

XXXIV^a SEDUTA

SABATO 18 MAGGIO 1935 - Anno XIII

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

Congedi	Pag.	1206	
Disegni di legge:			
(Approvazione):			
« Benefici di anzianità, nel grado di ufficiale di complemento, agli ex-volontari ciclisti ed automobilisti dei reparti disciolti nel 1915 » (516).	Pag.	1231	
« Protezione dei punti trigonometrici, dei capisaldi di livellazione, dei punti di riferimento marittimo, gravimetrici, magnetici e della rete di artiglieria » (534)		1236	
« Provvedimenti concernenti il credito peschereccio » (536)		1237	
« 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).		1239	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 221, riguardante l'autorizzazione della spesa di lire 34 milioni per l'esecuzione di Opere pubbliche straordinarie urgenti » (531).		1239	
« 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).		1239	
« 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)		1239	
« 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).		1240	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 280, che con-			cerne ai marescialli della Milizia nazionale della strada l'indennità di Milizia speciale per ogni giorno di effettivo servizio » (540).
			1240
			« 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).
			1240
			« 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 2ª e 3ª categoria e di gestione di pertinenze idrauliche » (544).
			1241
			« 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)
			1241
			« 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)
			1241
			(Discussione):
			« Ripartizione del territorio dello Stato in zone militari » (533)
			1232
			ZUPELI
			1232
			BAISTROCCHI, <i>sottosegretario di Stato per la guerra</i>
			1234
			(Presentazione)
			1206, 1209
			(Seguito della discussione):
			« Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finan-

ziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 »	
(550)	1209
DE VITO, <i>relatore</i>	1209
BENNI, <i>ministro delle comunicazioni</i>	1217
Relazioni :	
(Presentazione)	1207, 1244
Uffici :	
(Riunione)	1207
Votazione a scrutinio segreto:	
(Risultato)	1242

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Bodrero per giorni 1; Burzagli per giorni 15; Cavallero per giorni 1; Manzoni per giorni 1; Miari de Cumani per giorni 15; Strampelli per giorni 1; Tassoni per giorni 5; Todaro per giorni 5; Vaccari per giorni 10.

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

Presentazione di disegni di legge e di relazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Millosevich di dar lettura dei disegni di legge e delle relazioni comunicati alla Presidenza.

MILLOSEVICH, *segretario*:

DISEGNI DI LEGGE.

Dal Presidente della Camera dei deputati:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 305, recante provvidenze a favore dei produttori di bozzoli per la campagna bacologica 1935 (590).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 333, col quale si provvede alla direzione delle Regie rappresentanze diplomatiche presso Governi esteri

che rimanessero prive dei Capi Missioni chiamati a funzioni di Governo e alla situazione di ruolo di questi ultimi (591).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 aprile 1935-XIII, n. 441, contenente norme sulle attribuzioni del Comitato corporativo centrale (592).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1935-XIII, n. 257, che approva una Convenzione stipulata tra il Ministero dell'aeronautica e la Compagnia nazionale aeronautica per la cessione allo Stato dell'aeroporto del Littorio (593).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 marzo 1935-XIII, n. 360, che approva la Convenzione 13 febbraio 1935-XIII, aggiuntiva a quella stipulata il 4 gennaio 1935-XIII, tra lo Stato e la Compagnia nazionale aeronautica, riguardante il trasferimento in proprietà dello Stato dei beni costituenti l'Aeroporto del Littorio (594).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 446, concernente la proroga della revisione della nomenclatura e classificazione delle cose formanti oggetto dei trasporti sulle ferrovie dello Stato (595).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 393, col quale è accordato alla « Società Lariana », concessionaria ed esercente il pubblico servizio di navigazione sul Lago di Como, un sussidio straordinario di lire 300.000 (596).

Costruzione di un ponte sul Tevere nella città di Roma (607).

Disposizioni concernenti il piano di risanamento e costruzioni edilizie in Livorno (608).

Dal Ministro di grazia e giustizia:

Modificazioni al ruolo organico degli agenti di custodia degli Istituti di prevenzione e di pena (603).

Dal Ministro dell'educazione nazionale:

Completamento dell'assetto edilizio degli Ospedali e degli Istituti clinici di Torino (597).

Completamento dell'assetto edilizio della Regia Università e dei Regi Istituti superiori di Bologna (598).

Dal Ministro dei lavori pubblici:

Norme per la riforma degli Istituti per le

Case popolari e per la costituzione di un Consorzio nazionale fra gli Istituti predetti (599).

Espropriazioni da eseguirsi dall'Alto Commissariato per la provincia di Napoli (600).

Approvazione del piano regolatore e di ampliamento di Littoria e delle relative norme di attuazione (601).

Dal Ministro degli affari esteri:

Approvazione del Protocollo concernente i libri ferroviari della Compagnia ferroviaria Danubio-Sava-Adriatico, firmato in Roma il 7 luglio 1934-XII, tra l'Italia, l'Austria, la Jugoslavia, l'Ungheria, la Compagnia anzidetta e il Comitato dei portatori di obbligazioni della stessa, nonchè del relativo Protocollo di firma di pari data (602).

Dal Ministro della guerra:

Varianti alla legge 11 marzo 1926-IV, n. 395, relativa alla costituzione della Casa militare di S. A. R. il Principe Ereditario (604).

Assoggettamento alla legge penale militare ed alla giurisdizione militare degli obbligati al servizio d'istruzione premilitare e post-militare (605).

Norme relative al riacquisto della capacità militare perduta a seguito di condanna, alla riabilitazione militare, alla reintegrazione nel grado, all'impiego di condannati incorsi nella incapacità militare e all'istituzione di reparti militari speciali (606).

RELAZIONI.

Dall'Ufficio centrale:

Aumento di fondi per contributi relativi alla costruzione di silos da cereali (583). — *Rel. ARTURO MARESCALCHI.*

Sui lavori del Senato.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il giorno 27 corrente, alle ore 15, avrà luogo una riunione degli Uffici per l'esame dei disegni di legge già iscritti all'ordine del giorno di cui do lettura, e degli altri disegni di legge che saranno tempestivamente presentati, riservandomi di far distribuire l'ordine del giorno definitivo:

Esame dei seguenti disegni di legge:

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);

Completamento dell'assetto edilizio degli Ospedali e degli Istituti clinici di Torino (597);

Completamento dell'assetto edilizio della Regia Università e dei Regi Istituti superiori di Bologna (598);

Norme per la riforma degli Istituti per le Case popolari e per la costituzione di un Consorzio nazionale fra gli Istituti predetti (599);

Espropriazioni da eseguirsi dall'Alto Commissariato per la provincia di Napoli (600);

Approvazione del piano regolatore e di ampliamento di Littoria e delle relative norme di attuazione (601);

Approvazione del Protocollo concernente i libri ferroviari della Compagnia ferroviaria Danubio-Sava-Adriatico, firmato in Roma il 7 luglio 1934-XII, tra l'Italia, l'Austria, la Jugoslavia, l'Ungheria, la Compagnia anzidetta e il Comitato dei portatori di obbligazioni della stessa, nonchè del relativo Protocollo di firma di pari data (602);

Modificazioni al ruolo organico degli agenti di custodia degli Istituti di prevenzione e di pena (603);

Varianti alla legge 11 marzo 1926-IV, n. 395, relativa alla costituzione della Casa militare di S. A. R. il Principe Ereditario (604);

Assoggettamento alla legge penale militare ed alla giurisdizione militare degli obbligati al servizio d'istruzione premilitare e post-militare (605);

Norme relative al riacquisto della capacità militare perduta a seguito di condanna, alla riabilitazione militare, alla reintegrazione nel grado, all'impiego di condannati incorsi nella

incapacità militare e all'istituzione di reparti militari speciali (606);

Costruzione di un ponte sul Tevere nella città di Roma (607);

Disposizioni concernenti il piano di risanamento e costruzioni edilizie in Livorno (608);

Riduzione di tariffa per la spedizione da parte di Case fonografiche di pieghi o pacchi contenenti dischi diretti alla Discoteca di Stato (609);

Tasse sui proventi dei trasporti di persone e bagagli sulle ferrovie dello Stato (610);

Disposizioni per il personale giudiziario e per le circoscrizioni giudiziarie del Regno (618);

Istituzione di una cattedra di « Onde elettromagnetiche » presso la Facoltà di scienze della Regia Università di Roma (619);

Istituzione degli Ispettorati provinciali dell'agricoltura (621);

Disposizioni per un organico concentramento delle istituzioni destinate ai fini dell'istruzione superiore (622);

Stato degli ufficiali del Regio Esercito (637);

Costituzione dell'Ente Nazionale per la cellulosa e per la carta e determinazione dei suoi compiti e dei mezzi occorrenti per il suo funzionamento (638);

Conferimento al Governo del Re di speciali poteri per la emanazione del Testo Unico delle leggi sull'assistenza e beneficenza pubblica (639);

Costituzione del comune di Pontinia in provincia di Littoria (640);

Costituzione dell'Ente autonomo del Monte di Portofino, avente sede in Genova (641);

Proroga delle norme sulle fusioni delle società commerciali e sulla emissione di azioni privilegiate (642);

Trasformazione in ente perpetuo della « Fondazione tenente pilota aviatore Gustavo Enrico Hermann » (643);

Estensione ai militari e graduati di truppa delle disposizioni sull'annullamento dei provvedimenti di stato relativi agli ufficiali ed ai sottufficiali (644);

Provvedimenti concernenti la riduzione della tassa di concessione governativa per porto

di fucile a favore degli iscritti alle Sezioni delle Associazioni provinciali dei cacciatori e dei giovani iscritti ai Fasci Giovanili di Combattimento (645);

Fissazione del nuovo termine entro il quale il comune di Genova dovrà compiere la costruzione del nuovo palazzo per gli uffici finanziari (646);

Nuovo ordinamento dei componenti il Consiglio d'Amministrazione del Registro Italiano Navale ed Aeronautico (647);

Disciplinamento dei servizi di trasporto merci mediante autoveicoli (651);

Sanzioni a carico degli ufficiali in congedo per lo smarrimento del documento relativo al centro di mobilitazione (652);

Istituzione di un gruppo di legioni di Milizia volontaria per la sicurezza nazionale della Libia (653);

Costituzione del comune di Colleferro in provincia di Roma (655);

Riordinamento della « Casa di Lavoro e Patronato per i ciechi di guerra della Lombardia » con sede in Milano (656);

Provvidenze per l'incremento della produzione cinematografica nazionale (657);

Concessione di anticipazioni a favore della produzione cinematografica nazionale (658);

Scioglimento e liquidazione della Cassa di Previdenza dell'Istituto Nazionale L. U. C. E. (659);

Modificazione agli articoli 4 e 8 della legge 18 dicembre 1930-IX, n. 1684, circa il trattamento di ausiliaria per gli ufficiali dei gradi di capitano di vascello, ammiragli e gradi corrispondenti collocati in tale posizione direttamente dal S. P. E. (660);

Disciplina della produzione e del commercio degli estratti alimentari di origine animale e vegetale e dei prodotti affini (661);

Modificazione del secondo comma dell'articolo 70 del Regio decreto-legge 7 novembre 1925, n. 1950, nel testo risultante dall'articolo unico della legge 6 gennaio 1931, n. 68, sul diritto di autore (662);

Approvazione della Convenzione stipulata in Roma fra l'Italia ed i Paesi Bassi il 7 marzo 1935 per il riconoscimento e l'esecuzione delle

LEGISLATURA XXIX — 1^a SESSIONE 1934-35 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 MAGGIO 1935

decisioni giudiziarie in materia civile e commerciale (663);

Approvazione dell'Accordo italo-britannico-egiziano per la delimitazione del confine fra la Libia ed il Sudan, Accordo stipulato in Roma mediante scambio di Note il 20 luglio 1934, con effetto dallo stesso giorno (665);

Approvazione del Trattato fra l'Italia e la Francia relativo al regolamento dei loro interessi in Africa, firmato in Roma il 7 gennaio 1935 (666);

Approvazione dell'Accordo italo-britannico per la delimitazione del confine tra la Somalia italiana ed il Kenya, firmato a Firenze il 17 dicembre 1927, e dell'Accordo relativo stipulato in Londra il 22 novembre 1933 mediante scambio di Note (667);

Aggiunte e varianti alla legge 27 marzo 1930, n. 460, sulle chiamate di controllo e dichiarazioni di residenza dei militari in congedo delle forze armate dello Stato (668).

Comunico poi che lo stesso giorno 27 corrente, alle ore 16, vi sarà seduta pubblica con l'ordine del giorno che sarà pure tempestivamente inviato.

Rivolgo viva raccomandazione ai relatori dei vari disegni di legge sottoposti all'esame del Senato, perchè vogliano affrettarsi a comunicare alla Presidenza le loro relazioni, in modo che lunedì prossimo 27 corrente noi possiamo riprendere utilmente i nostri lavori e portarli rapidamente alla fine.

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:

Riduzione di tariffa per la spedizione da parte di Case fonografiche di pieghi o pacchi contenenti dischi diretti alla Discoteca di Stato (609).

Tasse sui proventi dei trasporti di persone e bagagli sulle ferrovie dello Stato (610).

Seguito della 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 il seguito della 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 ».

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore De Vito.

DE VITO. Onorevoli colleghi, mi sia permesso anzitutto di rivolgere un ringraziamento di cuore agli oratori che hanno avuto parole benevole per la relazione da me presentata al Senato.

Il Ministro nel suo lucidissimo ed esauriente discorso all'altro ramo del Parlamento ha cominciato il suo dire ricordando l'opera riformatrice e veramente commendevole del suo predecessore S. E. Ciano. A quel ricordo sono lieto di associarmi in nome della Commissione di finanza ed in nome mio. E mi associo anche al saluto che il collega Devoto ha rivolto all'ammiraglio Pession, al tecnico d'alto valore ed amministratore provetto, in occasione del decennale dell'istituzione dell'Amministrazione delle poste, telegrafi e telefoni, di quell'Amministrazione che, sorretta da uno stretto monopolio e risentendo solo lentamente l'effetto della crisi, è in grado di potere dare ancora buoni avanzi di bilancio.

I risultati confortano nel pensiero che l'Amministrazione, la quale è stata ed è così sollecita nel provvedere con le risorse del suo bilancio, direttamente o per annualità, a costosi e lodati impianti, non trascurerà quella telefonia rurale di cui con tanto ardore si occupa il collega Devoto: alle sue preghiere unisco le mie.

Spero che tale mia dichiarazione valga a farmi assolvere dal cortese rimprovero di avere accennato appena nelle considerazioni generali ad argomento di così grande importanza, mentre di esso feci più ampio cenno nelle precedenti relazioni del 1930-31 e 1932-1933.

Le poste non temono concorrenza. Se questa avviene per perfezionamenti tecnici o per contingenze accidentali, gli effetti rimangono

nell'ambito della stessa Azienda e si verifica compensazione fra le diverse entrate.

Essenzialmente diversa è la posizione della marina mercantile che risente direttamente ed immediatamente le conseguenze della crisi mondiale per il decrescere del traffico, insieme a quelle della più estesa concorrenza da parte della marina di tutto il mondo su tutti i mari, in tutti i mercati, in tutti i porti.

Non starò qui a ripetere cifre che possono desumersi dalla relazione, e con maggiore ampiezza dalle pubblicazioni del Lloyd's Register e della Direzione generale della marina mercantile, retta con tanto amore e tanta competenza dal generale Ingiani.

Si è detto da tempo, si ripete, e con quelle cifre si vuole dimostrare che la causa prima della crisi della marina mercantile è l'abbondanza di tonnellaggio cui fa riscontro la diminuzione dei noli.

Di qui due incitamenti che potrebbero sembrare quasi contraddittori: incitamento a demolire; incitamento ad aumentare l'efficienza del naviglio.

L'onorevole Banelli, nel suo vivo amore per il mare, si è doluto che la consistenza della nostra flotta mercantile sia diminuita di qualche migliaio di tonnellate. L'onorevole Ricci, ma credo in senso diverso, ha pure fatto notare che noi siamo discesi dal quarto all'ottavo posto, venendo superati dalla Francia e dalla Germania. Ma l'onorevole Sechi ha subito risposto che le graduatorie contano ben poco in questa materia; quello che conta è avere un naviglio efficiente effettivamente.

È tale il nostro naviglio ?

I grandiosi, celeri ed ammirati nostri transatlantici ed il rinnovato naviglio delle linee sovvenzionate affermano le ardite nostre iniziative sui mari, coronate dalla conquista del Nastro Azzurro, dagli accordi per i servizi regolari fra il Mediterraneo ed il Sud Africa, dalle preferenze dei viaggiatori stranieri.

Ma aspra è la concorrenza aggravata dalle note vicende della sterlina e del dollaro. E più aspre ne saranno le conseguenze, quando sulle linee per il Nord America, per l'Estremo Oriente e per il Sud Africa il primato ci verrà conteso da altri Stati con navi di lusso, di maggiore tonnellaggio e forse più veloci, già pronte per l'esercizio o prossime ad esserlo.

Intanto però il primo dei nuovi colossi il « Normandie » alle prove non ha raggiunto la velocità del nostro « Rex ».

Questa corsa affannosa ad avere navi sempre migliori, non per le esigenze delle comunicazioni e del traffico, ma unicamente per ragioni di concorrenza, costituisce un enorme aggravio e non fa che spostare i livelli di paragone. Opportuna ricorre qui l'osservazione dell'onorevole Banelli sui tipi delle navi da costruire, ma siamo pur troppo in tema di concorrenza e non possiamo prescindere completamente da ciò che fanno gli Stati i quali battono le stesse nostre linee, specie nei riguardi della velocità, della comodità e del costo dei trasporti. Altro aggravio è costituito dal moltiplicarsi dei servizi sulle stesse linee, non solo da parte di diversi Stati ma persino da compagnie di uno stesso Stato.

Si è parlato più volte di accordi internazionali per porre freno a tali inconvenienti, ma sinora si sono avuti soltanto accordi fra gruppi singoli di armatori. Intanto molto opportunamente il nostro Governo ha provveduto a favorire con facilitazioni e premi quelle trasformazioni di naviglio esistente, che consentano aumento di velocità. Ed ha eliminato le concorrenze interne con le note fusioni di società armatoriali e con una razionale disciplina delle sovvenzioni e dei premi di navigazione.

Assai più difficile è la condizione della nostra marina da carico, addentata da una concorrenza senza quartiere e da un'esuberanza di offerta che abbassano i noli a limiti non remunerativi. La condizione è resa più ardua dalla molteplicità dei mercati, dallo squilibrio fra esportazioni ed importazioni cui ha accennato anche l'onorevole Ricci, dalle varietà di provenienze e destinazioni delle merci che impediscono l'istituzione di quelle linee regolari delle quali le Compagnie estere si avvalgono largamente.

La marina da carico ha risentito maggiormente i disastrosi effetti delle fluttuazioni della sterlina e del dollaro. Ma essa non cede, lotta strenuamente non curando sacrifici. Con le note provvidenze di Governo e con lineea riduzione delle spese di esercizio, non solo resiste alla crisi, ma cerca di migliorare nel modo più economico le navi, di conquistare nuovi mercati e di assicurarsi noli ovunque possibile.

Fra le navi da carico hanno avuto maggiore campo le demolizioni. Ma si è trattato di navi vecchie od antieconomiche, molte delle quali si trovavano già in disarmo da anni. Si può quindi affermare che è stato un bene l'averle demolite. D'altra parte gli armatori, senza essere costretti da alcuna legge, ma unicamente badando al proprio tornaconto, hanno già sostituito per oltre la metà il tonnellaggio demolito. Vero è che la sostituzione è avvenuta con navi usate, comprate sui mercati stranieri, ma l'onorevole Sechi ieri, con l'esperienza che gli viene dalla sua lunga vita professionale di marinaio e di presidente del Registro, ha confermato le osservazioni da noi fatte, spiegando come queste navi usate sieno molte volte pienamente utilizzabili.

Naturalmente sarebbe desiderabile che il miglioramento avvenisse con navi rispondenti ai maggiori perfezionamenti della tecnica costruite in Italia, ma non sarebbe opportuno vietare agli armatori di fare i propri interessi, acquistando navi di seconda mano.

D'altra parte le costruzioni costano. Di qui il noto provvedimento di Governo per stabilire un tipo adeguato che, costruito in serie, possa corrispondere alle necessità economiche della generalità degli armatori.

E qui l'onorevole Banelli raccomanda che non si arrivi proprio all'obbligo di accettare il tipo. Quali sieno gli intendimenti del Governo in proposito, io non so; ma immagino che una certa libertà sarà sempre lasciata, o forse la costruzione di determinati tipi sarà favorita dalla concessione di determinati compensi.

Intanto alla saggezza delle disposizioni adottate, alla encomiabile attività dei nostri armatori, alla solidarietà degli equipaggi, al retto ordinamento del lavoro portuale ed all'assetto dei nostri porti si deve l'avvenuto miglioramento, per quanto lieve, nel movimento generale della navigazione nei nostri porti.

Abbiamo così provveduto da noi stessi, con le sole nostre forze, a costituire una marina adeguata alle nostre esigenze, e così continueremo.

Tuttavia non rifuggiamo da possibili intese. E ne è riprova la partecipazione del nostro armamento alla Conferenza internazionale di Londra per la razionalizzazione del tonnellaggio. Ma debbono essere intese non contrarie

ai nostri interessi ed al prestigio della nostra bandiera.

Rimane la questione grave ed assillante dei cantieri.

Nonostante le lamentate sperequazioni fra tonnellaggio mondiale e traffici, quasi tutti gli Stati hanno continuato per diversi anni a costruire navi ed in numero notevolmente superiore alle eliminazioni. Ma le costruzioni, per quanto complessivamente notevoli, non bastavano ad impedire ovunque la crisi nei cantieri navali eccezionalmente aumentati nel dopo guerra. E la situazione è peggiorata, poichè l'entità sempre crescente delle navi in disarmo, il prolungato disagio ed il declinare persistente dei noli hanno finito con l'imporre, limitando la costruzione di nuove navi nel biennio 1933-34.

Di qui in tutti gli Stati tentativi più o meno riusciti di eliminazioni, razionalizzazioni e concentramenti. Anche i nostri cantieri non si sono salvati dalla sorte comune. Dopo un periodo intenso di attività che nel 1926 ci portò al terzo posto nelle costruzioni navali, si è verificata una graduale discesa. Ed anche in Italia eliminazioni e concentramenti sono avvenuti, altri sono in corso. Intanto alla scarsità di ordinazioni nell'ultimo biennio hanno sopperito le commesse per la gloriosa nostra marina militare e quelle estere, che mostrano ancora una volta quanto sia apprezzata la valentia dei nostri tecnici e delle nostre maestranze.

Dei cantieri hanno parlato in vario senso gli onorevoli Ricci, Banelli e Sechi. Tutti tre rilevano che attualmente non si riesce a costruire per la nostra marina mercantile. I cantieri rappresentano una nostra gloria, ed una nostra necessità, specie in caso di guerra.

Sarà forse necessario rivedere i premi di costruzione per adeguarli ai costi effettivi delle materie prime e renderne più spedita l'assegnazione ed il pagamento. Ma è necessità indispensabile che il Credito navale provveda a finanziamenti, e che dalla Banca d'Italia sia data la disponibilità della valuta per l'acquisto dei materiali all'estero.

Senza tali provvedimenti e senza provvedimenti analoghi per acquisto di navi usate, venendo meno i progressivi rinnovamenti e miglioramenti, si verificherebbero necessaria-

mente assottigliamenti continui nella consistenza della nostra flotta, come ha rilevato l'onorevole Sechi.

Ma ciò non avverrà, perchè il Governo fascista ha sempre altamente affermato e voluto che l'Italia sia forte sul mare. Nè d'altra parte, pur consentendosi acquisti di naviglio usato, mancano possibilità di lavoro per provvedere alla sostituzione e miglioramento di navi da carico, a parziali rinnovazioni per linee sovvenzionate, alla costruzione di piroscafi misti ritenuti oggi preferibili. L'onorevole Ministro, che ha vissuto nel campo delle industrie e intende le esigenze tutte dell'economia nazionale, avrà certamente a cuore l'industria navale per il prestigio della nostra bandiera e per le esigenze tutte della nostra marina.

Se non vi dispiace, intrattieniamoci ora brevemente delle ferrovie di cui più a lungo si è parlato durante questa discussione. Non ripeterò qui i dati esposti nella relazione. Basta ricordare che, nel breve volgere di anni dal 1929-30 al 1933-34, i prodotti sono diminuiti per la rete di Stato da 4.646 milioni di lire a 2.745 milioni e per le ferrovie concesse alla industria privata da lire 292.978.641 a lire 182.806.622.

Ma la crisi non concerne le istituzioni nostre: le ferrovie dello Stato non sono in crisi come non lo sono la marina mercantile, le poste, i telegrafi, i telefoni. Cause comuni di disagio sono la crisi mondiale e la concorrenza di altri mezzi di trasporto.

Della crisi mondiale è inutile qui parlare, poichè l'eliminarla non è in potere d'uno Stato singolo. Noi pure ne risentiamo gli effetti, ma forse in misura minore di altri Stati, per oculata politica fascista di disciplina, di lavoro e di ausilio.

Un giorno anche la crisi avrà fine: ma non cesseranno con essa tutti i fenomeni cui ha dato luogo. Parte di questi permarranno, e permarrà principalmente la diminuita quantità di traffico per talune categorie di merci, sia per i progressi della scienza, sia per le nuove industrie sorte nella preoccupazione e nella necessità che ogni Stato ha avuto di provvedere, quanto più largamente possibile, a se stesso.

Quindi, anche al cessare della crisi mondiale, non si potrà sperare in una ripresa immediata

tale che da sola valga a risanare i bilanci ferroviari.

Si accentua invece di continuo la concorrenza d'altri mezzi di trasporto, e con tale ritmo accelerato da richiamare in proposito l'attenzione appassionata di esercenti di ferrovie, di industriali, di commercianti e di legislatori, per i gravi problemi di pubblico interesse che ad essa si connettono. Ed ovunque si tenta correre ai ripari, ma in molti permane ancora troppo vivo il ricordo nostalgico del monopolio dei trasporti sfuggito ormai alle ferrovie.

E permane la concezione, che gli altri mezzi di trasporto sieno da considerarsi solo in sussidio od a completamento delle ferrovie. A tale concezione, che più non risponde a realtà, si sovrappone ora quella di collaborazione, cooperazione, coordinamento, parole tutte che lusingano ed hanno loro fortuna ma, quando se ne vuole precisare il contenuto, cominciano le difficoltà e s'accentua le divergenze. In genere ognuno vorrebbe nella collaborazione trovare difesa ai propri interessi, senza eccessiva preoccupazione degli interessi altrui.

In mezzo al dilagare delle opinioni e delle richieste, tre sono i punti fondamentali:

1° che l'ingente patrimonio ferroviario, da chiunque le ferrovie sieno esercitate, non vada disperso, per la massima parte che può e deve essere utilizzato;

2° che non si arresti il progresso automobilistico per passeggeri e merci, intimamente legato ormai alla vita industriale, commerciale, civile e militare delle popolazioni;

3° che sia tenuto presente l'interesse del pubblico di avere trasporti regolari, celeri e quanto più possibili economici, senza eccessivi intralci e pretese.

In molti Stati il legislatore è già intervenuto od ha tentato di intervenire, ma non è il caso di soffermarsi ad esaminare le varie soluzioni proposte, poichè, se comune è la causa costituita dal fatto in sè, diverse e speciali sono le condizioni e le esigenze dei singoli Stati, le quali richiedono particolari adattamenti. E particolarissime sono le condizioni nostre.

L'Italia per la sua stessa configurazione, nonostante la vasta rete ferroviaria di chilometri 17.007 esercitata dallo Stato, chilometri 6038 di ferrovie concesse all'industria privata,

chilometri 3932 di tramvie extraurbane, ha tuttora zone tagliate fuori da comunicazioni con binario, ed altre non adeguatamente servite.

Ne deriva che largo campo rimane all'automobilismo per svolgere le sue attività dove le comunicazioni ferroviarie mancano o sono inadeguate. Ed invero 99.928 chilometri di servizi automobilistici extraurbani percorrono tutte le regioni e specialmente le meridionali ed insulari nelle quali scarseggiano o sono insufficienti altri mezzi meccanici di trasporto. Questi servizi, regolarmente concessi o provvisoriamente autorizzati, servono al trasporto di passeggeri, bagagli e posta. Per le merci si svolge l'attività privata con libere iniziative, singole od organizzate, a seconda del tornaconto e delle esigenze del momento.

I servizi automobilistici pubblici regolati da leggi, da concessioni ed autorizzazioni, rigorosamente vigilati, subiscono talvolta la concorrenza di servizi promiscui o sporadici, ma può dirsi che nessuna concorrenza facciano alle ferrovie, o facciano quella soltanto che lo stesso Ministero delle comunicazioni ha ritenuto e ritiene necessario nel pubblico interesse.

Una concorrenza si verifica invece per taluni servizi turistici, ma questi hanno luogo in base ad accordi con le ferrovie di Stato. Quindi sia degli uni che degli altri non è ora il caso di occuparsi.

Restano le automobili private e da noleggio. Effettivamente non vi è persona in possesso di un'auto che non se ne serva per i percorsi brevi e spesso per più lunghi percorsi, specie quando, utilizzando in diversi i posti disponibili, la spesa diviene uguale ed anche minore di quella del viaggio in ferrovia. Le vetturette utilitarie tendono ad allargare l'uso. E non mancano i noleggi. Ma rispettivamente alla popolazione il numero delle nostre autovetture, per quanto in continuo aumento, è ancora limitato (80.000 nel 1925; 272.700 nel 1934).

Pertanto, tenuto conto del numero e del largo movimento urbanistico cui le autovetture servono, la concorrenza non è tale da destare preoccupazioni. Nè preoccupano i torpedoni internazionali che di quando in quando giungono in Italia con comitive organizzate.

Automobilismo ed aviazione potranno avere in avvenire una maggiore influenza sui trasporti ferroviari di persone (e per quanto concerne l'aviazione anche su quelli marittimi). Ma, per quanto sia dato prevedere, non incideranno anche sui trasporti delle grandi masse in misura tale da compromettere quella che è prerogativa indubbia delle ferrovie. Comunque il problema non è dell'oggi.

Non così per le merci. Sulla vasta estesa della nostra viabilità ordinaria, tanto più ampia di quella ferroviaria, si svolge un rilevantisimo traffico con autocarri e con veicoli a trazione animale, uguale o superiore a quello delle ferrovie.

Quanta parte del traffico stradale costituisca sottrazione vera e propria alle ferrovie non è facile precisare. L'Amministrazione delle ferrovie di Stato la valuta al 20 per cento dei suoi prodotti. Altri affermano aggirarsi intorno al 10 per cento.

Naturalmente si tratta di valutazioni approssimative in base ad elementi incerti. Ma anche se possano aversi dubbi sull'attendibilità dei calcoli, si deve riconoscere che la concorrenza camionistica, in continuo rapido progredire, influisce sensibilmente sull'andamento dei prodotti delle ferrovie.

Arrivati a questo punto occorre domandarsi: questi nostri automezzi si sviluppano rigogliosi per generazione spontanea o per aiuti dello stesso Stato? La domanda ha la sua importanza.

L'Azienda della strada, in breve volgere di tempo e con una spesa che raggiunge già i tre miliardi, ha creato una viabilità ordinaria statale fra le più ammirate e progredite d'Europa. E già si dispone a rafforzamenti e miglioramenti per il caso in cui prendano diffusione maggiore l'autocarro di grande portata ed i pesanti treni stradali. Si può ben dire che la sistemazione della viabilità è stato il primo ed efficace provvedimento a favore dell'automobilismo, rendendone possibile la vita e lo sviluppo.

Undici anni or sono, per volere del Duce, s'inaugurava la prima autostrada del mondo, la Milano-Laghi. Ne abbiamo oggi altre sei con uno sviluppo complessivo di chilometri 436 + 159, e l'esempio è seguito in altri Stati. Ma un ulteriore rilevante passo il Duce ha

voluto, ordinando e curando personalmente la grandiosa camionabile Genova-Serravalle Serivia, modernissima via con caratteristiche speciali che segnerà il passaggio di ulteriori notevoli quantità di merci dal binario all'autocarro.

L'esperienza della guerra ha messo in luce gli importanti servizi resi dall'automobilismo per il rapido spostamento delle truppe e per i rifornimenti. Scarsi ancora nel numero appaiono i nostri 96.500 autocarri con i 18.700 rimorchi e scarsi nella portata per le esigenze militari.

Di qui disposizioni di favore per aumentarli, per invogliare all'acquisto di autocarri di maggiore portata, per rendere l'esercizio più economico con la sostituzione della nafta alla benzina e, per quanto possibile, indipendente con impiego di gassogeni, con tentativi ed esperienze di carburanti nazionali.

Si tratta dunque d'un deciso indirizzo di fronte al quale sono trascurabili, anche se possano apparire ispirate a diverso concetto, alcune singole disposizioni, di carattere più fiscale che tecnico, relative alla circolazione degli autocarri pesanti e rimorchi ed alla tassa sulla nafta non destinata alle Ferrovie di Stato.

Ed occorre rendersi conto delle richieste di ulteriori aggravii che porterebbero necessariamente ad aumenti di tariffe. Generalmente si crede che le tariffe per il trasporto delle merci con camion sieno minori di quelle per le ferrovie. E in determinati casi può anche esser vero. Ma, secondo calcoli recentissimi pubblicati dall'autorevole rivista « La Strada », il costo minimo di trasporto con un autocarro Fiat di 8 tonnellate accoppiato ad un rimorchio di 11 tonnellate è di lire 2,80 al chilometro, pari a 0,22 alla tonnellata-chilometro, per un percorso annuo di 50.000 chilometri e di 0,24 per un percorso di 40.000 chilometri. Si tratta quindi di costo perfettamente paragonabile a quello del trasporto ferroviario.

Il vantaggio è tutto sulla presa e resa a domicilio, sulla maggiore rapidità, sulla soppressione dell'imballaggio, sulla semplificazione del contratto di trasporto. Ma sono questi vantaggi che si vorrebbero colpire con aumento di oneri?

Naturalmente nessuno oggi osa affermare che l'automobilismo debba essere ostacolato nel progresso suo. Ma in nome di una pretesa

parificazione alle tariffe ferroviarie non mancano incitamenti ad aumentare dazi e canoni di utenza che già gravano per 1,24 su ogni litro di benzina e per 0,41 sulla nafta. E inviti non mancano che, partendo dal giusto concetto d'una disciplina dei trasporti nell'interesse della sicurezza e della regolarità, mirano nella sostanza a togliere ogni libertà di movimento e ad aumentare eccessivamente il costo della tonnellata-chilometro con supplementi d'oneri, restrizioni, limitazioni, divieti di carico e ritorni a vuoto. Tanto varrebbe dire che i trasporti camionabili non dovrebbero avere luogo.

Ieri l'onorevole Ricci, con la sua solita arguzia, disse che non bisogna dimenticare il contribuente. Concetto santissimo. Ma ella, onorevole Ricci, che è tanto esperto nel compilare statistiche, ha provato mai a calcolare quali danni avrebbe l'economia nazionale, e conseguentemente il contribuente, se si arrestasse il traffico automobilistico? Ed ha mai fatto il calcolo se per avventura le stesse ferrovie, con la soppressione del traffico automobilistico affluente, non perderebbero assai più di quanto oggi lamentano?

Le ferrovie con la possente loro organizzazione sono pur sempre la dorsale dei trasporti. Ad esse quindi sono state e sono rivolte cure e provvidenze, delle quali fanno fede le rilevanti assegnazioni di legge e somministrazioni del Tesoro cui ha accennato l'onorevole Flora.

Con orgoglio possiamo affermare che, nonostante la crisi e i disavanzi di gestione, l'esercizio delle nostre ferrovie non è secondo a quello di alcun altro Stato.

Le ferrovie nostre sono talmente bene attrezzate, hanno reso tali e tanti servizi durante la guerra e ne rendono tali e tanti in pace, che sarebbe una vera ingiustizia non proclamarne i meriti e non mandare un vivo plauso all'ingegnere Velani, all'uomo insigne che le dirige, continuando degnamente l'opera indimenticabile di Riccardo Bianchi.

Precisati così i termini, il problema dell'automobilismo assume nei riguardi delle ferrovie un altro aspetto, e da tecnico diviene finanziario. Non si discute più se l'autocarro abbia diritto di vita per le sue qualità intrinseche in rapporto al traffico.

E nemmeno più si discutono i vantaggi indubbi ch'esso reca all'economia nazionale

e dei quali occorre tener conto nel bilancio di dare e avere del nuovo mezzo di trasporto, ma si ha riguardo solo all'influenza sua sulle risultanze dei bilanci ferroviari.

È ovvio che si deve cercare ogni mezzo di sopprimere la perdita delle ferrovie od almeno di ridurla quanto possibile, non con aggravii e coercizioni all'autotrasporto, che sarebbero in contraddizione con la politica sin qui opportunamente seguita, ma con provvidenze nello stesso campo ferroviario e con un generale ordinamento dei mezzi di trasporto in relazione alle esigenze del traffico. E sia certo, onorevole Flora, che a nessuno può venire in mente di rivolgere censure all'azienda delle Ferrovie di Stato per uno stato di cose indipendente dalla sua azione e comune in misura maggiore alle ferrovie di tutti gli Stati.

Nessuna sorpresa se nelle difficili condizioni del momento le ferrovie non possano concorrere ancora ad aumentare le entrate del Tesoro mentre, come giustamente ha ricordato l'onorevole Giannini, largamente sovvenzionate sono la navigazione marittima, la lacuale, l'aerea, le ferrovie concesse ed altri mezzi di trasporto.

Quando un bilancio è in *deficit* si vagheggiano subito aumenti di tariffe, diminuzioni di spese.

Aumenti di tariffe nelle attuali condizioni raggiungerebbero lo scopo opposto di intensificare la concorrenza e graverebbero sull'economia nazionale. Lo studio 'dovrebbe essere rivolto piuttosto a ridurle in misura generale e normale, per tentare un duraturo risveglio nel traffico all'interno. Ma in argomento di natura così difficile e complessa quale quello delle tariffe, in cui aspetti tecnici e politici debbono essere accuratamente vagliati ed armonizzati, non sono possibili improvvisazioni. E noi crediamo che le sensibili riduzioni accordate per treni popolari e sportivi, per celebrazioni e ricorrenze diverse, come le facilitazioni adottate per alcune categorie di merci, costituiscano un campo di manovra e di esperienza per decidere con prudenza lodevole se, in quali limiti e con quali attendibili risultanze, convenga o meno procedere alle invocate riduzioni.

Quanto alle spese, diminuzioni rilevanti sono state fatte dalle ferrovie di Stato e dalle ferrovie concesse. Ma non è possibile ricorrere

a continue falcidie, essendovi un limite nell'obbligo di non danneggiare l'entità patrimoniale e la regolarità dell'esercizio. Se tale limite si sorpassasse con riduzioni e peggioramenti di servizio, a parte ogni altra considerazione, non si farebbe anche qui che aumentare la concorrenza, sviando viaggiatori e merci verso altri mezzi di trasporto.

È pertanto evidente la necessità di affrettare la trasformazione di taluni sistemi non più adeguati alle moderne esigenze, come le stesse Amministrazioni ferroviarie riconoscono, cercando di associare, in quanto possibile, ai pregi indiscutibili delle ferrovie quelli pure indiscutibili dell'automobile.

A tale necessità ha accennato anche l'onorevole Giannini. E con larga comprensione del problema del traffico dei trasporti ha parlato della opportunità di adottare, con accordi internazionali, la lettera di vettura all'ordine e facilitare i trasporti combinabili, nonchè di procedere al coordinamento ed alla determinazione del regime giuridico di nuove forme di trasporto e di comunicazioni, argomenti tutti cui egli dedica da anni la sua dottrina e la sua attività nelle conferenze internazionali e nelle commissioni di studio. Alle sue osservazioni mi associo pienamente.

Nei riguardi dei passeggeri l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, oltre ad avere aumentata la velocità su determinati percorsi, sta procedendo ad una serie di esperienze che dalle littorine sulle linee locali vanno ai treni aerodinamici per le linee principali.

Le condizioni miglioreranno con l'elettrificazione, opportunamente ripresa con congrui finanziamenti e vasto programma.

Nei riguardi delle merci una serie di provvidenze tende ad accelerarne il trasporto in base ad un programma razionale ed a congruo funzionamento, a facilitarlo con abbuoni di tariffe per materie prime e per prodotti interessanti le maggiori aziende industriali e commerciali, a rendere pronto il servizio da porta a porta con le concessioni accordate all'Istituto nazionale dei trasporti.

Ed è stata già iniziata una revisione delle linee secondarie per determinare se e su quali convenga adottare mezzi di trasporto più idonei alla natura del traffico che su esse si svolge, e quindi all'occorrenza sostituire i

servizi automobilistici, come già si sta facendo in via d'esperienza. Tale sostituzione è per ora maggiore nei riguardi delle ferrovie concesse all'industria privata. Quando si parla di ferrovie, in genere ci si riferisce solo alle ferrovie di Stato. Per quelle concesse all'industria privata la situazione è resa più aspra dalla brevità dei percorsi, dalla molteplicità delle aziende, dal regime cui sono assoggettate, da interferenze non sempre opportune.

I temperamenti accordati dai decreti-legge del 1929 e del 1932 e l'intervento dello Stato con aiuto diretto, con sussidi chilometrici, con l'elettrificazione o con gestioni commissariali, hanno protratto ancora la vita. Ma la condizione della maggior parte delle aziende è effettivamente grave, nonostante l'assidua cura dei dirigenti e la efficace cooperazione dello Ispettorato retto con tanto senno ed equanimità dal valoroso dottor Crispo. E mi sia consentito rivolgere una parola di lode a tali aziende che danno prova continua di civismo, sostenendo sacrifici ed oneri inadeguati alle stremate loro risorse.

L'istituto delle concessioni, degno di particolare ricordo per avere dato inizio e uno sviluppo notevolissimo di 9.620 chilometri alla nostra rete ferroviaria, più non risponde alla mutata economia ed alla evoluzione dei tempi. Rispondeva all'epoca in cui i capitali affluivano spontanei all'industria ferroviaria, perchè in regime di monopolio, con traffici fiorenti e non adeguati mezzi di trasporto. La ferrovia si presentava allora come un affare industriale. Oggi invece bisogna considerarla come un servizio e come un servizio pubblico che non presenta risorse di grande attività.

Delle ferrovie concesse poche linee, per la costituzione in reti, per l'ordinamento in servizi quasi tramviari, per la frequenza delle corse o per la natura del traffico, possono essere in grado di sostenere la concorrenza automobilistica. Ma la maggior parte, per limitata lunghezza e per limitate percorrenze di viaggiatori e merci, non sono in grado di sostenerla.

A alcune di queste linee hanno fatto ormai il tempo loro e non rimane che sostituirle con mezzi di trasporto più idonei e più acconci. Ma alcune altre possono ancora vivere se ricevano i necessari aiuti, se sieno raggruppate in reti anche con eventuali assunzioni di tron-

chi di sutura, se soprattutto sia lasciata loro ampia libertà di movimento.

Nell'attuale momento e con le attuali esigenze, tutto l'armamentario del periodo normale non si attaglia più alle linee concesse. Una riforma dell'istituto delle concessioni s'impone, se si vuole che queste linee vivano e l'industria privata concorra ancora alla costruzione e all'esercizio di ferrovie utili e redditizie senza aumentare, come ben disse l'onorevole Ministro, la zavorra di quelle ferrovie che direttamente o indirettamente pesano sul bilancio dello Stato.

Sia per la rete di Stato, sia per le linee concesse il problema della concorrenza automobilistica è avviato, ma non ancora risolto, come non può dirsi risolto ancora in alcun altro Stato. Argomenti di tanta importanza, cui si connettono gravi interessi pubblici, locali e privati, richiedono necessariamente studio, preparazione e conforto d'esperienza. Si deve procedere a gradi e cautamente, avendo di mira il risultato da raggiungere.

Non lotta di concorrenza, non disposizioni di privilegio per uno od altro sistema di trasporti, ma armonia e coordinamento vero, partendo dal concetto che il traffico deve essere servito in sè e per sè, coi mezzi più idonei secondo la natura sua, la distribuzione dei mercati, le esigenze dei commerci e dell'industria, le necessità militari.

Ferrovie di Stato e ferrovie concesse, tramvie extraurbane, autovetture ed autocarri ed in un non lontano domani linee di navigazione aerea e di navigazione marittima debbono essere concepiti in un unico vasto piano organico nel quale trovino funzione e sviluppo adeguati alle esigenze del traffico.

E posto degno avranno anche le autostrade le quali indubbiamente aumenteranno, sia per trasformazione di tronchi ferroviari, sia per nuove costruzioni di Stato, di aziende ferroviarie, di enti locali e di privati. Iniziative non mancano e l'autostrada, designata già come ferrovia senza rotaia, avrà anche in Italia una particolare considerazione nello studio, nella costruzione e nelle concessioni di nuove comunicazioni.

La formazione ed attuazione del piano organico dei trasporti, l'adattamento di taluni servizi ferroviari alle nuove esigenze, il razio-

nale riparto del traffico rappresentano problemi gravi.

Le difficoltà aumentano per il contrasto di rilevanti interessi che, trascendendo dall'individuo, toccano spesso estese classi di cittadini. Superarle e giungere ad eque soluzioni, quali richiede l'interesse della collettività, è in Italia meno arduo per unità di comando, per azione di Corporazioni, per disciplina di popolo, per saldezza organica delle ferrovie, poste e marina che la crisi mondiale non piega.

Agli artefici di questa saldezza, a tutti i valorosi dirigenti e dipendenti, alle Milizie specializzate postale, ferroviaria, portuale, alle maestranze, alla gente di mare e dei porti, vada il nostro saluto e il nostro plauso. E sia un saluto e un plauso che al tempo stesso costituisca incitamento a continuare nell'opera di ricostituzione, con fede viva nel Duce, nel Regime, nel Ministro. (*Applausi*).

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

BENNI, Ministro delle comunicazioni. Onorevoli senatori, tre giorni or sono, parlando davanti all'altro ramo del Parlamento, ho avuto occasione di esporre, in modo assai particolareggiato, quanto è stato fatto dal Fascismo dal 1922 ad oggi nel campo delle comunicazioni, e la situazione attuale.

Non è pertanto il caso che io ora vi trattenga lungamente ed abusi della vostra cortese attenzione, anche perchè si tratta di cose ben note al Senato, che sono state più volte esposte e commentate, con la sua consueta diligente perizia, dall'onorevole relatore senatore De Vito, al quale rivolgo il mio cordiale ringraziamento, anche a nome dei miei collaboratori e di tutto il personale, per le benevoli espressioni avute nei riguardi delle Amministrazioni poste alla mia dipendenza.

Mi limiterò soltanto a fare un breve riassunto degli argomenti più importanti ed a rispondere alle raccomandazioni ed alle osservazioni degli onorevoli senatori che hanno voluto, con la loro competenza e con la loro esperienza, prendere parte alla discussione sui dipendenti servizi pubblici, che hanno somma importanza per la vita della Nazione. Anche a loro vadano i miei più vivi ringraziamenti.

Ma, prima di iniziare il mio dire, sento di non poter fare a meno di rivolgere un deferente

saluto ai miei valorosi predecessori: al camerata Puppini, che mi ha immediatamente preceduto, ed all'illustre Presidente dell'altro ramo del Parlamento, Costanzo Ciano, che ha diretto per un decennio il Ministero, ora a me affidato, portandovi il frutto della sua alta competenza e l'appassionata attività di uomo di azione.

Ferrovie dello Stato. — Incomincerò, come di consueto, dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, organismo creato, in tempi ed in condizioni assai difficili, dall'onorevole senatore Riccardo Bianchi, al quale, unendomi al deferente accenno fatto dal senatore Flora, rivolgo il mio cordiale saluto.

La situazione di questa grande azienda, verso la quale è fortemente attratta l'attenzione non solo dei competenti, ma anche del pubblico, va esaminata sotto due diversi aspetti: quello tecnico e quello economico finanziario.

Per quanto riguarda l'aspetto tecnico, tanto per l'efficienza quanto per la regolarità del servizio, abbiamo motivo di vivo compiacimento.

Come è noto, l'organismo delle Ferrovie dello Stato, ed i ferrovieri italiani, avevano già dato prima della guerra, e specialmente durante il lungo periodo delle operazioni belliche, luminose prove delle loro possibilità, e, se pure, durante l'oseuro periodo del dopoguerra, avevano momentaneamente perdute le loro originali virtù, ben presto poterono ritrovarle nel nuovo clima instaurato dopo la Marcia su Roma.

Sono noti i rapidi progressi che ha fatto il nostro servizio ferroviario per rimodernamento ed accrescimento di impianti e di materiale, per regolarità di marcia dei treni, per aumentate comodità e rapidità dei viaggi, per tutti quei particolari infine che hanno reso le ferrovie dello Stato un vero vanto della Nazione.

Come hanno dichiarato tutti indistintamente gli onorevoli senatori che hanno preso parte alla discussione, ciò è universalmente riconosciuto. Sono continue le attestazioni che giungono da ogni parte a questo riguardo, e posso con soddisfazione affermare che, in tutti i Congressi ferroviari, non mancano mai le più vive lodi all'Italia da parte dei tecnici di ogni Paese.

E questi progressi, che tendono a migliorare

il servizio sotto tutti gli aspetti, acquistano maggiore importanza al giorno d'oggi, quando si consideri che l'Amministrazione ferroviaria sa non solo conservarli, ma continuamente perfezionarli, pur in mezzo alle gravissime difficoltà derivanti dalla caduta rapida e sensibile dei prodotti del traffico.

A proposito dei miglioramenti introdotti negli impianti fissi della rete, è stato rilevato che forse le opere eseguite nei fabbricati di stazione, uffici, alloggi, ecc., sono riuscite un po' eccessive nella parte ornamentale, richiedendo perciò un aumento di spesa che poteva essere risparmiata.

Anzitutto credo che nessun italiano potrà negare l'importanza che, dal punto di vista della propaganda, può avere il decoro conferito alle opere più esposte al pubblico, composto anche di stranieri; ma ad ogni modo posso assicurare che tale maggiore spesa rappresenta una percentuale assolutamente insignificante della somma di circa 6 miliardi complessivamente erogata per gli impianti fissi.

Il programma di miglioramenti sarà ancora proseguito, in relazione alle disponibilità dei fondi.

Così saranno appagati, appena possibile dal punto di vista finanziario, i voti dell'onorevole senatore Falcioni per il raddoppio del binario della linea del Sempione.

E per quanto riguarda l'elettrificazione, che raggiungerà quanto prima i 4.000 chilometri di linee elettrificate col termine del primo gruppo di lavori deciso nel 1932, posso confermarvi che, secondo il programma predisposto, essa dovrebbe essere estesa entro il 1934 a tutti i valichi ed a tutte le linee principali per arrivare ad una rete elettrificata di 9.000 chilometri.

Assicuro il senatore Pujia che i lavori di sistemazione della linea calabrese (quelli della galleria Spina cui egli ha accennato saranno entro l'anno ultimati) e l'impianto della trazione elettrica sulla linea stessa procedono con tutta la rapidità consentita dalle difficili condizioni della località, ma saranno certamente ultimati nel termine prestabilito, e cioè entro il primo semestre 1937.

Contemporaneamente sarà tenuto conto della sua raccomandazione per quanto riguarda la successione dei lavori, e sarà con-

venientemente provveduto per le stazioni di Reggio Calabria.

L'impiego dei nuovi tipi di Littorine sarà quanto prima di oltre 300 unità e verrà esteso a tutte le linee non elettrificate, sia per mettere a disposizione del pubblico corse più frequenti e più rapide, sia per raggiungere una notevole economia nelle spese di esercizio.

Verranno inoltre messi tra breve in servizio alcuni treni rapidissimi, sia a trazione elettrica, sia con motore a combustione interna, per servire le linee principali con velocità massima di 160 chilometri l'ora.

Coopererà validamente al raggiungimento degli stessi scopi nel trasporto delle merci il freno continuo del tipo italiano, concordemente riconosciuto anche all'estero come il migliore, il quale sarà esteso, nel più breve tempo possibile, a tutti i treni merci.

Per agevolare il trasporto da porta a porta sono in corso di studio provvedimenti per facilitare ulteriormente i raccordi ferroviari, e sarà dato un considerevole sviluppo all'esperimento di trasporti con casse mobili e coi carrelli per trasporto di carri ferroviari su strada ordinaria.

Le cure più vigili continueranno ad essere rivolte dall'Amministrazione a sempre più perfezionare l'organismo tecnico del più grande servizio pubblico.

L'altro aspetto del problema ferroviario, quello cioè economico finanziario, è il più delicato, ed è quello verso il quale si rivolge oggi il maggiore interesse del Paese.

Nel periodo che va fino al 1930 il traffico ferroviario ebbe un progressivo sviluppo e l'azienda delle ferrovie dello Stato poté, con i crescenti prodotti, far fronte non solo alle ordinarie spese di esercizio, ma anche a quelle riguardanti gli oneri per interessi ed ammortamenti delle spese patrimoniali, che dai 170 milioni nel 1921-22, salirono a 453 nel 1929-30 ed arriveranno a 697 nel 1935-36.

L'entità delle entrate, che raggiunsero un massimo annuale di circa 5 miliardi e che ora sono ridotte a poco più di 2 miliardi e mezzo, permise allora all'Amministrazione ferroviaria di sostenere anche altri oneri oltre quelli suaccennati, che non debbono ad essa essere addossati.

Il più grave è l'eccezionale contributo della

Amministrazione per le pensioni, derivante dalla insufficienza iniziale della riserva matematica e dal gran numero di esoneri di personale effettuato nei primi anni della gestione fascista.

Dai 78 milioni nel 1921-22 esso salì a 340 nel 1929-30 e salirà a 420 nel 1935-36, per raggiungere forse i 470-480 milioni nel 1940.

Così, soltanto per questi due titoli, il bilancio dal 1921-22 al 1935-36 avrà avuto un maggiore onere complessivo di milioni 869.

Inoltre dev'essere aggiunti gli oneri sopportati dalle Ferrovie per servizi vari fatti per altre Amministrazioni, o gratuitamente o a prezzo inferiore al prezzo di costo, oneri valutabili, da conti approssimativi fatti, a circa 400 milioni annui.

Ed a questo proposito debbo ai senatori Ricci e Flora i più vivi ringraziamenti per aver portato il valido appoggio della loro competenza di economisti alla tesi di competenza di spese da me già accennata nell'altro ramo del Parlamento.

Nonostante tutti questi oneri, il bilancio della Azienda potè sempre chiudersi in beneficio per tutti gli esercizi compresi fra il 1924-25 al 1930-31 con avanzi che ammontarono complessivamente a 1.128 milioni regolarmente versati al Tesoro.

Sopraggiunta la crisi mondiale del 1930, l'Amministrazione ferroviaria ha continuato con maggiore intensificazione la contrazione delle spese d'esercizio.

L'opera svolta a questo riguardo è degna di considerazione, non solo per i risultati ottenuti, ma anche per il modo col quale vi si è giunti.

L'Amministrazione ferroviaria infatti, pienamente consapevole dell'importanza del servizio pubblico disimpegnato, ha avuto cura di conservarne intatta l'efficienza, seguitando a dare il voluto peso alla manutenzione degli impianti e del materiale, e commisurando sempre il servizio dei treni alle necessità del pubblico.

L'onorevole relatore, esaminando le falciidie che da diversi anni sono state apportate nella spesa riguardante la manutenzione del materiale rotabile, ha osservato che esse potrebbero indurre a preoccupazioni.

A lui come al senatore Flora, che fino a poco

tempo fa fece parte del supremo Consesso della Amministrazione ferroviaria, posso dare assicurazione che nulla fu, nè sarà trascurato, di quanto occorra per la buona conservazione del patrimonio ferroviario.

Per quanto riguarda il servizio dei treni posso poi dire che esso è molto superiore a quello degli anni precedenti, sia come frequenza di corse, sia come rapidità dei viaggi, sia infine per le altre comodità e facilitazioni offerte al pubblico. Ed a ciò si è addivenuti anche per contrastare la viva concorrenza esercitata dagli altri mezzi di trasporto.

Questi risultati sono il frutto delle vigili cure dedicate dall'Amministrazione al perfezionamento dei servizi ed alla sempre migliore utilizzazione del personale.

Per chiarire meglio la cosa vi dirò che, mentre nell'ultimo anno precedente la crisi, e cioè nel 1929-30, il quantitativo di personale in servizio corrispondeva a 1,08 agenti per ogni 1.000 treni-chilometro effettuati, tale quantitativo risulta oggi ridotto a 0,86 che, come ha notato il senatore Flora, è il limite più basso di tutte le ferrovie europee.

A questo proposito faccio notare che nel 0,86 sono pure compresi tutti quei funzionari che non lavorano direttamente per l'Amministrazione, il personale della Provvida, il personale dato gratuitamente dalle ferrovie ad altre Amministrazioni dello Stato, vale a dire un numero complessivo di circa 5.600 agenti.

In seguito a questa diminuzione del quantitativo di agenti ed alle variazioni apportate alle paghe, la spesa di personale, escluse le pensioni, ha potuto essere ridotta di 700 milioni rispetto al 1929-30 (ultimo anno precedente la contrazione del traffico), e di ben 1 miliardo rispetto al 1921-22.

Le spese d'esercizio dell'Azienda (ordinarie e complementari) risultano ridotte dai 4.408 milioni del 1921-22 ai 4.281 del 1929-30 ed ai 3.055 preventivati per il 1935-36, con un risparmio di milioni 1.226 rispetto al 1929-30.

Ora, se noi prendiamo in esame alcune reti ferroviarie estere che si trovano in condizioni paragonabili a quelle delle nostre ferrovie, per esempio le ferrovie tedesche e le francesi, troviamo che le prime, dallo scoppio della crisi mondiale ad oggi, hanno ridotto le loro spese di esercizio del 26 per cento di fronte ad una

diminuzione del 38 per cento verificatasi nei loro introiti, e le ferrovie francesi hanno ridotto le proprie spese del 10 per cento di fronte ad una diminuzione di introiti del 30 per cento.

Nello stesso periodo la riduzione delle spese di esercizio sulla nostra rete è risultata del 32 per cento di fronte ad una diminuzione del 44 per cento verificatasi nelle entrate. Il confronto può darvi una chiara idea della continuata azione spiegata in questo campo dalla nostra Amministrazione.

In sostanza, senza fare la lunga enumerazione di cifre che ho esposto all'altro ramo del Parlamento, posso confermare che la crisi del bilancio ferroviario è una crisi solamente di carattere patrimoniale.

Infatti, pur con la forte diminuzione degli introiti, se dal bilancio 1935-36 si togliessero (come si dovrebbero togliere) gli oneri straordinari più sopra accennati, il bilancio d'esercizio 1935-36 si chiuderebbe certo in pareggio tra le entrate ordinarie e le spese normali di esercizio.

È ovvio che è indispensabile uscire da questa situazione, sia per non far giudicare come una ammalata, di peso alla Nazione, la più grande gestione tecnica dello Stato, sia per dare agli organi dirigenti dell'Azienda l'intera responsabilità del bilancio perchè sia messo in grado di raggiungere il proprio pareggio.

Indipendentemente dagli eventuali provvedimenti che possano essere ritenuti utili e necessari per dare all'Amministrazione un aspetto ben definito di azienda industriale, o di azienda di prevalente interesse pubblico, politico e sociale, si continuerà a cercare di ridurre, nei limiti del possibile, il disavanzo contabile con l'unico metodo indispensabile per ogni Azienda. Quello di diminuire le spese senza intaccare, anzi perfezionando, la struttura tecnica del servizio e di aumentare le entrate.

Alle riduzioni delle spese vi sono limiti tecnici, al disotto dei quali non si può discendere.

Ad ogni modo è saldo in me il proponimento di continuare con tutte le forze su questa via che, come si è visto, ha già dato notevoli risultati.

Per aumentare le entrate molto è già stato fatto nel campo della acquisizione dei traffici

col perfezionare i servizi, col dare agli organi dell'Azienda una struttura più snella e più confacente alla natura dei suoi compiti, e col tenere in continua evidenza le variazioni del traffico. Anzi, a questo riguardo, avrò presente la raccomandazione dell'onorevole Ricci di vedere se è possibile tener distinta nota del traffico di transito. Si continuerà sulla via intrapresa con tutti i mezzi possibili; ma siccome in questo campo spesso si sentono consigli di provvedimenti che, a detta di molti, rappresenterebbero un rimedio infallibile, mi debbo brevemente soffermare su due speciali argomenti: riduzione di tariffe e lotta di concorrenza.

Più ancora degli utenti è la stessa Amministrazione ferroviaria a sentire il bisogno di una riforma generale tariffaria che semplifichi radicalmente il congegno attuale ed adegui i prezzi, fin dove è possibile, alle mutate condizioni della produzione e degli scambi.

Ma, come ho già detto alla Camera, trattandosi di argomento connesso ad altri di indole generale, occorre procedere a gradi e con la massima ponderazione.

A proposito delle tariffe il senatore Ricci insiste nella sua osservazione, altre volte fatta, che non è giusto siano concesse riduzioni speciali a chi garantisce un certo minimo di traffico alle ferrovie.

Sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Ricci che, nell'interesse dell'industria e del commercio, ma più in linea teorica che pratica, le tariffe dovrebbero essere uguali per tutti; ma è la concorrenza che ha messo le ferrovie nella condizione di non attenersi sempre a questo principio, perchè la concorrenza, nelle condizioni caotiche in cui si trova, fa prezzi diversissimi da caso a caso, da momento a momento ed anzi assai spesso inferiori al costo effettivo delle prestazioni.

E poi bisogna tener presente che ogni industria, per difendersi, specie in momenti difficili, deve, prima di tutto, vendere e poi guadagnare; deve cioè assicurarsi una base di smercio, la più larga possibile, che possa metterla al coperto della maggior parte delle spese fisse.

D'altra parte l'Amministrazione ha cercato di eliminare gli inconvenienti lamentati dall'onorevole Ricci andando incontro alle piccole

aziende, col concordare riduzioni di tariffa a favore di consorzi ai quali esse possono aderire.

A questo riguardo noto anche che in Italia non si hanno, salvo pochissime eccezioni, vere e proprie grandi industrie, ma solo medie e piccole industrie. Ora è bensì vero che le medie possono ottenere, rispetto alle piccole industrie, minori costi di produzione, ma è anche vero che le piccole non hanno i grossi carichi di organizzazione, spese generali, ecc., che hanno le medie industrie.

Non so infine se l'onorevole Ricci, da quel perfetto commerciante che è, applicherebbe ai commercianti, da lui con tanta perizia diretti, gli stessi principî che vorrebbe fossero applicati dalle ferrovie.

RICCI FEDERICO. Ma io non sono lo Stato, sono un privato.

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. Ma non si può allora domandare che le Ferrovie dello Stato una volta agiscano come una impresa industriale privata ed una volta come un'impresa pubblica.

RICCI FEDERICO. Ma perchè allora non si concede pure una riduzione a chi garantisce la spedizione di un milione di francobolli?

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. Non c'è stato ancora alcuno ad avanzare tale proposta, che del resto si potrebbe anche esaminare.

Lo stesso onorevole Ricci, l'onorevole Flora e l'onorevole Giannini (il quale ultimo ringrazio in modo particolare per le sue dotte osservazioni giuridiche che saranno tenute nel massimo conto) si sono preoccupati del grave problema della concorrenza automobilistica.

Essa è all'ordine del giorno di tutte le aziende ferroviarie del mondo; ma nessuna, a quello che io sappia, ha risolto la cosa in modo soddisfacente e definitivo. Anche in Svizzera, come ha accennato l'onorevole Ricci, l'esito recente del noto *referendum* ha riportato in alto mare la soluzione del problema.

Mi consta che le cause del risultato negativo debbono ricercarsi, oltre che nell'opposizione del popolo svizzero ad ogni progetto monopolistico statale, anche nella tendenza da un certo tempo in qua a respingere le iniziative del Governo federale per manifestare il

malcontento popolare per la peggiorata situazione interna, politica ed economica. Così hanno influito nella decisione le ragioni politiche, anzichè quelle tecnico-economiche; e questo, come ho detto nell'altro ramo del Parlamento, è una conseguenza di sistemi per fortuna da noi sorpassati. (*Approvazioni*).

È nota a voi tutti quale lotta siasi impegnata fra l'autocarro, piccolo, medio e gigantesco, e la ferrovia, non solo, ma fra autocarro ed autocarro, talchè oggi dagli stessi esercenti il camionismo e dai competenti organi sindacali viene pressantemente invocata una disciplina che valga a contemperare equamente le rispettive necessità e, notate, a rialzare i prezzi dei trasporti che, per riconoscimento degli stessi trasportatori automobilistici, sono al di sotto dei loro costi di esercizio.

Ciò dimostra come sia dubbio che i trasporti automobilistici siano, in tutti i casi, più economici di quelli ferroviari.

Per riconoscere quale dei due mezzi di trasporto sia più conveniente a vantaggio del contribuente occorrerebbe metterli, come ha detto il senatore Ricci, nelle medesime condizioni. Ma sarà pure da tener presente che il mezzo ferroviario, come ha pure rilevato il senatore Ricci, richiede il minor esodo di danaro verso l'estero e tanto meno lo richiederà nel futuro con l'estendersi della elettrificazione.

Sarà fra breve discusso alla Camera dei deputati un disegno di legge che mira a disciplinare l'esercizio camionistico, oggi troppo libero e perciò dannoso anche a se stesso. (*Approvazioni*).

Riconosco coi senatori Ricci e Flora che il problema non sarà senz'altro risolto con norme di disciplinamento, quali quelle in esame, ma sarà questo un primo passo che potrà agevolare quel futuro inquadramento nel grande settore dei trasporti terrestri che, con fascistico sentimento di giustizia sociale, noi tutti vogliamo nell'interesse superiore della Nazione.

In proposito informo gli onorevoli senatori che non sarà dimenticato che le ferrovie sono indispensabili alla Nazione, sia per i traffici di pace, sia, e particolarmente, quando si verificano speciali contingenze.

Posso però assicurare il Senato con tutta fermezza e con tutta certezza che le ferrovie

dello Stato per la devozione intelligente e disciplinata del personale, per l'organizzazione tecnica e per i mezzi di cui dispongono, sono in condizione di poter rispondere ottimamente, in qualunque tempo ed in qualsiasi evenienza, alle superiori esigenze della Nazione (*Vive approvazioni*).

Ferrovie, tramvie ed automobili. — L'onorevole relatore si è accuratamente intrattenuto in merito al complesso dei mezzi di trasporto esercitati dall'industria privata in regime di concessione, su rotaia, su strada e sulle vie d'acqua interne e, con quella specifica competenza che tutti gli riconoscono ed apprezzano, ha espresso, in modo efficace e completo, il suo obiettivo pensiero al riguardo.

Data la vastità della materia accennerò ai principali problemi che, nell'ora attuale, richiamano l'attenzione del Governo sulle ferrovie e tramvie esercitate dall'industria privata, sui pubblici servizi automobilistici e sugli altri servizi di trasporto che chiamerò integrativi dei servizi suddetti, ossia le funicolari terrestri ed aeree, la navigazione interna e le filovie.

Accanto alla grande rete ferroviaria statale ed in armonica collaborazione di comuni finalità esiste una grande branca di attività industriale che, come ho detto nell'altro ramo del Parlamento, costituisce una fitta maglia di pubblici servizi di trasporto di oltre 110.000 chilometri, con circa 4.600 linee esercitate da 1.900 esercenti ed alla quale sono addetti ben 60.000 agenti.

Di tale complesso di attività di trasporto, quella ferro-tramviaria, il cui valore patrimoniale assomma a diversi miliardi di lire, è oggi profondamente intaccata dalla contrazione dei prodotti, inevitabile conseguenza della crisi mondiale, e dalla sfrenata concorrenza dell'automobile.

Premetto subito che è ben lungi dal mio pensiero il volere, comunque, intralciare la marcia conquistatrice dell'automobile, che è un portato della civiltà moderna, meccanizzata e dinamica.

Debbo però anche preoccuparmi di conservare in efficienza, per quei traffici che loro competono e per i superiori bisogni regionali e statali, quelle ferrovie che, comunque, non

possono e non debbono cedere il posto all'auto-veicolo.

Di qui la imprescindibile necessità di studiare un piano regolatore delle ferrovie secondarie, adeguato a tutti i bisogni essenziali della Nazione e basato su valutazioni obiettive che prescindano da qualsiasi considerazione che non sia l'interesse superiore della collettività.

Tale piano regolatore sarà di utilissima guida per la smobilitazione di quelle linee che risultino definitivamente sorpassate per deviazione ormai permanente del loro traffico, per vetustà di impianti o perchè limitate alla soddisfazione di modeste necessità locali.

Per le altre, ove abbisognino di aiuto, sarà mia cura, dopo accurato e preciso vaglio delle singole situazioni aziendali, proporre i provvedimenti più adatti e meno gravosi per l'erario dello Stato.

Le ferrovie e le tramvie soppresse saranno sostituite con servizi automobilistici, come già è avvenuto, con soddisfacimento pieno e completo degli utenti, per 180 chilometri di ferrovie e per 1.200 chilometri di vecchie tramvie a vapore che ad altro non servivano se non ad intralciare l'uso pubblico delle strade.

Contemporaneamente alla smobilitazione delle ferrovie e delle tramvie in esercizio, occorre provvedere anche alla revisione delle costruzioni ferroviarie in corso nelle diverse regioni d'Italia, costruzioni autorizzate in tempi in cui non prevedevansi nè la crisi mondiale, nè la magnifica sistemazione data dal Governo fascista alle nostre strade, nè il rapido sviluppo dell'automobilismo.

Sarà meglio interrompere un'opera anche se costata milioni piuttosto che ultimarla spendendo ancora milioni e di nuovo ancora milioni per esercitarla.

Naturalmente dovrà essere dato l'equo indennizzo a chi, nel pubblico interesse, dovrà rinunciare al compimento dell'opera assunta in base ad atto di concessione governativa.

Al riguardo della smobilitazione di linee in esercizio e della revisione di quelle tuttora in corso di costruzione, posso assicurare l'onorevole Libertini che prima di adottare qualsiasi provvedimento si procederà, con la massima obiettività e con la più precisa valuta-

zione di tutti gli elementi necessari, all'esame di ogni singola linea in relazione alle particolari occorrenze della regione servita o da servire, talchè la decisione sia aderente alla realtà ambientale e non conseguente a principi generali o programmatici.

Il programma che ho l'onore di esporvi non sarebbe completo se non venisse attuata anche la semplificazione di tutte le norme legislative che regolano la materia dei servizi di trasporto esercitati dall'industria privata, norme che risalgono al 1865 e che più non corrispondono alle molteplici esigenze della vita moderna: mi è grato poter assicurare l'onorevole De Vito, anche in relazione alle ultime parole da lui dette, che fra non molto porterò al vaglio delle competenti autorità il nuovo testo di riforma della vigente legislazione ferroviaria, tramviaria ed automobilistica.

Per quanto attiene ai pubblici servizi automobilistici pel trasporto di viaggiatori si nota, nel complesso, un progressivo aumento di linee tendenti a sempre più e meglio collegare, in un armonico complesso di reti a maglie sempre più fitte, tutti i centri abitati delle diverse regioni così del piano come del monte, convogliando le naturali correnti di traffico verso i punti sui quali debbono gravitare per le necessità di quegli scambi economici, culturali e sociali che la nuova vita ha creato per tutti gli italiani indistintamente.

Nella immagiatura dei servizi di trasporto esercitati dall'industria privata trovano sede quei servizi che ho chiamati integrativi, ossia di navigazione interna, che si esercitano in collegamento con le ferrovie e con i servizi automobilistici, specialmente sui laghi di Como, Maggiore, Garda, Iseo; servizi di funicolari terrestri ed aeree, oggi in pieno sviluppo nelle zone montane dell'Alto Adige, del Piemonte, della Riviera Ligure, dell'Abruzzo, e prossimamente in altre regioni desiderose del nuovo mezzo di trasporto specialmente richiesto da necessità turistiche; ed infine servizi filoviari in sostituzione di quelli tramviari e specialmente indicati in zone di pianura a notevole traffico.

Dalla breve e sintetica esposizione fattavi, emerge chiaramente il carattere integrativo ed unitario dell'esercizio di tutti i mezzi di trasporto.

Essi costituiscono, nel loro insieme, un tutto

unico inescindibile, in perfetto collegamento di interessi, di azione, di direttive per il raggiungimento di quelle finalità collettive che il Regime corporativo ha posto a base della sua essenzialità economica e politica.

Poste, telegrafi e telefoni. — Il senatore De Vito che, nella sua qualità di membro del Consiglio di amministrazione, ha costantemente seguita l'attività svolta dall'Azienda postale, telegrafica e telefonica, ha fatto una chiara e precisa esposizione che, nella necessaria brevità, dimostra i progressi realizzati dalla Amministrazione.

Ho detto già nell'altro ramo del Parlamento dei cospicui avanzi versati al Tesoro per somme complessivamente superiori ai 1.100 milioni di lire e del sensibile incremento contemporaneamente portato al patrimonio con la costruzione di nuovi edifici e case, con la costituzione della grande rete telefonica nazionale in cavi e coi miglioramenti apportati alle comunicazioni telegrafiche e radio.

Devo aggiungere, per conoscenza degli onorevoli senatori, che tutte le spese patrimoniali dell'Amministrazione postale e telegrafica passano direttamente a spesa e non ad incremento del patrimonio. Pertanto ai 1.100 milioni di utili versati al Tesoro dovrebbe aggiungersi l'aumento verificatosi nelle attività patrimoniali.

Mi è gradito, ora, brevemente accennare a quanto è stato fatto per adeguare tutti i servizi alle accresciute esigenze della vita della Nazione.

Varie località del territorio nazionale erano prive di servizi postali e telegrafici. Nel vasto quadro dei provvedimenti adottati dal Governo fascista a favore delle popolazioni rurali possono essere degnamente ricordati sia la istituzione di numerosi uffici postali e telegrafici, sia l'aumento dei collettori e dei portalettere.

Nel 1922 gli uffici con servizio postale erano 10.804 e quelli con servizio telegrafico 7.144; al 30 giugno scorso essi erano 11.334 e 8.692, con un incremento del 5 per cento per i primi e del 22 per cento per i secondi; nel medesimo tempo i collettori ed i portalettere rurali da 11.100 sono stati portati a 13.200, con un aumento del 16 per cento.

Il movimento della corrispondenza postale è stato sensibilmente accelerato sia per la uti-

lizzazione dei più rapidi mezzi ferroviari ed automobilistici, sia per l'accreciuto numero degli uffici ambulanti e natanti che da 192 del 1922 sono stati portati a 271.

Voi sapete, onorevoli senatori, che gli uffici ambulanti sui treni, ed i natanti sui piroscafi, compiono un lavoro le cui gravosità e difficoltà sono superate soltanto dall'utilità che si ottiene approntando in viaggio la copiosa corrispondenza in modo da renderne possibile — specie nei grandi centri — la immediata consegna al personale addetto alla distribuzione ed al recapito.

L'utilizzazione ed attuazione di speciali trasporti terrestri e marittimi hanno reso possibile un maggiore transito di dispacci esteri sul territorio italiano, pur essendosi verificata nel traffico internazionale delle corrispondenze postali una sensibile riduzione.

La corrispondenza telegrafica si è molto avvantaggiata della posa dei cavi telefonici, che ha permesso di realizzare comunicazioni al sicuro dalle vicissitudini atmosferiche.

Nonostante ciò, il traffico telegrafico è in forte diminuzione; tale risultato deve ad un complesso di circostanze sulle quali sarebbe lungo soffermarsi, ed in parte al progredire del telefono, di questo più moderno e comodo mezzo di telecomunicazione che, per la perfezione degli impianti e la prontezza e sicurezza delle comunicazioni, si è imposto all'attenzione degli utenti, guadagnandone le simpatie e le preferenze.

I servizi radioelettrici si sono sviluppati in Italia in quest'ultimo decennio; quello radiofonico, che già all'estero aveva avuto un grande sviluppo, fu introdotto solo nel novembre 1921 con l'attivazione a Roma di una piccola stazione da un chilowatt e mezzo.

L'impulso dato, sin da allora, dal Governo fascista ai servizi anzidetti, sia con adatti provvedimenti legislativi e regolamentari, sia con apposite convenzioni, sia con nuovi ampliamenti e radicali innovazioni, ha condotto a quella efficienza dei servizi stessi messa in rilievo dall'onorevole relatore.

E si può ben sperare che con l'accresciute delle simpatie del pubblico verso questo modernissimo mezzo di propaganda, istruzione e diletto, si incrementi maggiormente il numero dei radioascoltatori e l'industria nazionale possa avere i più larghi sviluppi.

Il Governo fascista annette grande importanza al servizio radiofonico ed alla sua più completa ed efficiente diffusione.

La creazione dell'Ente Radio Rurale, cui presiede il Segretario del Partito, come l'onorevole relatore ha messo in particolare rilievo, costituisce una nuova prova dell'interessamento al servizio e delle cure continue del Governo verso l'agricoltura ed i rurali. I programmi dell'Ente anzidetto, appositamente preparati, sia nella parte destinata ai lavoratori dei campi, sia in quella indirizzata alle scuole ed alle famiglie, assolvono un'alta missione politica e sociale.

Il senatore Giannini, parlando delle radio-diffusioni e della soppressione del Comitato superiore di vigilanza, ha ricordato che, mentre la programmazione è passata al Sottosegretario per la stampa e propaganda, tutto ciò che è servizio tecnico è rimasto presso il Ministero delle comunicazioni. Egli ha pure dichiarato che non gli sembra che tale divisione sia utile allo svolgimento regolare delle radio-diffusioni.

Ricordo — in proposito — che l'onorevole senatore Antona Traversi, nella relazione per la conversione in legge del provvedimento abolente il Comitato di vigilanza, mise in rilievo che la nuova Commissione di soli quattro membri (mentre il soppresso Comitato ne contava trenta), sarebbe stata un organo di vigilanza più svelto e di più facile funzionamento ed al medesimo tempo bastevole allo scopo.

E tale, infatti, è la Commissione predetta, presieduta — come il soppresso Comitato — da un fisico di rinomanza mondiale, il senatore Corbino.

Per quanto riguarda lo studio amministrativo giuridico del problema, credo bastevole, normalmente, l'attività dell'Amministrazione di concerto con gli altri Dicasteri interessati. E ricordo che del Consiglio di amministrazione delle poste e dei telegrafi fanno parte anche Consiglieri di Stato, rappresentanti dell'Avvocatura generale, delle Finanze e della Stampa.

A particolari, eccezionali necessità, come quella, accennata dall'onorevole senatore Giannini, di preparare le norme giuridiche che si dovranno applicare alla televisione, sarà prov-

veduto mediante nomina di apposite commissioni di studio.

Posso intanto assicurare l'onorevole senatore che l'Amministrazione si è resa già conto di tale necessità e, mentre ha in esame il relativo problema, non mancherà di proporre tempestivi provvedimenti.

Il servizio radiomarittimo ha oggi una organizzazione completa; gli impianti di cui il centro di Coltano è stato dotato, in radiotelegrafia e in radiotelegrafia, costituiscono un tutto armonico che ha reso numerosi segnalati servizi alla navigazione ed ha liberato la Nazione dalla necessità di dovere appoggiare la propria corrispondenza a stazioni estere, sollevandola così dal relativo onere di valuta estera.

I nostri transatlantici possono scambiare conversazioni telefoniche con qualsiasi linea di abbonato italiana od estera.

Anche i mezzi di radiocomunicazione fra punti fissi vengono costantemente migliorati con nuovi impianti e nuovi radiocollegamenti.

Per quanto riguarda il servizio telefonico, l'onorevole relatore ha ampiamente illustrato il lavoro compiuto ed i risultati conseguiti in questa importante branca delle comunicazioni.

Mi piace però aggiungere che i risultati stessi hanno pienamente corrisposto alle previsioni, specialmente nella parte che riguarda il traffico.

Con l'attivazione delle tratte di cavo in Sicilia e con la conseguente attivazione di circuiti diretti tra le principali città dell'isola col continente, il traffico che prima si manteneva in limiti piuttosto bassi, evidentemente per le difficoltà con cui si svolgevano le comunicazioni, ha dato in pochi mesi risultati brillanti e tali da indurre l'Amministrazione a provvedere con tutta urgenza all'attivazione di nuovi circuiti che avrebbero dovuto attivarsi in un secondo tempo.

Da Palermo, da Catania, da Messina il traffico per l'alta Italia e specialmente per Genova, Torino, Milano e Trieste, quasi nullo prima dell'attivazione dei circuiti in cavo, si svolge ora non solo con tutta regolarità e sollecitudine, ma ha raggiunto già medie ragguardevoli.

Un anno addietro la Sicilia era collegata col Continente soltanto a mezzo di due circuiti

con Roma e di tre con Napoli; oggi ve ne sono venti.

Ho voluto soffermarmi nella esposizione di quanto sopra per dimostrare come in materia di impianto di comunicazioni telefoniche sia dannosa una limitata attrezzatura in quanto l'esperienza del passato ha potuto dimostrare che il traffico si sviluppa sempre proporzionalmente al numero dei circuiti attivi.

La stessa esperienza già indica come inadeguata alle accresciute necessità del traffico la capacità dei cavi precedentemente posati per cui ho ritenuto urgente far procedere agli studi per l'esecuzione di un nuovo ciclo di lavori.

Essi consisteranno nella messa in efficienza di tutti i circuiti delle tratte comprese fra Casteggio e Napoli e non ancora pupinizzati od amplificati; nella posa di un secondo cavo tra Genova e Casteggio, per permettere lo sviluppo della corrispondenza tra Milano e Genova, alla quale in alcune ore del giorno risultano insufficienti i ventotto circuiti già attivi; nella posa di cavi fra Milano e Padova e fra Verona ed il Brennero; nella posa di un secondo cavo fra Verona e Roma — via Perugia — per formare una rete a maglie chiuse in modo da fronteggiare prontamente qualunque necessità di servizio e da evitare le interruzioni che possono verificarsi con l'unico cavo ora attivo, per guasti o per altri eventi.

Anche da parte delle Società concessionarie del servizio urbano e di quello interurbano di secondaria importanza si è provveduto con razionali criteri a migliorare le comunicazioni, fornendo del servizio telefonico i centri rurali e le località più lontane dalla rete principale.

Esse oltre ad un notevole sviluppo apportato alla rete aerea hanno, come è noto, provveduto alla posa ed alla messa in servizio di importanti arterie sotterranee tra Milano, Torino ed i laghi lombardi, tra la riviera ligure e la Toscana, tra Ancona e Bologna.

È pure all'esame un progetto per la posa di un cavo nel Lazio, che allaccerà Roma con i Colli Albani. Detto cavo, con opportuni prolungamenti aerei, collegherà direttamente la capitale con Littoria, Sabaudia, Velletri, Anzio e molti altri centri del basso Lazio.

Il servizio urbano oggi in Italia ha una attrezzatura delle più perfette. Le reti urbane

sono state rinnovate, ampliate ed in esse sono inserite scorte sufficienti a soddisfare qualunque numero di richieste di nuovi abbonamenti.

Queste ultime, che nel 1925 avevano uno sviluppo di circa 180.000 chilometri di circuiti, hanno oggi uno sviluppo di oltre 900.000 chilometri di circuiti in massima parte convogliati in cavi aerei e sotterranei.

Il servizio urbano non è, come un tempo, limitato alla sola conversazione fra abbonati; oggi vengono offerti una serie di servizi accessori che rendono sempre più apprezzato questo mezzo di comunicazione.

Il senatore Devoto ha richiamato la mia attenzione sulla necessità, più che sulla opportunità, di provvedere alla bonifica telefonica delle nostre zone montane, invocando l'emanazione di un provvedimento simile a quello testè emanato dal Governo fascista per lo sviluppo delle comunicazioni secondarie.

L'Amministrazione riconosce pienamente la necessità dei provvedimenti proposti dal senatore Devoto e farà tutto il possibile perchè essi siano tradotti in atto cercando di superare le eventuali difficoltà che si presentano dal lato finanziario.

Marina Mercantile. — Onorevoli senatori, la perspicua relazione dell'onorevole De Vito vi ha già prospettato le condizioni della marina mercantile mondiale e di quella nazionale in rapporto alla situazione economica internazionale.

Che questa non sia soddisfacente, che lo sviluppo dei traffici internazionali sia intralciato dal gioco di ostacoli di vario ordine, non solo economici ma politici e finanziari, è a voi perfettamente noto.

Tale situazione — la cui incertezza è accresciuta da una generalizzata irrequietezza psicologica — si ripercuote inevitabilmente sulle marine mercantili che vivono in servizio dei traffici internazionali e ne seguono le sorti.

È vero — e ne ho dato la documentazione nell'altro ramo del Parlamento — che nel 1934 si è avuta una ripresa nei maggiori empori portuali del mondo; che il movimento per le due grandi vie di transito, *Suez* e *Panama*, ha preso notevole impulso; e che è anche diminuita la massa del tonnellaggio inoperoso. Ma nulla lascia ancora presumere

che questi parziali progressi siano forieri di un durevole assetto negli scambi.

Il traffico marittimo mondiale si aggira sulle quote dell'anteguerra, mentre il tonnellaggio di tutte le flotte mercantili supera del 33,6 per cento quello del 1914, ed ancora oggi 6 o 7 milioni di tonnellate di navi disarmate esercitano grave pressione sul mercato, determinando un livello di noli inferiore agli oneri della gestione nautica.

Non diversa, nel complesso, da quella mondiale, si presenta la nostra situazione marittima.

Durante l'anno 1934 anche i nostri porti hanno visto accrescere il loro traffico. Nel cabotaggio è aumentato di quasi un milione di tonnellate il complesso delle merci trasportate, se si vuol seguire il criterio del senatore Ricci, e quindi di 2 milioni circa quello degli imbarchi e sbarchi; se si vogliono avere gli elementi esatti di confronto col movimento degli anni precedenti nel traffico con l'estero il movimento è cresciuto di oltre 4 milioni. Se, però, il maggior traffico nel cabotaggio è stato tutto assorbito dalla nostra bandiera, in quello internazionale e di scalo si è più avvantaggiata la bandiera estera che ha avuto un aumento di circa il 20 per cento in rapporto all'anno precedente, mentre l'aumento è stato del 19 per cento per la bandiera italiana.

A questo proposito è, però, da rilevare che il nostro naviglio non rallenta la sua partecipazione nel traffico fra porti esteri, quel traffico che lo stesso onorevole Ricci ora ritiene profittevole perchè apportatore di valute straniere. Anzi, secondo quanto risulta dalle statistiche di Suez e Panama e dei porti stranieri, i progressi della nostra bandiera sono manifesti.

La nostra marina — in virtù anche del compenso di demolizione — ha cercato di avviarsi a quell'equilibrio fra volume di stiva e volume di traffico che costituisce condizione *sine qua non* per il ritorno alla normalità.

Lo sforzo compiuto da parte nostra non è stato da tutti gli altri Paesi secondato, nella stessa misura. Di fronte ad una riduzione del 12,09 per cento verificatasi dal 1930 al 1934 nel nostro naviglio a propulsione meccanica, la corrispondente riduzione nel complesso del naviglio mondiale è stata del 5,79 per cento.

Ma occorre notare che mentre il 10 per cento circa del tonnelloaggio mondiale complessivo a vapore e a motore è oggi in disarmo, la quota di tonnelloaggio italiano disarmato, che ascendeva al 21,23 per cento nell'agosto 1932, è discesa al 4,35 per cento al 1° del mese corrente. Ed in sostanza il tonnelloaggio delle nostre navi in armamento supera oggi quello di ogni periodo dal 1930 in poi.

Convieni, d'altronde, avvertire che la riduzione non ha giocato in tutte le categorie del naviglio nostro. È difatti *cresciuto* del 19 per cento il tonnelloaggio adibito a linee regolari libere e sovvenzionate, il naviglio definito *di qualità*; mentre è stata largamente decurtata la massa delle navi libere da carico a propulsione meccanica, delle carrette o *tramps* la cui consistenza è diminuita del 27 % nel quadriennio.

Gioverà alquanto soffermarsi su questo regresso del naviglio randagio — onorevoli senatori — per trarne qualche importante illazione. Di certo il fenomeno per quanto *apparentemente* grave, tenuto presente che alle navi del tipo predetto è affidato il compito dei rifornimenti di massa, non deve suscitare molte apprensioni.

Nè, come ha giustamente rilevato l'onorevole Sechi, può attribuirsi importanza al nudo calcolo delle tonnellate di consistenza totale della flotta per istabilire confronti fra la nostra ed altre marine. Se invece di costruire il *Rex* e il *Conte di Savoia* il nostro armamento avesse dedicato le stesse somme all'acquisto di navi da carico, la nostra marina con oltre un milione di tonnellate in più, occuperebbe oggi un posto molto più elevato nella graduazione delle flotte basata sul complesso delle tonnellate da ciascuna possedute. Ma non sarebbe, perciò, cresciuta l'importanza della nostra marina, chè anzi molto grave sarebbe per noi il peso del naviglio in disarmo.

Occorre tener presente, d'altra parte, che, mentre la marina di linea, richiedendo cospicui capitali e più complesso lavoro di organizzazione e penetrazione, si trova in condizioni più difficili per riacquistare posizioni perdute, riesce alla marina randagia più agevole colmare le perdite e più rapido il processo di ricostituzione. Come nel mito antico della salamandra, rinasce ben presto dalle ceneri il naviglio da

carico... Il processo di ricostruzione, del resto, viene anche oggi, malgrado la crisi, perseguito; il nostro armamento di naviglio randagio attua, sia pure con ritmo rallentato, la politica tradizionale di acquisti di materiale navale di seconda mano, nel mercato estero. Navi di seconda mano, lo si ripete; navi anziane ma non vecchie, come alcuno potrebbe essere indotto a credere.

Gli onorevoli Ricci, Banelli e Sechi si sono soffermati sulla questione delle navi nuove e delle navi di seconda mano.

Dirò subito che tutte le simpatie del Governo fascista sono per le navi nuove costruite in cantieri italiani, e ne è riprova il concorso per un progetto di nave da carico bandito lo scorso anno, concorso i cui risultati, accuratamente vagliati da una Commissione di tecnici eminenti, saranno presto di pubblico dominio. E soggiungerò ancora che ogni cura sarà posta affinché gli studi compiuti non rimangano sul terreno astratto delle idee.

Ma la questione delle navi nuove specialmente in rapporto alla marina da carico randagia, va considerata in rapporto ai diversi interessi: quello dell'armamento, quello dei cantieri, quello della industria fornitrice dei materiali da costruzione.

In prima linea sono da considerare gli interessi dell'armamento. A questo importa di possedere strumenti di esercizio nautico che, in relazione al capitale impiegato ed alle spese di gestione, diano un rendimento ed anzi, per la legge del minimo mezzo, il maggior rendimento possibile; esso perciò preferisce di commettere una nave nuova quando, pel fiorire dei traffici, i prezzi di compra-vendita delle navi pronte nel mercato mondiale siano sostenuti e le prospettive del traffico diano sicurezza di impiego. Quando invece, come nel tempo presente, scarseggia il traffico, perdura il rinvio dei noli e le navi pronte si possono acquistare a prezzi di gran lunga inferiori a quelli cui condurrebbe il normale ammortamento, è vano attendersi che l'armatore preferisca la nave nuova, se questa non può essere acquistata a prezzo conveniente.

A parte il fatto, pure esso molto importante, rilevato dall'onorevole Banelli, che le Aziende armatoriali da carico a tipo familiare non hanno, per vari motivi, grande potenzialità

finanziaria, pur essendo fundamentalmente sane, è anche da notare che in un campo come questo, a carattere internazionale aperto alla più aspra concorrenza di marine agguerrite e fortemente protette, bisogna scendere con armi almeno eguali, con possibilità, cioè, di oneri di gestione non superiori a quelli dei propri concorrenti. Nessun uomo d'affari sensato, onorevoli senatori, può pensare ad investire i suoi capitali con la sola probabilità di perderli.

Tutto ciò pone i cantieri di fronte a due ordini di concorrenza del pari inevitabili. Il primo è costituito dalla concorrenza delle navi di seconda mano che fatalmente agirà sino a quando i prezzi di queste siano sotto-quotati in rapporto alla loro età. Qui mi riferisco quasi unicamente alle navi randagie, quelle cioè che si trovano sul mercato egualmente utilizzabili da qualsiasi armatore in qualunque parte del mondo, non alle navi di linea che più difficilmente si trovano pronte con tutte le caratteristiche rispondenti agli speciali servizi cui devono essere adibite.

Il secondo ordine di concorrenza è costituito dai cantieri stranieri. Se per le navi di linea, specialmente per quelle da passeggeri che richiedono maggiore accuratezza di lavorazione, non v'ha sensibile divario di prezzi tra i cantieri nazionali e i cantieri stranieri, il divario è notevole quando si tratta di navi da carico randagie. Ora bisogna che anche per queste i cantieri nazionali si organizzino in modo da poter offrire prezzi non superiori a quelli richiesti dall'industria straniera. Parlo di prezzi e non di qualità tecniche perchè la nostra industria è, sotto questo aspetto, fra le più accreditate nel mondo.

Comprendo bene che, dati i maggiori oneri cui vanno incontro, sarà sempre necessario, e forse in maggior misura che pel passato, l'intervento dello Stato, e lo Stato entro certi limiti interverrà, ma occorre che nel proprio seno i cantieri trovino modo di collaborare allo scopo di una più economica produzione.

Connesso col problema è anche quello dell'industria fornitrice di materiali all'industria delle costruzioni. Qui si pone la questione del materiale di provenienza estera e del materiale nazionale. Ora io debbo dichiarare che, senza alcun dubbio, il materiale nazionale dev'essere

preferito, perchè le industrie che lo producono tanto meglio serviranno a tutti i complessi interessi della Nazione, quanto più largo è il campo della loro produzione; crescendo la massa prodotta ne guadagneranno la qualità e i prezzi. Ma qualità e prezzi devono essere, d'altra parte, tali da rispondere ai bisogni dell'industria delle costruzioni navali. A questa condizione lo Stato continuerà nell'azione di difesa e, se necessario, l'accrescerà.

Comunque le industrie dell'armamento, delle costruzioni navali, della siderurgia e in genere delle forniture per navi, non devono vivere l'una alle spalle dell'altra. Ciascuna potrà naturalmente domandare quell'appoggio dallo Stato di cui abbisogna, in modo da poter competere con le similari industrie straniere. Ma esse non dovranno fare solo assegnamento sullo Stato; dovranno in sè stesse principalmente ricercare la forza e la potenzialità per ulteriori progressi.

Onorevoli senatori, come dissi alla Camera, la politica marinara continua oggi sulle stesse direttive tracciate dal mio illustre predecessore, Costanzo Ciano, la cui opera ho sentito con vivo compiacimento tanto lodare in questa Assemblea.

E prosegue immutata non soltanto per le nostre tradizioni, il nostro prestigio, la nostra difesa, per gli interessi di tutti quanti prestano i loro servizi alla nostra marina; ma per le esigenze della economia generale del Paese, che sulla marina fa assegnamento per i suoi sviluppi e da essa trae, e speriamo più possa trarre in avvenire, quella quota di apporti compensativi della bilancia dei pagamenti cui accennava l'onorevole Ricci.

Le nostre linee libere e sovvenzionate danno in questo periodo pieno contributo di naviglio alle eccezionali esigenze che per la salvaguardia di altissimi interessi nazionali si sono manifestate in un particolare settore. Ciò non ostante i nostri servizi continuano a svolgersi con ogni regolarità adempiendo senza interruzione alla loro funzione economica mondiale.

Il *Rex* e il *Conte di Savoia* sono sempre prediletti dalla clientela internazionale; nè v'ha pericolo che questa predilezione venga meno dall'entrata in servizio di grandi navi straniere. La linea del Nord-America sarà presto anche rafforzata dalla trasformazione in

corso di altri ottimi transatlantici. È noto che uno stabilimento italiano ha costruiti e sta costruendo per taluni di questi transatlantici i più potenti motori del mondo.

I nostri servizi su altre linee e specialmente su quelle dei continenti asiatico ed africano, il cui sviluppo civile fu preconizzato dalla anti-veggenza del Duce, saranno intensificati. I servizi dell'Africa, alla cui sistemazione si provvede or è poco più di un anno, rispondono alle migliori aspettative e saranno ancora migliorati con navi più veloci. La linea celere del Sud-Africa servita dal *Duilio* e dal *Giulio Cesare* vede sempre accresciuto l'afflusso di passeggeri e di merci, e crea nuove correnti di movimento in coincidenza col Nord-America. Nuovo materiale si studia di porre su talune linee, e non è a dubitare che esso, progettato con cura particolare nei riguardi della velocità, verrà costruito da cantieri italiani.

Contro i capisaldi della politica protettiva del nostro armamento, sorgono, con frequenza ingiustificabile, proteste estere. Proteste che non avrebbero alcun motivo di sussistere sia perchè la tendenza verso la protezione si manifesta ovunque — si è, si può dire, generalizzata — sia perchè l'armamentario delle forme protettive estere, composto da una notevole varietà di forme, è di molto superiore ai limitati aiuti da noi concessi alle industrie marinare e che altra mira non hanno se non quella di assicurarne la persistenza.

Noi comunque confermiamo di essere ben disposti ad ascoltare qualsiasi proposta di attenuazione alle spesso esasperanti forme di protezione che esistono nel mondo. Già la nostra marina partecipa alla razionalizzazione delle navi cisterne e i nostri armatori sono disposti anche a considerare gli schemi di noli minimi proposti sui settori del Plata, del San Lorenzo, dell'Australia. Alle discussioni preliminari sullo schema di razionalizzazione concretato a Londra dalla « International Shipping Conference », il nostro armamento ha pure partecipato, e la collaborazione italiana sarà completa se i propositi saranno lealmente e senza ricerca di egemonie tradotti in atto.

Anche in questo campo dunque l'Italia è pronta a collaborare a tutte le iniziative per la ripresa economica mondiale.

Onorevoli senatori, pur durante la depres-

sione, la marina nazionale ha persistito nel suo lavoro sugli Oceani. Agguerrita nel personale, perfezionata nel materiale, sveltita e selezionata, essa è pronta a trar vantaggio dalla ripresa dei traffici marittimi, quando segni durevoli di essa appariranno all'orizzonte.

Onorevoli senatori, quanto vi ho esposto sull'attività del mio Ministero vi potrà apparire sufficiente soltanto se considerato come un elemento integrativo di quanto ho detto pochi giorni or sono nell'altro ramo del Parlamento e della discussione molto ampia svoltasi ieri in quest'aula.

I miei cenni sarebbero tuttavia incompleti se non ricordassi, anche al Senato, tutte quelle provvidenze di cui le Amministrazioni che da me dipendono sono larghe verso i propri agenti; provvidenze assurde oramai a modello di alcune opere assistenziali che il Regime ha creato e continuamente sviluppa a beneficio di tutti i lavoratori nel vasto quadro nazionale.

I Dopolavoro infatti che abbracciano le masse dei ferrovieri e dei postelegrafonici hanno centinaia di sedi sparse in tutta Italia ed assumono le più diverse iniziative per l'elevazione fisica e spirituale dei propri aderenti.

Le opere di previdenza, oltre che sovvenire direttamente il personale e le famiglie nei casi più dolorosi, sviluppano su vasta scala quelle istituzioni che, come le colonie estive, sono destinate ad assicurare la salute delle più giovani generazioni.

La « Provvida », nata in proporzioni modestissime, anzi come un semplice esperimento, presso l'Amministrazione ferroviaria, si è rapidamente irrobustita ed assolve un compito fondamentale non solo a beneficio diretto dei dipendenti degli Enti pubblici, ma anche a vantaggio indiretto di tutti i consumatori.

Il personale delle Comunicazioni merita certo le nostre cure più assidue; e perciò sono a me riuscite particolarmente gradite le parole di vivo elogio che per esso diversi oratori hanno pronunziato ieri in quest'aula, specialmente quelle con cui il senatore Devoto ha elogiato il nostro Corpo sanitario. Con un consenso così autorevole voglio anche qui rivolgere a tutti gli agenti, che lavorano assiduamente alla mia dipendenza, un saluto ed un plauso.

Un particolare elogio desidero anche qui

tributare alle Milizie speciali, che, viva espressione del Regime, in piena concordia di intenti con i dirigenti delle Amministrazioni, prestano la loro opera instancabile per il perfetto funzionamento dei servizi.

Onorevoli senatori. Mi sembra che, dalla larga e completa discussione svoltasi in ambedue i rami del Parlamento sul bilancio delle comunicazioni, siano stati messi nella loro vera luce i più importanti problemi che vi si riconnettono.

Voglio purtuttavia brevemente fermarmi ancora su un punto di capitale importanza.

Si parla spesso di una così detta opinione pubblica, dando a questo aggettivo un significato che effettivamente non ha. Perchè, cosa è in fondo questa opinione pubblica, alla quale prima del Fascismo si dava tanta, e certo eccessiva, importanza? È un'idea che viene portata alla ribalta da pochi, cosiddetti competenti, e che viene raccolta e divulgata da molti senza che subisca il vaglio della critica. Vengono fuori così dei luoghi comuni, che sono tanto più diffusi quanto più sono agli antipodi della realtà.

Uno di questi luoghi comuni è l'opinione che i servizi delle Comunicazioni, e più specialmente il servizio ferroviario, siano un grave peso al bilancio dello Stato e non sviluppino, come dovrebbero, l'economia generale della Nazione.

Quando questa sensazione arriva persino al Senato attraverso l'autorevole voce del senatore Ricci, ritengo che ciò reclami una precisa chiarificazione.

Egli ha osservato che i 900 milioni di « deficit » contabile delle ferrovie rappresentano il 55 per cento dello sbilancio totale italiano e che, aggiungendo ad esso tutte le altre spese per i servizi delle Comunicazioni (ferrovie di Stato e concesse, marina mercantile, ecc.), si raggiunge la cifra di milioni 1476, una cifra cioè pressochè eguale a quella del disavanzo totale del bilancio dello Stato pel preventivo 1935-36.

Ora bisogna tener presente ciò che è stato messo in evidenza anche dal senatore Flora, e cioè i vantaggi diretti ed indiretti apportati alla economia generale del Paese dagli stessi servizi.

Se non si tien conto di tutti questi elementi, si ha una falsa visione della situazione com-

pletiva e si dà luogo quindi allo sfavorevole giudizio della cosiddetta opinione pubblica.

Ritengo che sia necessario, anzi indispensabile, sfatare questa diceria. Perciò l'autorità di questo Alto Consesso mi spinge a ripetere, a conclusione del mio discorso, quanto ebbi l'onore di dire alla Camera, citando cifre precise per ristabilire la verità « vera ».

Se consideriamo il periodo dal 1922-23 al 1933-34, possiamo ritenere che per i servizi resi alle altre Amministrazioni dello Stato le ferrovie abbiano sostenuto un onere non compensato di 3500 milioni, per il servizio delle pensioni un onere eccezionale di 2700 milioni, mentre per gli interessi ed ammortamenti delle spese patrimoniali hanno corrisposto al Tesoro la somma di 2700 milioni, versando inoltre 1128 milioni per avanzi di gestione degli anni dal 1924-25 al 1930-31.

Rappresentano quindi un totale di 10 miliardi e 78 milioni.

Nello stesso periodo gli avanzi realizzati dal bilancio postale, telegrafico e telefonico sommano a 1148 milioni, aggiungendo ai quali gli aumenti patrimoniali e di riserva per 340 milioni, si arriva ad un'altra cifra complessiva di 1488 milioni.

In complesso i bilanci delle Aziende autonome dipendenti dal Ministero delle comunicazioni hanno portato un beneficio, diretto od indiretto, allo Stato di « 11 miliardi e 566 milioni ».

Aggiungasi che nello stesso periodo le spese fatte dalle ferrovie per aumenti patrimoniali, rinnovamento e manutenzione del materiale e degli impianti, raggiunsero la astronomica cifra di 18 miliardi e 800 milioni.

Cosa resta quindi dei sacrifici che il Ministero delle comunicazioni farebbe sopportare al Paese?

Resta di fatto un magnifico insieme di impianti che provvedono a tutte le necessità del Paese.

Resta un'organizzazione di servizi ferroviari, marittimi, postali, telegrafici, telefonici, ecc., di tale perfezione ed utilità da essere presi a modello ed invidiati dalle altre Nazioni.

Restano dei giudizi dati dagli stranieri, che passano per il nostro Paese, giudizi favorevoli che contribuiscono a rinsaldare nel pensiero

di tutti, ed anche in questo campo, la magnifica affermazione dell'Italia fascista nel mondo.

Resta la passione mia e di tutti i collaboratori, dai dirigenti agli umili esecutori, per operare sempre più e meglio, a vantaggio del Paese, in fedele obbedienza alle direttive del Duce. (*Vivissimi generali applausi*).

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

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

Do ora lettura degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936, in conformità dello stato di previsione, annesso alla presente legge (tabella A).

(Approvato).

Art. 2.

L'Amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936, ai termini del Regio decreto-legge 23 aprile 1925, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 1 - Tabelle B e C).

(Approvato).

Art. 3.

L'Amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936, ai termini del Regio decreto-legge 14 giugno 1925, numero 884, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 2 - Tabelle D ed E).

(Approvato).

Art. 4.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 3 - Tabelle F e G).

(Approvato).

Art. 5.

Per l'esercizio finanziario 1935-36 è sospeso il versamento di lire 40.000.000 al Fondo pensioni e sussidi del personale ferroviario ad integrazione del patrimonio del Fondo stesso, previsto dal 2° comma dell'articolo 1 del Regio decreto-legge 23 marzo 1924, n. 498, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473.

(Approvato).

Art. 6.

L'ammontare del Fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1935-36, in lire 900.000.000.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Benefici di anzianità, nel grado di ufficiale di complemento, agli ex-volontari ciclisti ed automobilisti dei reparti disciolti nel 1915 » (N. 516).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Benefici di anzianità, nel grado di ufficiale di complemento, agli ex-volontari ciclisti ed automobilisti dei reparti disciolti nel 1915 ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, *segretario, legge lo Stampato N. 516.*

PRESIDENTE. È aperta la discussione

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

Art. 1.

Gli ex appartenenti alle Milizie volontarie mobilitati alla data del 24 maggio 1915 con il grado di ufficiale assimilato, ai sensi del decreto luogotenenziale 1° luglio 1915, n. 1037, qualora abbiano successivamente conseguito il grado di ufficiale di complemento del Regio esercito, potranno ottenere, in quest'ultimo grado, una retrodatazione di anzianità pari al periodo di tempo in cui essi prestarono servizio con il grado di ufficiale assimilato in zona di operazione al comando di reparti delle Milizie stesse e presero parte ad azioni belliche della guerra 1915-1918.

(Approvato).

Art. 2.

Per ottenere il beneficio di cui sopra gli interessati dovranno farne domanda al Ministero della guerra, per il tramite del distretto militare da cui dipendono, entro sei mesi dalla data di pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale*.

I servizi resi nella qualità di ufficiale assimilato delle Milizie volontarie dovranno risultare dal rispettivo stato di servizio da allegarsi in copia alla domanda a cura del competente distretto.

(Approvato).

Art. 3.

L'applicazione della disposizione di cui al precedente articolo 1, non darà, comunque, diritto a corresponsione di assegni arretrati.

(Approvato).

Questo disegno sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Ripartizione del territorio dello Stato in zone militari » (N. 533).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ripartizione del territorio dello Stato in zone militari ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, segretario, legge lo Stampato N. 533.

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

ZUPELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZUPELLI. Il momento non è il più propizio, lo comprendo, ma pure sento il bisogno di parlare sull'argomento delle zone militari, istituite dal Ministero della guerra con il decreto-legge che abbiamo ora in esame.

Venti anni fa, precisamente nel maggio del 1915, mi sono trovato innanzi al gravissimo problema di sostituire gli stati maggiori dei comandi territoriali di Corpo d'armata e di divisione, affinché questi potessero funzionare. Funzionamento questo che non era di minore entità di quello del tempo di pace, ma anzi era molto più importante per la enorme affluenza dei richiamati ai varî depositi, per l'affluenza di materiale di ogni genere e di ogni specie, materiale di equipaggiamento e di vettovagliamento presso tutti i magazzini d'Italia. L'importanza di quei comandi territoriali era più che quadruplicata, mentre mancavano gli elementi per farli funzionare.

Noi, oltre tutti gli ufficiali generali e di stato maggiore disponibili dell'esercito permanente, avevamo dovuto mandare in zona di operazioni tutti i migliori elementi della posizione ausiliaria e anche molti di quelli della riserva. Restavano soltanto alcuni pochi elementi, fisicamente inidonei e mancanti di energia, sia per mantenere la disciplina nei varî territori, sia per far funzionare i varî servizi, che assurgevano ad una importanza eccezionale in quel periodo. Si supplì come si potè, ma certamente molti inconvenienti e gravissimi accaddero durante il primo periodo della nostra mobilitazione e della nostra adunata, perchè succedessero disguidi e ritardi nella esecuzione degli ordini e succedessero anche fatti gravi di indole economica, perchè mancava in questi ufficiali la completa conoscenza del territorio e delle risorse del medesimo. Ne venne quindi un periodo di disordine, che poi coll'andare del tempo si potè equilibrare, anche in conseguenza dell'impiego di elementi venuti via dalla zona di operazioni.

Ora a tutti questi gravissimi inconvenienti mette riparo l'attuale progetto. Però io, che pur sono favorevolissimo al progetto stesso, sento il dovere di fare alcune raccomandazioni. Occorrerebbe anzitutto che le zone coincidessero con la circoscrizione del tempo di pace, perchè se non coincidessero ci sarebbero interferenze tra il comando mobilitabile ed il comando di zona, il che rappresenterebbe sempre una discrepanza che potrebbe portare a conseguenze dannose. Sarebbe infatti oltremodo difficile delimitare la zona di disciplina spettante all'uno e quella spettante all'altro. I Corpi di truppa hanno bisogno di sapere con precisione la loro dipendenza disciplinare in ogni momento. Ora io non vorrei che un comandante di zona desse ordini che non fossero esattamente quelli del comandante delle truppe. Queste interferenze bisogna che siano assolutamente evitate.

Ma un'altra raccomandazione ancora vorrei fare e la faccio dopo aver constatato una cosa un po' curiosa, che ancora oggi accade. Nel 1899 (ho i capelli bianchi che mi permettono di risalire fino a quel tempo) io ero sottocapo di stato maggiore al comando del Corpo d'armata di Roma, capo di stato maggiore era il nostro eminente collega Roberto Brusati. Avevamo ancora allo stato maggiore del Corpo d'armata il capitano Fabbri, oggi generale di Corpo d'armata della riserva. Tre ufficiali di stato maggiore, due capitani applicati ed il comando del Corpo d'armata camminava regolarissimamente, senza alcun affaticamento. Mai nella mia carriera mi sono trovato così comodo come durante quell'anno in cui ero al comando del Corpo d'armata di Roma. Si noti che allora il comando del Corpo d'armata di Roma aveva alle sue dipendenze la divisione militare di Roma, quella di Perugia e quella di Cagliari. Il Corpo di armata di Roma aveva allora in corso le fortificazioni di Roma, alle quali si dava un'importanza notevole, c'era la questione che fu risolta soltanto dalla Conciliazione. Oltre a questo avevamo le fortificazioni della Maddalena che dipendevano dalla marina ma che avevano delle batterie da terra. Quindi vi erano relazioni continue tra esercito e marina, tra il Corpo d'armata di Roma e il Comando della Maddalena. Poi vi erano i carteggi, non di quelli che si scrivono in risposta ai fogli, ma i carteggi che portavano a considerazioni

strategiche, sulle fortificazioni, sugli armamenti, ecc. Oltre questo vi era un altro gravissimo carico per il Corpo d'armata: il servizio di pubblica sicurezza. Non si ha un'idea di che cosa era allora questo servizio. Noi ricevevamo ordini di fare venire reggimenti da tutte le parti d'Italia; in certi giorni, per certi momenti difficili che avvenivano molto spesso, avevamo diverse spedizioni di reggimenti, di battaglioni, fuori di Roma se vi erano dei movimenti in altre località. Tutto questo dava un lavoro non indifferente. Eppure con tutto questo noi facevamo una vita relativamente comoda. Ora, alcuni anni fa, io sono andato dal comandante del Corpo d'armata di Roma per una questione personale, e ho trovato questo povero uomo, sopraffatto dal lavoro: egli andava lì la mattina presto e poteva venir via solo molto tardi: perchè aveva una catasta di corrispondenza che faceva spavento. Io rimasi meravigliato perchè allora il Corpo di armata di Roma non aveva la divisione di Sardegna alle sue dipendenze, non aveva più il servizio di pubblica sicurezza: infatti l'esercito oggi non ha più il servizio di pubblica sicurezza. Allora domandai quanti ufficiali egli avesse alle sue dipendenze. Ne aveva 35. Ai miei tempi invece il Corpo di armata di Roma aveva alle dipendenze soltanto 5 ufficiali che hanno sempre disimpegnato tutto il servizio per anni e anni. La Divisione di Roma era la Divisione forse più difficile per ragioni politiche, poichè succedevano sempre in Roma i movimenti popolari, i movimenti sovversivi o non sovversivi. E allora occorreva provvedere continuamente a servizio di sicurezza. La Divisione di Roma aveva un tenente colonnello, due capitani di stato maggiore, tre applicati, 6 ufficiali, e bastavano.

Ora io credo che l'aumento di personale sia un danno per gli uffici. Allora non esistevano dei sub-uffici nel comando del Corpo d'armata. Il comandante del reggimento scriveva direttamente al comando del Corpo d'armata. Oggi ci si deve valere del tramite dell'Ufficio A, dell'Ufficio B, ecc. In questi giorni ho ricevuto una lettera, cortesissima, del comandante del Corpo d'armata: ebbene questa lettera aveva un numero di protocollo superiore a ventimila. Ma noi a questa cifra non ci sognavamo di arrivare neppure in venti anni.

C'è qualche cosa di più da fare? No, forse

c'è qualche cosa di meno, ed è per questo che si scrive di più!

Perciò prego l'onorevole sottosegretario di non aumentare, per l'amore di Dio, la burocrazia militare. Fu aumