generale per la marina mercantile mondiale, a parte la considerazione che il traffico marittimo italiano ha segnato nel 1934 quasi 38 milioni di tonnellate, circa quanto avevamo registrato nell'anno 1929.

La posizione che la marina mercantile italiana occupava nel tonnelloaggio mondiale nell'anno 1920, con 39 tonnellate su ogni 1000, contempla pure il tonnelloaggio della Venezia Giulia, con il quale, e con quello delle vecchie provincie, l'Italia sale nel 1926 a sole 50 tonnellate su ogni 1000; per scendere a 45 nel 1934. L'Inghilterra, da 336 tonnellate per ogni 1000 nel 1920, scende a 270 nel 1934; mentre gli Stati Uniti, da 94 tonnellate su 1000 nel 1914, 270 nel 1920, 220 nel 1926, discendono a 198 nel 1934, con quasi 13 milioni di tonnellate contro i soli 4 milioni dell'anteguerra. Nell'aumento del tonnelloaggio mondiale l'Italia non ha concorso nel dopoguerra che in proporzione all'apporto delle sue nuove provincie; e dall'anno 1926 in poi, con la politica delle demolizioni, ha ceduto del 10 per cento come l'Inghilterra.

Di ciò deve essere, ad ogni buon fine, tenuto conto, specialmente con riguardo alle marine che si sono quasi o più che raddoppiate, continuando a costruire anche in questi ultimi anni di maggiore depressione, per cui il tonnelloaggio mondiale non disancora dai 65.000.000 di tonnellate di stazza lorda, contro soli 45.000.000 dell'anteguerra.

Ringrazio l'onorevole Presidente che mi ha permesso di scendere anche nel dettaglio dei singoli problemi che riguardano la nostra marina, e soggiungo, a conclusione, che ai grandi progressi fatti dalla nostra flotta commerciale, nel periodo fascista, si unisce l'alto spirito dei nostri marinai e degli stati maggiori di bordo.

Facendo recentemente un giro nel porto di Genova essi mi parlavano della propria nave come di cosa ad essi stessi appartenente, non estranea al loro spirito ed alla Patria. E merita, invero, di avere vissuto questi anni per guardare da lontano il travaglio dal quale la marina italiana, nel materiale e nello spirito, è uscita in breve volgere di tempo, guadagnandosi un posto, nel mondo, di alto prestigio. Nè dimenticare posso, quale italiano e quale marinaio, con sentimento d'orgoglio, che tutto ciò si deve al Fascismo ed alla potenza dell'Uomo che ci guida (*Applausi*).

PUJIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PUJIA. Onorevoli colleghi, ho bisogno di pochissimi minuti della vostra solita benevola attenzione, perchè non devo fare un discorso nel senso classico della parola, ma debbo rivolgere all'onorevole Ministro delle Comunicazioni alcune raccomandazioni.

Nella discussione del Bilancio del Ministero delle Comunicazioni, nel maggio 1933, io mi rivolsi all'onorevole Ciano perchè rettificasse il piano regolatore della elettrificazione delle linee ferroviarie, ove era indicata per ultima la elettrificazione della linea Battipaglia-Reggio Calabria: linea importantissima, lunga 400 chilometri, che mette in comunicazione le nostre Colonie e il Mezzogiorno della Penisola con il resto d'Italia e con l'Europa.

Il Ministro mi rispose che l'Amministrazione curava quella linea come un padre cura il figlio meno sano e che sarebbe stata elettrificata tra undici anni. Ma dopo un mese inter-

venne il Consiglio dei Ministri, e con una deliberazione encomiabilissima, che riuscì più che gradita a tutta l'Italia e specialmente al Mezzogiorno d'Italia, fu stabilito che l'elettrificazione si dovesse compiere in quattro anni e fu subito all'uopo emesso un prestito che riuscì magnificamente.

E adesso permettetemi alcuni rilievi tecnici.

Il lavoro di elettrificazione deve avere due fasi. Nella prima fase si deve preparare la linea, cioè consolidamento di essa, affinché resista al maggior peso e alle maggiori velocità, adattamento delle curve, adattamento delle gallerie, adattamento o ricostruzione di ponti, di ponticelli, e finalmente delle stazioni che debbono rispondere anch'esse al servizio elettrificato.

Ed eccomi alla prima raccomandazione che l'onorevole Ministro spero vorrà accogliere. Questo lavoro di preparazione non si vede, forse non si sente neanche. Ora, se il Ministro vorrà dire al Senato che cosa si è fatto finora, farà cosa gradita al Senato prima e poi alle popolazioni che aspettano di sapere la verità. Specialmente io richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla galleria, che mi pare si chiami « Spina », la più lunga della linea: è una galleria nata malata e che non è mai guarita. Due o due anni e mezzo fa, vi fu una lunga interruzione del servizio, dovuta proprio a guasti di tale galleria. Che cosa si è fatto ora per farla funzionare con sicurezza in rapporto con la elettrificazione? Certamente lavori si sono fatti, lo so, ma aspetto la parola rasserenatrice dell'onorevole Ministro anche su questo argomento.

Viene la seconda parte del lavoro: l'elettrificazione vera e propria. Questa seconda parte è in preparazione e quelle popolazioni aspettano di vedere i pali, i fili, le sottostazioni e via dicendo, perchè allora si persuaderanno che la elettrificazione è prossima.

A questo proposito, rivolgo un'altra raccomandazione, che io già feci nota per iscritto a S. E. Ciano; ed egli mi aveva dato affidamento che a tempo opportuno l'avrebbe tenuta presente. È questa: vorrei che i lavori cominciassero contemporaneamente dai due estremi, come appunto è avvenuto per la direttissima Firenze-Bologna.

Cominciando dalle due estremità, è naturale

che si raggiungano due scopi, che hanno la loro importanza. Il lavoro è agevolato e si fa più rapidamente, e per di più vi lavora molta gente appartenente alle varie regioni d'Italia. Io spero che questa raccomandazione verrà accettata dall'onorevole Ministro ed aspetto domani di saperlo.

Una terza raccomandazione vorrei fare. Il Ministro Razza, or non è guari, ha fatto una visita ufficiale per vedere lo stato delle cose nella città di Reggio Calabria, ed ebbe giustamente accoglienze festose. In tale occasione, diede ordine che sparissero gli ultimi avanzi delle baracche; e l'ordine sarà eseguito. Ora, io raccomando all'onorevole Ministro che, quando la elettrificazione starà per completarsi, faccia sparire anche le due stazioni ferroviarie, che sono sistemate in vecchie baracche. Il lavoro si imporrà allora, perchè le due stazioni dovranno rispondere al nuovo stato di cose prodotto dalla elettrificazione della linea.

Inoltre, una di queste stazioni è vicina ad un grande monumento, che presto sarà compiuto, il Museo nazionale della Magna Grecia, che deve dimostrare a tutti, vicini e lontani, che la razza nostra ebbe questa forza e capacità: assimilare un popolo forte e civile e superarlo. Ecco la necessità che le stazioni siano degnamente ricostruite.

La disgrazia ha voluto che Reggio Calabria fosse rasa al suolo nel 1908, ma ora la città è risorta, è diventata una delle più belle di Italia e forse del mondo. Con l'elettrificazione, con le due nuove stazioni ferroviarie, con la sparizione delle baracche, con il Museo della Magna Grecia, non solo il popolo italiano, ma tutti gli studiosi del mondo vi accorreranno e vi accorreranno anche tutti quelli che amano il dolce clima, il paesaggio, che in quel punto è realmente incantevole ed unico.

Onorevole Ministro, ho finito. Se voi accetterete le mie raccomandazioni, vi renderete benemerito della Calabria, che pure tanto ha contribuito alla grandezza italiana, e vi renderete benemerito dell'Italia tutta che noi adoriamo e che vogliamo sempre più bella e più grande. (*Applausi*).

GIANNINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANNINI. Onorevoli colleghi, intendo toccare soltanto alcuni punti del bilancio delle comunicazioni, specialmente allo scopo di richiamare la cortese attenzione dell'onorevole Ministro su qualche problema in movimento, che merita di essere preso in considerazione, a mio avviso, per alcuni provvedimenti che conviene studiare con calma.

Innanzi tutto, io vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla necessità di conseguire una visione più unitaria dei problemi dei traffici che consenta di uscire da quelle visioni unilaterali che inevitabilmente si formano nelle grosse Amministrazioni dello Stato, dipendenti da un solo Ministro.

Noi abbiamo assunto le ferrovie da circa un trentennio con la concezione che esse dovessero essere un affare per lo Stato. Questa situazione rispondeva ad un periodo di grande calma, quando cioè era possibile fare dei bilanci di Aziende a carattere industriale e tenerle un pochino sul piede di casa, ma con un attivo. In queste condizioni molte Aziende ferroviarie, non solo italiane, ma anzi specialmente alcune non italiane, hanno avuto momenti di prosperità.

Ora questa situazione è profondamente cambiata per molteplici ragioni. La prima è che la ferrovia ha perduto il suo primato nei traffici, che sembrava ormai stabilizzato dopo un secolo di incontrastati sviluppi, mentre le strade, che sembravano coll'esercizio ferroviario essere passate non dico in ultima linea ma quasi, oggi si rimettono nel sistema dei traffici in primissima linea. Questo rivolgimento ha obbligato le ferrovie a rivedere il loro attrezzamento.

Dall'azione, che tutti seguiamo con grande attenzione, che svolge l'Amministrazione ferroviaria italiana, e che vien lucidamente rilevata dal relatore, constatiamo che coraggiosamente si è affrontata questa revisione, per mettere le ferrovie in condizioni di rispondere non solo alla concorrenza degli automezzi, ma anche alle esigenze crescenti del pubblico le quali possono sembrare e sono veramente anacronistiche. Perché il pubblico desidera un costante miglioramento del servizio; la più grande comodità dei traffici; la massima rapidità e le tariffe basse. Il risultato pratico è che inevitabilmente si è verificato uno squilibrio nel bilancio dell'Azienda delle ferrovie, nondi-

meno quando è cominciato ad apparire un « deficit » nel bilancio ferroviario si è avuto un certo senso di sorpresa e di stupore, mentre nessuno penserebbe a protestare per le sovvenzioni date alla marina mercantile, nè tanto meno per l'aviazione civile, il cui traffico è fatto con prezzi politici. È quindi un atto di coraggio il far sapere che le ferrovie gravano sul bilancio italiano per una determinata cifra. Devo poi aggiungere che è bene farlo per un altro motivo, perchè se noi ricorressimo all'isolamento completo dell'Azienda ferroviaria dal complesso delle attività dello Stato, potremmo anche correggere questo « deficit » e dimostrare probabilmente un attivo, perchè se lo Stato dovesse pagare all'Azienda industriale tutti i servizi di cui fruisce gratuitamente, evidentemente questo « deficit » sarebbe ridotto. Ma senza nessun risultato pratico. Nondimeno bisogna tenere presente che questa trasformazione continua ed incessante dei mezzi ferroviari deve essere secondata, poichè le ferrovie devono rispondere alle nuove esigenze nazionali che sopravvengano. A proposito di tali nuove esigenze vorrei permettermi di richiamare ancora una volta l'attenzione del Ministro sulla grande importanza che bisogna dare alla « lettera di vettura all'ordine », adottata con la convenzione di Roma, in quanto risponde ad esigenze importantissime del commercio. Per preparare le ferrovie ad adottare il titolo di trasporto all'ordine, occorre tutto un attrezzamento. Mi permetto quindi di richiamare l'attenzione del Ministro sull'opportunità che questa preparazione di servizi sia fatta in tempo e in modo tale che il costo maggiore che importerà la lettera di vettura all'ordine non diventi oneroso, e quindi proibitivo.

Tutti hanno sentito fortemente la preoccupazione dello sviluppo del traffico con automezzi; vorrei anzi aggiungere che l'Amministrazione ferroviaria è vissuta per alcuni anni, e forse vive anche ora, sotto l'incubo della concorrenza mediata e talvolta immediata del traffico automobilistico. Vorrei per esempio ricordare che quando si è tenuta la prima conferenza stradale nel 1930, promossa dalla Società delle Nazioni, l'Amministrazione italiana, come molte Amministrazioni straniere, adottò un atteggiamento in generale non favorevole al progettato Accordo. Si ammise quasi come

un male ineluttabile la necessità di addivenire ad un Accordo internazionale per disciplinare il traffico delle persone ma si assunse un atteggiamento assolutamente negativo per il traffico automobilistico delle merci.

Si disse: non possiamo obbligare le persone a servirsi delle ferrovie, dunque il male è inevitabile; mettiamoci d'accordo. Per quanto riguarda le merci invece si cercò non dico di sabotare l'accordo, ma di rinviarlo ad un tempo di calma. Io non so quando potrà venire la calma nell'azienda dei traffici. Ma la calma non è sopravvenuta nè accenna a sopravvenire; quindi conviene considerare « ex novo », e tenendo conto dell'esperienza di quest'ultimo quinquennio, il problema del trasporto automobilistico delle merci,

Esso è inevitabilmente destinato ad uno sviluppo sempre crescente. Pensare ad un monopolio di Stato credo che non sia da augurarselo; che occorra invece facilitare lo sviluppo di questi mezzi credo che sia un dovere anche perchè, e questo profilo non è trascurabile, abbiamo una grande riserva di automezzi da adoperare in caso di bisogni nazionali, senza che essa costi un soldo allo Stato.

Conviene anche disciplinare, con avvedutezza, il trasporto delle merci con automezzi, che non ha un adeguato regime giuridico.

Il problema non si presenta in tutta la sua gravità oggi perchè molte Aziende hanno provveduto a crearsi i propri automezzi per il trasporto delle proprie merci, ma quando il traffico sarà aumentato notevolmente quali norme disciplineranno il trasporto delle merci con automezzi?

Noi non abbiamo disposizioni di leggi particolari, dovremmo quindi ricorrere alle norme di diritto comune che indubbiamente sono insufficienti per il regolamento giuridico di tale traffico; quindi occorrerebbe pensare fin da oggi, e con tutta la calma necessaria, ad esaminare se e quanto del regolamento adottato per gli altri mezzi di trasporto, con i relativi documenti rappresentativi delle merci, sia applicabile al trasporto delle merci con automezzi. Una volta disciplinato il problema, per ragioni interne, ineluttabilmente credo sarà bene considerare l'opportunità che, dal punto di vista internazionale, si arrivi ad accordi paralleli a quelli che già vi sono per i trasporti per ferrovia, sia

per il trasporto delle merci che delle persone, per eliminare gli inconvenienti che derivano dalla mancanza di norme convenzionali in materia.

Supponete che un contratto di trasporto di persone sia concluso in Olanda e che l'automezzo debba attraversare una serie di paesi stranieri per venire fino in Italia. Il contratto sarà regolato dalla legge olandese, se si sarà convenuto espressamente, e in base ad essa si liquideranno i danni avvenuti ai viaggiatori. Ma se manca un accordo espresso sull'applicabilità della legge olandese o si danneggino terzi, occorrerà applicare le leggi dei paesi nei quali si verificano i danni. Se l'automezzo è sequestrato, in un paese attraversato, per un piccolo credito qualsiasi, in quale situazione si troveranno i passeggeri bloccati per il sequestro dell'automezzo? L'automezzo sarà sequestrato in un paese e non in un altro. Gli inconvenienti sono anche maggiori per il trasporto delle merci, perchè esse, affidate all'automezzo, percorrono la loro via sotto il solo controllo del vettore. Quale sarà allora il regime di responsabilità del vettore nei singoli paesi? In sostanza si manifestano le stesse esigenze che si sono proposte per i grandi traffici internazionali: ecco perchè mi pare, dal punto di vista interno ed internazionale, che bisognerebbe esaminare con calma la disciplina dei trasporti con automezzi, in modo da sottrarli alle norme del diritto comune, che sono insufficienti ed antiquate.

Un altro punto vorrei infine toccare.

Noi assistiamo oggi ad un crescente sviluppo dei trasporti combinati. I trasporti combinati in Italia oggi sono forse, per le esigenze particolari del nostro paese, meno sensibili, ma è inevitabile che non possiamo isolarci dal traffico mondiale e risentiremo nel traffico internazionale ed interno la necessità di sviluppare i trasporti combinati. Da questo punto di vista l'Italia ha preso nettamente posizione in occasione della revisione delle convenzioni ferroviarie di Berna, quando ha cooperato attivamente, e con una visione larga dei problemi per l'avvenire, ad eliminare gli impegni di carattere internazionale che vietavano di disciplinare la combinazione dei vari mezzi di trasporto, in quantochè la convenzione di Berna isolava il trasporto ferroviario nel complesso del traffico,

sì che non poteva aversi un traffico combinato con un regime giuridico unico, ma si doveva spezzettarlo per far salva l'applicazione della convenzione di Berna al trasporto ferroviario, onde praticamente ciò portava ad una combinazione meccanica dei diversi sistemi di trasporto, e non ad una unità giuridica. Questo problema merita di essere considerato con calma e in momenti di calma. Quando questo servizio incomincerà a svilupparsi conviene aver già determinato il proprio punto di vista.

D'altra parte conviene tener presente che all'estero i trasporti combinati hanno già assunto una importanza notevolissima. In Francia abbiamo ad esempio i paquebots tipo « Ile de France », che fanno il servizio tra la Francia e l'America. Questi paquebots quando sono ad un giorno di viaggio aereo dalla costa lanciano un'aeromobile, che trasporta i passeggeri, i quali trovano pronto il treno per proseguire per ferrovia il viaggio nel Continente. Lo stesso avviene quando il paquebot si avvicina alle coste dell'America. Invece la nave tedesca, tipo « Westfalia », raccoglie sull'Oceano l'aeromobile al tramonto, viaggia la notte e all'alba del giorno successivo lo rilancia verso l'America. I raccordi sono fatti sui due Continenti per ferrovia. Or bene con questo complesso di sistemi combinati abbiamo delle prospettive di trasporto di cui è facile immaginare gli sviluppi. Di queste nuove esigenze converrà tener conto.

E passo alle comunicazioni. Per le comunicazioni abbiamo un bilancio che si presenta florido, di che dobbiamo compiacerci e, forse, se le finanze non fossero in condizioni difficili dovremmo auspicare anche una riduzione nel prezzo dei servizi.

Ma è probabile che oggi a questo non si possa arrivare per ragioni di carattere generale.

Mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro su due problemi. Il primo è quello delle radiodiffusioni. Con i recenti provvedimenti che hanno trasformato i servizi agli effetti politici amministrativi e di propaganda, trasferendoli dal Ministero delle comunicazioni al Sottosegretariato per la stampa e propaganda, tutto ciò che è programma dei servizi di radiodiffusione è passato al Sottosegretariato suddetto, ma tutto ciò che è servizio

tecnico resta presso il Ministero delle comunicazioni, senza che ci sia più quella commissione di controllo, della quale faceva parte lo stesso Ministro attuale delle comunicazioni, commissione che ha reso notevoli servizi all'Amministrazione dal 1928 al 1933, sicchè la funzione consultiva politico-amministrativa-giuridica per i problemi delle radiodiffusioni, che non tocca il profilo politico e di propaganda, resta abbandonata, senza nessun surrogato. È opportuno? Su questo punto mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro.

E la richiamo anche sopra un altro problema, che è problema di movimento, e cioè quello della televisione.

Sappiamo che nella seconda metà di questo anno saranno lanciati sul mercato mondiale i primi apparecchi di televisione, i quali rappresenteranno un massimo di efficacia per la propaganda politica, perchè accoppieranno ai vantaggi delle radioaudizioni, anche la parte visiva che, specialmente per le masse, è molto efficace.

Abbiamo noi avviato gli studi per preparare l'organizzazione tecnica e giuridica della televisione? Vorrei soltanto richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro su questo punto fondamentale: il giorno in cui questi apparecchi saranno lanciati sul mercato noi non sappiamo quali norme giuridiche si debbano applicare alla televisione, poichè sono insufficienti le norme per la fotografia, quelle per il cinema, quelle per le radiodiffusioni. Noi dovremmo ideare forse un sistema giuridico che si avvicina a quello delle radiodiffusioni.

Questo problema avrebbe potuto essere utilmente studiato, ad esempio, da quella Commissione consultiva di cui parlavo or ora.

Ed arrivo alla conclusione sulla quale mi permetto richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro. Noi abbiamo oggi in Italia, attraverso gli sforzi del Governo Fascista, riorganizzato le Amministrazioni centrali, ed abbiamo la fortuna di avere nel Ministero delle comunicazioni un perfetto ed armonico accentramento dei servizi dei traffici e delle comunicazioni con una unità veramente organica.

Nondimeno si ha la sensazione che le diverse Amministrazioni che compongono il Ministero procedano ognuna per conto suo, e, mentre abbiamo il Consiglio superiore per la marina

mercantile, un Consiglio per le poste e telegrafi ed uno per le ferrovie, manca quella visione di insieme che può venire solo dalla riunione armonica in un Consiglio superiore del traffico, di esperti di tutti i diversi problemi ad esso inerenti.

L'onorevole Ministro potrebbe rispondermi: ci sono io. Io credo che egli non mi darà questa risposta e me lo cofermano i suoi silenziosi accenni di diniego, perchè anche un Ministro che avesse la possibilità di lavorare ventiquattro ore al giorno, non potrebbe riuscire a fare da sè tutti gli studi che sono necessari per avere quella visione sintetica dei problemi del traffico, che risponda alle esigenze sempre più larghe della vita della Nazione.

Su queste osservazioni che son venute facendo mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro. Mi si consenta di ringraziare l'onorevole relatore per la sua relazione così limpida, che mette anche in giusto rilievo la magnifica opera che viene silenziosamente compiuta dall'Amministrazione italiana delle comunicazioni per rivedere il suo attrezzamento e renderlo adeguato ai bisogni della Nazione. (*Approvazioni*).

FLORA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FLORA. Il bilancio dell'Azienda ferroviaria statale merita da parte del Senato, al quale la politica e la letteratura finanziaria devono riforme, discussioni e relazioni memorabili, un attento esame. E ciò non soltanto per l'entità delle cifre di questo bilancio che rivaleggiano con quelle dei bilanci dei minori Stati europei, ma altresì per le gravi ripercussioni che la gestione del bilancio stesso ha sul Tesoro il quale, con versamenti o sovvenzioni, si appropria gli avanzi o si assume i disavanzi dell'esercizio.

Il tema, fino a pochi anni fa, non aveva, nei riguardi dell'Azienda ferroviaria, che un'importanza puramente dottrinarìa. La gestione della rete, per merito della politica energica e vitale di Costanzo Ciano, era attiva. L'Azienda chiudeva i suoi bilanci con crescenti avanzi che bastavano a coprire oltre le spese d'esercizio, delle quali soltanto l'Amministrazione ferroviaria è responsabile, anche le spese per gli oneri del patrimonio, per quanto notevolmente aumentati.

È per tutto quel periodo si potè dire che le ferrovie italiane più non pesavano sui contribuenti. Sopravvenne la crisi mondiale che ridusse di un terzo il volume dei traffici internazionali. Crisi aggravata, per parte nostra, dallo sviluppo dell'industria idroelettrica e della cerealicoltura, che ridusse in misura sensibilissima i trasporti di grano e di carbone, e infine, come disse il senatore Ricci, dal ribasso dei noli che, disarmando il naviglio, favorì lo sviluppo del cabotaggio, ora provvisto oltre che di vele anche di motori Diesel.

Le conseguenze di simile crisi sulla gestione del bilancio furono oltremodò gravi. La lucida relazione della Commissione di finanza, dovuta alla penna del senatore De Vito, offre in materia dati copiosi e oltremodò suggestivi.

Io ho voluto allargare quella ricerca per dare a voi, onorevoli colleghi, una sensazione della gravità della crisi che potesse giustificare questo disavanzo ferroviario di 900.000.000 previsto per l'esercizio 1935-36 che, non appena conosciuto, si fortemente ha preoccupato l'opinione pubblica.

Se consideriamo lo sviluppo della popolazione e del traffico nell'ultimo ventennio, vediamo che, mentre la popolazione italiana aumentava del 20 per cento, il traffico diminuiva nello stesso periodo del 52 per cento.

Questo vi dica quali sono state le conseguenze della crisi, questo vi dica la ragione della gravità del disavanzo ferroviario che, come si è detto, rappresenta più della metà del disavanzo del bilancio statale. Senonchè, io mi sono domandato, simile disavanzo spetta veramente all'Azienda ferroviaria? Simile disavanzo, dovuto in gran parte agli oneri patrimoniali a carico dell'Azienda cresciuti dal 1913-14 da 80.000.000 a 697.000.000, mentre gli oneri a carico dello Stato per tutta la sua rete sono scesi da 215.000.000 a 180.000.000, che si possono anche ridurre a 50.000.000, tenendo conto della svalutazione della moneta, che giova ai debitori mentre danneggia i creditori, simile disavanzo può essere ancora e sempre addossato all'Azienda ferroviaria medesima? Si può pretendere che l'esercizio guadagni l'anno venturo ed i seguenti il miliardo occorrente per pagare insieme le spese ordinarie e complementari e tutti gli oneri patrimoniali? È con viva soddisfazione che

io lessi nel coraggioso e limpido discorso pronunziato dall'onorevole Ministro alla Camera che per risanare l'Azienda occorreva « sgravare il bilancio ferroviario di tutti gli oneri estranei all'esercizio stesso e cioè: disavanzo pensioni, quote per interessi e ammortamenti, servizi per altre amministrazioni, riduzioni di tariffe non richieste da necessità di gestioni ». Questa soluzione (si è detto qui e fuori di qui) è puramente formale, perchè essa determina semplicemente uno spostamento di oneri dal bilancio ferroviario al bilancio statale. Consentitemi di dire, onorevoli senatori, che invece tale questione non è affatto formale, ma sostanziale. Si tratta in realtà di una questione di principio poichè la strada, con rotaie o senza rotaie, appartiene alla collettività della quale essa esprime la ricchezza, la potenza, la civiltà.

Perciò in tutti i paesi le spese per la costruzione, l'ampliamento e il perfezionamento delle strade, con o senza rotaie, sono addossate non agli utenti ma alla collettività stessa che direttamente e indirettamente ne approfitta. Difatti, è un principio che noi vediamo riconfermato anche da recenti provvidenze straniere. Vedete ad esempio ciò che ha fatto la Germania hitleriana in questi giorni; quella Germania hitleriana che nega Roma ma ne applica spesso i principî immortali. Il governo del terzo Reich ha ora provveduto alla costruzione di 7.000 chilometri di autostrade, i quali, sia pure computati con i marchi registrati, quali sono quelli adottati dal dott. Schacht per pagare i creditori del suo paese, rappresentano una somma di oltre 20 miliardi di lire. Ebbene, si è detto: nessun pedaggio gravi su coloro che utilizzeranno la strada stessa, poichè la via come insegnarono i romani — via vita — deve essere interamente gratuita e quindi a carico del bilancio statale.

Uguualmente la Svizzera. Essa è sopraccaricata di debiti ferroviari; debiti che sono stati addossati alle ferrovie federali senza pensare che la parte maggiore del capitale investito nella rete se perfezionava il servizio ferroviario, non accresceva neppure parzialmente i prodotti della gestione. Ora la Svizzera si è rieduta e con un recente provvedimento, oltre fornire alle Aziende un capitale di dotazione di 400.000.000 di franchi, ha trasferito alla Confederazione

gran parte del debito patrimoniale delle ferrovie stesse, con il compito di ammortizzarlo in un periodo di 60 anni, con le entrate tributarie sue proprie.

Ma, ripeto, la questione è stata giudicata come formale e non come sostanziale. Io sono più che mai convinto che è sostanziale. L'onere della conservazione del patrimonio deve gravare sulla collettività e non già sugli utenti del servizio medesimo; il che sarebbe ingiusto. Inoltre questo carico, non voluto appunto dall'onorevole ministro, ha queste conseguenze: obbliga dapprima l'Amministrazione ferroviaria, per conseguire il pareggio, ad evitare ogni adeguamento delle tariffe ferroviarie, non tanto al valore della moneta, quanto ai redditi dei contribuenti largamente assottigliati dalla crisi mondiale; e nuoce di poi alla stessa conservazione del patrimonio in quanto che l'Amministrazione, assillata dalla necessità di conseguire ad ogni costo il pareggio, neglige talvolta, e sempre con rammarico, la conservazione del patrimonio ad essa affidato. Io ho voluto esaminare l'andamento del traffico e delle spese complementari, che sono quelle spese, onorevoli senatori, che mirano a riparare e prevenire i danni di forza maggiore, a migliorare linee ed impianti, a rinnovare l'armamento e il materiale mobile. Ebbene queste spese, che hanno il compito di mantenere il patrimonio ferroviario al suo valore costante, non hanno certo un andamento parallelo all'andamento del traffico ferroviario. Difatti se misuriamo l'intensità del traffico della rete, non dal numero dei viaggiatori e delle tonnellate trasportate, come è consuetudine fare, ma dal numero degli assi-chilometri rimorchiati, troviamo che l'indice del numero degli assi-chilometri rimorchiati è sceso molto meno dell'indice delle spese complementari.

La forte flessione delle spese complementari, senza la necessità di queste economie nell'esercizio imposte all'Azienda dalla entità delle somme occorrenti al pareggio, non potrebbe avere una spiegazione decisiva. Infine simile preoccupazione per l'avanzo della gestione, ormai per l'Azienda nelle condizioni odierne quasi inarrivabile, si rivela altresì nelle spese per il personale che costituiscono in media quasi i due terzi delle spese tutte. Secondo l'opinione generale sono spese già eccessiva-

mente ridotte. Il personale numericamente oggi non arriva ad otto agenti per chilometro di linea esercitata. È questa una proporzione inferiore a quella che troviamo nelle maggiori ferrovie europee. Per ciò che concerne la sua remunerazione, la spesa media per agente è scesa, in quattro anni, secondo le cifre del bilancio, da circa 13.750 a 11.436 lire annue. È una contrazione grave che può creare del malcontento e quindi nuocere alla perfezione odierna del servizio.

L'onorevole Bianchi — non si può parlare di ferrovie senza ricordarne il nome — potè nel 1905 unicamente per la devozione che per Lui aveva il personale, riparare per intero alle enormi deficienze della rete stessa, e garantire un servizio quale nessuno si sarebbe atteso dato il parallelo incremento del traffico che seguì la riconsegna delle linee allo Stato.

Certo oggi io lo sento, e mi vien spesso detto e ripetuto, le ferrovie, data questa loro grave situazione finanziaria determinata soprattutto dagli oneri patrimoniali, rappresentano un peso per la Nazione e per i contribuenti. Ma ciò non sarebbe punto se le Ferrovie stesse, iniziando una forma di bilancio quale si aveva ai tempi del senatore Bianchi, compilassero un bilancio integrale, quale oggi venne richiesto da taluni degli onorevoli colleghi che si occupano del tormentoso problema. Un bilancio integrale, che comprendesse le entrate e le spese tutte dell'Amministrazione, sfaterebbe ogni penoso dubbio. Così avvenne nei giorni scorsi, precisamente nel passato aprile in Francia, dove — causa l'enorme disavanzo della rete, che raggiunse nel 1934 la somma di 3.958.000.000 di franchi, portando i debiti della ferrovia accumulatisi in questi anni di crisi alla somma vertiginosa di 17 miliardi e mezzo di franchi, per la quale il Tesoro paga, come in Italia, un miliardo di franchi per interessi ed ammortamenti — si era detto che le ferrovie non rappresentavano più per la Repubblica che un inutile gravame che assottigliava senza compensi il reddito nazionale. Ebbene il Ministro dei lavori pubblici espose un bilancio integrale in forma approssimativa, ma significativa e quel bilancio integrale disarmò per intero la opposizione di quanto affermavano che le ferrovie costavano allo Stato molto più di quello che ad

esso rendevano. Risultò da questo conto che mentre lo Stato, per il periodo che corre dal 1921 al 1934, aveva avuto da tutti i servizi, direttamente ed indirettamente prestati dalle ferrovie, 36 miliardi di franchi di entrate, non aveva pagato, per sovvenzioni, che 10 miliardi, ottenendo un incremento patrimoniale di 26 miliardi. Bastò questa cifra per disperdere l'impressione dannosa occasionata dal cumulo dei disavanzi delle cinque compagnie e delle due reti statali nell'ultimo dodicennio.

Qualcosa di simile, onorevole Ministro, avete fatto nel vostro discorso alla Camera. Se non erro voi pure avete calcolato quanto in dodici anni lo Stato ha avuto dal servizio ferroviario, comprendendo quelle prestazioni gratuite e semigratuite dell'Azienda, dirette ed indirette, alle quali accennavo, e quanto il Tesoro ha dovuto sostenere per le sovvenzioni ad essa prestate. Ne risulta approssimativamente un saldo attivo di 5 miliardi e 276 milioni. Il che basta a dimostrare a coloro che censurano di continuo il bilancio ferroviario che anche in Italia, come in Francia, le Ferrovie per ciò che concerne la Nazione non costano ma rendono.

L'ora tarda non mi consente di dilungarmi sopra questo argomento. Osservo solo che con una revisione del bilancio ferroviario, alleggerito in gran parte degli oneri che accrescono il patrimonio della rete ma non i prodotti del traffico, noi potremo ridurre il disavanzo della gestione dai 900 milioni attuali, che tanto preoccupano l'opinione pubblica, a 176 milioni. È questo il vero e proprio disavanzo dell'esercizio, del quale, ripeto, l'Amministrazione ferroviaria è unicamente responsabile. Certo bisogna combattere anche questo secondo disavanzo, ma per combatterlo bisogna ricordarne le origini. Esso è dovuto principalmente allo sviluppo degli automezzi. Tempo addietro uno scrittore inglese, Davide Wells, romanziere e profeta, in un suo libro intitolato *Anticipazioni*, scriveva che se il secolo decimonono avesse voluto avere uno stemma, avrebbe dovuto dipingere su quello una vaporiera. Ebbene io oggi direi che se il secolo ventesimo volesse a sua volta avere un emblema araldico, dovrebbe dipingere su questo emblema un motore a scoppio.

È il motore a scoppio che oggi ha conquistato la ruota, l'elica, l'ala.

Ma non crediate con questo che io accetti, come tanti altri, il motto profetico di Claudio Frolo: *Ceci tuera cela*, perchè le grandi arterie nazionali conserveranno a lungo il monopolio dei trasporti a prezzi minimi delle persone e delle cose per grandi masse e per grandi distanze. Oggi il male più che altro deriva dai parenti poveri della rete, dai diecimila chilometri di linee secondarie che forniscono all'Azienda appena il 15 per cento della totalità dei prodotti del traffico. Sono queste linee che debbono prendersi in esame per riparare i danni della concorrenza automobilistica per esse oltremodo dannosa. Nulla perciò più opportuno della politica seguita dall'onorevole Ministro, intesa mercè l'aggruppamento, la trasformazione e l'abbandono di queste linee detentrici del traffico nelle brevi distanze e più provate dagli automezzi, a migliorarne le sorti, in modo che esse concorrano alla loro volta ad assicurare nuove entrate al bilancio ferroviario.

Soltanto, affinché questo avvenga, è necessario, sul piede di eguaglianza accennato dal senatore Ricci, ricondurre i due mezzi di trasporto rivali entro la zona economica loro propria, disciplinandone l'esercizio. Non è possibile compensare le perdite della rotaia con i guadagni della strada. Bisogna però aggiungere che se questa disciplina è necessaria non è sufficiente a salvare per intero il bilancio ferroviario, poichè sussiste sempre la concorrenza formidabile della vettura privata, la quale, all'infuori di misure fiscali o di polizia, sfugge ad ogni disciplina. La capacità di trasporto degli autoveicoli pubblici non sorpassa in media, secondo le ultime recenti statistiche internazionali, il 4 per cento della capacità di trasporto delle vetture private. La diversa utilizzazione delle vetture — adibite al trasporto per conto proprio o di terzi — non distrugge punto simile schiacciante superiorità potenziale dei trasporti liberi. Ed è con essi che si dovranno fare i conti se si vogliono definitivamente assestare i bilanci ferroviari.

Nulla, perciò, di più lodevole dei provvedimenti adottati dall'onorevole Ministro per raggruppare, trasformare, abolire le linee secondarie passive, molte delle quali non si sarebbero

mai costruite se l'automobile avesse preceduto la vaporiera, e che più risentono i danni dello sviluppo dell'automobilismo. In tal modo, onorevoli senatori, anche il disavanzo dell'esercizio occasionato da tanta parte di queste linee secondarie, che divorano i lauti doni delle linee principali, potrà essere in breve vinto.

Il Regime fascista rispettoso del progresso — che sposta di continuo produzioni, scambi, consumi —; animato da spirito costruttivo e rivoluzionario, pensoso soltanto di ridurre il costo dei trasporti per la Nazione al livello minimo, non può avere, in materia di concorrenza dei due strumenti rivali, diversa condotta. Ma ciò che più importa, onorevole Ministro, è di liberare l'Azienda ferroviaria di molta parte di questi 697 milioni di oneri patrimoniali che ne paralizzano l'azione, con grave danno della estensione del servizio, della situazione del personale, della conservazione della rete.

Confido che voi, onorevole Ministro, una delle più elette figure espresse da quella nobile schiera d'industriali che sanno associare le più feconde iniziative economiche alle più alte idealità fasciste, saprete tener conto di questa modesta raccomandazione iniziando la rapida revisione degli oneri patrimoniali della Azienda, già invocata due anni or sono in questa aula dal Ministro Ciano, dalle Commissioni parlamentari, dal senatore Scialoja nella sua Relazione al Consuntivo per l'esercizio 1933-34, che onora la Commissione di finanze, e infine dalla opinione pubblica, ansiosa di conti semplici, chiari, sinceri, facili cioè a comprendersi senza l'aiuto di quelli che il Duce chiamava i metafisici della contabilità e della computisteria. Così facendo, il popolo italiano, avrà la sensazione, preziosa per il credito dello Stato e della maggiore impresa industriale da esso gestita, che le ferrovie non compromettono punto le risorse finanziarie della Nazione. E più non si leggeranno nei giornali italiani e stranieri cifre di disavanzi ferroviari che, per difetto di simile spostamento d'oneri dal bilancio della rete al bilancio statale, fanno talvolta dubitare della capacità amministrativa di un'Azienda della quale l'Italia mussoliniana deve essere giustamente orgogliosa. (*Applausi*).

SECHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SECHI. Onorevoli colleghi, torniamo, se vi aggrada, al mare e, per la brevità che l'ora richiede, parliamo di cose.

L'ondata protezionistica, causa ed effetto insieme del *caos* in cui versa da tempo l'economia mondiale, va sempre più dilagando dalla terra al mare: dopo aver sommerso la terra, è naturale investa anche le attività proprie del suo elemento: navi e cantieri.

Persino l'Impero Britannico, assunto, nel secolo del carbone e del ferro, al culmine dell'opulenza, alto tenendo il gagliardetto del liberismo a oltranza, ha mutato rotta: da qualche anno per le attività economiche terrestri, di recente altresì per quelle marittime; ed oggi la marina mercantile inglese gode o soffre (come più aggrada a chi sente o legge) le sovvenzioni; anche in Inghilterra si promuove con premi statali la demolizione e la ricostruzione del naviglio; *horresco referens*: in Inghilterra più che altrove si fa tutto il possibile per ottenere discriminazioni in favore della propria bandiera, per la navigazione a lungo corso — badiamo bene — non per il cabotaggio che è cosa ben diversa. Atti e fatti a carico dei quali — quando altri se ne rendevano colpevoli — si sentivano in Inghilterra tante stonate lagnanze al punto di rendersi proprio noiose, infiorate talvolta di stolide minacce, tanto stolide che nessun seguito di fatti ebbero, e non certo per carità anglicana...

Tutto questo, a seguito e integrazione della molto grassa — se pur indiretta — protezione che la flotta mercantile ed i cantieri britannici godono, dalla fatal giornata, quando la sterlina abbandonò il tallone aureo, seguita dalle monete scandinave, dal formidabile dollaro. Senza dire del dinaro jugoslavo, della dracma greca, il cui bassissimo valore aureo tanto vantaggio reca a quelle bandiere, insieme all'altro delle smunte paghe e panatiche, di cui molto si avvantaggia anche l'armatore giapponese...

Io son certo di sbagliare in meno, non in più, ritenendo che la svalutazione della sterlina e sozii determina per l'armamento, per i cantieri britannici e sozii, un premio — indiretto quanto si vuole, ma non meno reale — del 15-20 per cento sugli incassi lordi, in confronto dei Paesi tuttora fedeli al tallone aureo come inflessibilmente è rimasta l'Italia.

Vano sarebbe credere che siffatto stato di cose possa in breve tempo cessare, e neppure molto attenuarsi: fino a quando perdurerà, è ben naturale che ogni Paese provveda come meglio può ai casi suoi in terra e in mare.

Meno difficile è adeguatamente provvedere in terra: l'intelligente manovra della legislazione doganale e suoi ammessi risulta in molti casi di per se sola sufficiente: e poichè nulla deve allora sborsare il pubblico Erario, il suo severo custode non solleva difficoltà troppo gravi.

Ben diverso è il caso della flotta mercantile che nessun dazio doganale può sorreggere, dei cantieri navali che — se vogliono lavorare — devono offrire, non soltanto per le costruzioni destinate ad altre bandiere ma pure per quelle destinate alla bandiera nazionale, prezzi non superiori ai minimi del mercato. Per appoggiare queste attività la finanza deve slacciare alquanto i cordoni della borsa; l'onorevole Ministro delle comunicazioni deve ricorrere a tutte le sedazioni di cui è capace, per commuovere il severo custode; il quale — noto di scorcio — li ha invece notevolmente ristretti nel bilancio che discutiamo per gli stanziamenti dei premi di costruzione e compensi daziari, che saranno magari bastevoli nel momento, ma diverrebbero scarsi se l'attività dei cantieri per costruzioni mercantili segnasse la ripresa per tanti motivi auspicabile.

Ma non basta: le attività marittime mercantili mettono in giuoco interessi molteplici, nettamente distinti, con finalità contrastanti. L'armatore ha bisogno di comprare e di pagare le navi al minimo costo del mercato internazionale; il cantiere vuole invece incassare il più alto prezzo possibile per la costruzione o la riparazione che fornisce, ma a sua volta vuol procurarsi a costo minimo i materiali, i macchinari, le parti di allestimento, gli impianti in genere che non produce direttamente; per contro i suoi fornitori siderurgici, meccanici, altri diversi, vogliono realizzare il maggior prezzo possibile; la siderurgia pesante vuole pure realizzare il maggior prezzo possibile per le lamiere, i pezzi fusi o fucinati ecc., occorrenti agli stabilimenti per fabbricare motrici marine, macchinari ausiliari di bordo, e via dicendo.

Nè vale dire: si accontenti ciascuno del giusto guadagno; faccia e accetti ciascuno il giu-

sto prezzo. E poi, quale è questo giusto prezzo?

Evidente la necessità che lo Stato intervenga, ancora più evidente che l'intervento nel Regime corporativo fascista risulterà di singolare efficacia pel generale vantaggio. Se poi ragioni naturali, che nessuna volontà o ingegno umano può superare, se il protezionismo altrui, non consentissero all'armamento di sostenere con le sole sue forze la concorrenza cui è inevitabilmente soggetto nei traffici di lungo corso; non consentissero ai cantieri di produrre al costo minore, che in altri Paesi è possibile, sarà pure necessario che la finanza slacci alquanto i cordoni della borsa, nella misura strettamente indispensabile — aggiungo subito — non però insufficiente, che sarebbero allora denari male spesi...

Tanto più necessario questo duplice intervento statale per attività di primario interesse economico e di efficienza bellica; per attività che recano apporto cospicuo alla bilancia dei pagamenti in tempi normali, la salvano da assai brutte sorprese per poco il tempio di Giano sia socchiuso, non dico spalancato...

La vittoriosa battaglia del grano ne ha ridotto pressochè al nulla l'importazione; ma, questa esclusa, noi importiamo annualmente — un anno per l'altro — la ingente massa di 11 milioni tonnellate-merci, tutte indispensabili per vivere e per lavorare: una notevole — forse troppo notevole — aliquota di tale tonnello, la portano nei nostri porti navi straniere; vogliamo forse aumentare ancora siffatta aliquota, e mandare all'estero i conseguenti noli-oro, che potrebbe invece guadagnare la bandiera nazionale con evidente vantaggio della bilancia pagamenti?

Non i lussuosi transatlantici, e neppure le navi addette ai servizi di linea promiscui per passeggeri e merci trasportano la maggior parte di questi 11 milioni tonnellate-merci di massa: le trasportano le modeste carrette, i *tramps*, in minor misura le navi da carico in servizi regolari di linea...

Orbene, la nostra marina da carico di lungo corso ha egregiamente fatto il suo dovere per il trasporto di queste merci a noi indispensabili, senza aiuto di sorta dallo Stato, neppure un centesimo, fino alla fatal giornata del erollo, mi correggo, svalutazione della sterlina, dive-

nuta un pezzo di carta deprezzato e oscillante, ma rimasta la valuta base per la quotazione dei noli, soprattutto merci, in tutto il mondo.

Soltanto allora, quando il crollo sarebbe stato altrimenti inevitabile, Costanzo Ciano è intervenuto con un modesto premio di navigazione, che solleva l'armatore da carico della perdita secca dipendente dal minor numero di lire italiane riscuotibili con le sterline che incassa, un terzo di meno, grosso modo; il quale armatore italiano le paghe di bordo, le tasse e molte altre spese deve ben pagare in lire italiane, mentre quello britannico riscuote — si — sterline svalutate, ma con esse paga tutte le sue spese.

Questo indispensabile e assai modesto aiuto ha consentito ai nostri bravi armatori da carico di perseverare e di vincere ogni difficoltà. Si sono sbarazzati, anche in virtù del modesto premio di demolizione che ormai sussiste — badiamo bene — in tutti i principali Paesi marittimi, e assai più vistoso del nostro, delle navi meno adatte al traffico; ma ne hanno provveduto altre meglio adatte se pure non di nuova costruzione, profittando delle eccellenti occasioni che il mercato delle navi così dette usate ha finora offerto.

Questi acquisti, e le magnifiche navi transatlantiche acquisite in questi ultimi anni alla nostra bandiera, hanno rimpiazzato in notevole misura le navi meno adatte mandate alla demolizione.

Anche in questo settore il Governo fascista ha vinto una bella e utile battaglia. Ho sentito dianzi accennare a settimo o ottavo posto della nostra flotta nella graduatoria del tonnello, mentre or è qualche anno eravamo al quarto o quinto; io vorrei mai si parlasse di queste, dirò così, precedenze o sequenze, che — a ben guardare — nulla dicono. Le maggiori flotte del continente europeo e quella del Giappone — lasciamo da parte la britannica e l'americana Stati Uniti, non ne dico le ragioni per brevità — hanno consistenze di tonnello poco diverse, si rincorrono da un anno all'altro con lievi progressi o regressi ciclici: sono alterne vicende prive di pratico significato. E poi l'efficienza di una flotta mercantile assai più che dal tonnello totale dipende dal tonnello attivo, quello che naviga: molte navi in disarmo ingrossano sì il tonnel-

laggio totale e danno precedenza nella graduatoria, ma costituiscono un peso morto di nessuna utilità, anzi dannoso, quando il disarmo sia continuativo.

La flotta italiana è ormai pressochè del tutto liberata di questo peso morto: il suo tonnellaggio in disarmo è notevolmente inferiore a quello di molte altre in rapporto al tonnellaggio totale: la relazione quanto mai perspicua del collega De Vito reca in proposito cifre assai confortanti, ed è questo che importa, che va tenuto assai più presente di quel tale settimo od ottavo posto.

Circostanze ben note, se non lo fossero ugualmente sorvolerei per brevità, non consentono al cantiere italiano di costruire navi a prezzo di concorrenza coi cantieri di altri Paesi. Genialità dei dirigenti, valentia e buon volere delle maestranze, organizzazione del lavoro dappertutto eccellente, in taluni cantieri super eccellente, molto attenuano la differenza per le navi da passeggeri, per le navi in genere di *alta qualità*, nel cui costo quello dei materiali metallici grava proporzionalmente meno; non ugualmente avviene per le navi da carico, nel cui costo quello dei materiali metallici grava di più: con l'aggravante per queste ultime che un cantiere inglese può avere commessa di varie navi uguali, costruirle in serie realizzando notevoli economie, per i cantieri italiani queste commesse multiple sono impossibili.

Ugualmente va detto per il costo dei materiali metallici, conseguentemente dei macchinari, prodotti in Italia: se si vuole che per le navi nazionali i cantieri impieghino prodotti metallici nazionali, la inevitabile differenza fra il costo nazionale e quello che possono fare ferriere di altri Paesi, va in qualche modo coperta.

Siffatto cumulo di difficoltà ha reso sempre difficile al nostro armamento da carico di lungo corso passare le sue commesse di navi a cantieri nazionali: infatti le relative costruzioni sono sempre state molto scarse ante guerra e pure nel dopo guerra, quando si escluda un breve periodo eccezionale e non ripetibile. Vano sarebbe dolersi della preferenza per navi usate, vano chiedersi come mai l'armatore inglese trovi vantaggio a venderle a basso prezzo, e l'armatore italiano lo trovi invece ad acquistarle: sarà magari una contraddizione d'ordine filosofico, ma gli affari non si fanno con la filosofia... E nessuno è miglior giudice in materia dell'armatore...

Senza dire che l'armatore da carico nazionale, specie in questi tristi tempi, difetta assolutamente di disponibilità finanziarie, per acquistare navi nuove, siano esse costruite all'estero o in Italia. Difficilmente potrebbe procurarsele in prestito, ma anche lo potesse credo l'avveduto ligure non lo farebbe, per non impelagarsi in un mare di guai che probabilmente porterebbero al fallimento lui e il prestatore...

Bisogna dunque, io credo, lasciare libero l'armatore da carico di provvedersi il naviglio che intende esercitare, secondo le sue convenienze; bisogna essergli grati per la passione, l'attività, il sacro fuoco coi quali ha mantenuto in piedi un'attività tanto utile all'economia nazionale, e assolverlo delle navi usate. È di avant'ieri la dichiarazione dell'onorevole Ministro all'altro ramo del Parlamento, che l'acquisto di navi usate all'estero non va impedito: ho sentito dianzi con piacere l'onorevole Bannelli concordare in questo criterio, che se non erro risulta anche nella perspicua relazione De Vito, e io appieno condivido.

Vorrei soltanto osservare, me lo consenta l'onorevole Ministro delle comunicazioni, che per tali acquisti è necessario eseguire all'estero i relativi pagamenti: se non si consente la esportazione della valuta, l'acquisto resta di fatto impedito.

Vorrei aggiungere, e di questo chiederei il permesso all'onorevole Ministro delle finanze, che l'esodo di valuta per l'acquisto di navi usate trova immediata contropartita attiva nei noli incassati dalla nostra bandiera; i quali noli altrimenti li incasserebbero navi straniere, dappoichè quei 14 milioni tonnellate-merci di massa cui ho accennato, devono bene arrivare in un modo o nell'altro nei nostri porti; già troppa parte ne arriva con navi straniere. Altra contropartita attiva, se pure postergata, la costituisce il rottame metallico delle navi di cui si tratta quando andranno alla demolizione, che riduce di altrettanto il rottame estero di cui le nostre ferriere hanno assoluta necessità: almeno metà della valuta pagata da navi usate viene così recuperata in un ciclo di tempo che non è mai lungo, talvolta limitato a qualche anno.

Nessuno che ragioni può lontanamente

pensare sia abbandonata ai cantieri stranieri la costruzione delle navi mercantili di nostra bandiera, alle ferriere straniere le forniture del materiale metallico occorrente.

Anche i Governi del così detto tempo liberale, avevano cercato di provvedere: la legislazione in materia risale, se non ricordo male, al 1885.

Che nell'ante guerra, peggio durante la guerra e subito dopo, i provvedimenti di Governo siano stati conformi al criterio del *minimò sforzo e risultato massimo*, ossia rendimento massimo dell'onere cui il pubblico erario andava soggetto, sarebbe esagerato affermare; ma qualche cosa è stato fatto anche allora, e non tutto male.

Il Governo fascista ha affrontato il problema *ex novo*; ottimamente lo ha risolto Costanzo Ciano con la legislazione tuttora vigente, ma essa venne elaborata nel 1925 e da allora le difficoltà di cui ho fatto cenno si sono aggravate per molteplici ragioni: svalutazione della sterlina e di altre pregiate monete, altre diverse che sorvolo...

Io non credo debba imputarsi a questo aggravamento la molto scarsa attività dei cantieri nazionali per costruzioni mercantili negli ultimi anni decorsi; comunque non è certo questa la ragione principale. Le navi si costruiscono quando gli armatori ne sentono il bisogno; l'armamento di linea tale bisogno non poteva sentire per le imponenti costruzioni entrate in linea dal 1926 al 1931, che tanto hanno giovato al prestigio, alla efficienza della nostra bandiera in tutti gli Oceani: l'armamento da carico ha finora preferito l'acquisto di navi usate per le ragioni già dette.

Ma appunto le molto scarse costruzioni di questi ultimi anni determinano nuove necessità per l'armamento, che andranno rapidamente accentuandosi; molto bene ha ad esse accennato il collega Banelli, col quale appieno concordo. Ed è evidente il vantaggio che anche navi da carico di lungo corso siano costruite in Paese, se non proprio pel tonnellaggio totale occorrente, almeno per sufficiente aliquota di esso, con particolare attenzione alla *qualità*, alla *velocità* in modo speciale, come si sta facendo in Gran Bretagna, in Giappone, in Germania. Un nucleo di navi da carico relativamente veloci costituisce apporto essenziale alla preparazione bellica...

Sarebbe assurdo minimamente dubitare dei propositi del Governo fascista in questione di così primario interesse nazionale. Ho piena fiducia che l'onorevole Ministro delle comunicazioni promuoverà i provvedimenti necessari a mantenere attive, efficienti, attività e industrie che in sommo grado interessano la fortuna, la grandezza della Patria, le sorti della nostra magnifica gente di mare, delle nostre mirabili maestranze navali. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la facoltà di parlare al Relatore e al Ministro.

Annuncio di una interrogazione.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Bonardi di dar lettura di un'interrogazione presentata alla Presidenza.

BONARDI, *segretario*:

Il ministro delle finanze per sapere se non creda opportuno, nell'interesse della economia e della finanza italiana, dare disposizioni, affinché nella eventualità di cessioni di attività da parte dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale (I. R. I.) siano favoriti il consolidamento e lo sviluppo di medie e piccole aziende.

BELLUZZO.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito il senatore Russo a presentare una relazione.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935—XIII, n. 295, relativo alla definizione, in via transattiva, della vertenza concernente la pretesa demanialità universale del Monte Pellegrino e delle sue falde (541).

PRESIDENTE. Do atto al senatore Russo della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita.

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

I. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 (550).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Benefici di anzianità, nel grado di ufficiale di complemento, agli ex-volontari ciclisti ed automobilisti dei reparti disciolti nel 1915 (516);

Ripartizione del territorio dello Stato in zone militari (533);

Protezione dei punti trigonometrici, dei capisaldi di livellazione, dei punti di riferimento marittimo, gravimetrici, magnetici e della rete di artiglieria (534);

Provvedimenti concernenti il credito peschereccio (536);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 198, concernente l'estensione della garanzia statale per i crediti all'esportazione (530);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 221, riguardante l'autorizzazione della spesa di lire 34.000.000, per l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie urgenti (531);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 marzo 1935-XIII, n. 234, con il quale sono stati dichiarati di pubblica utilità i lavori occorrenti per l'impianto e l'esercizio della zona industriale di Bolzano, e sono state sancite le relative norme di attuazione (532);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 209, recante disposizioni transitorie per l'avanzamento di un gruppo di sottufficiali del Regio Esercito (537);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 250, per l'istituzione di un premio di produzione a favore delle miniere di zinco (539);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 280, che concede ai Marescialli della Milizia nazionale della strada l'indennità di Milizia speciale per ogni giorno di effettivo servizio (540);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 323, relativo all'adesione dell'Italia per tutte le sue Colonie alle Convenzioni internazionali di Brusselle del 23 settembre 1910, concernenti l'urto di navi e l'assistenza e il salvataggio marittimi (542);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 248, contenente norme in materia di liquidazione dei contributi consorziali per opere idrauliche di 2^a e 3^a categoria e di gestione di pertinenze idrauliche (544);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 226, recante norme per l'avanzamento degli ufficiali del Regio Esercito in servizio nelle colonie dell'Africa Orientale o assegnati a truppe o servizi mobilitati da inviarsi nelle dette colonie (545);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 273, che ha dato approvazione all'Accordo fra il Regno d'Italia e lo Stato Federale d'Austria per lo sviluppo dei rapporti culturali fra i due Paesi firmato in Roma il 2 febbraio 1935-XIII (546).

La seduta è tolta (ore 20,20).

PROF. GIOACCHINO LAURENTI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti,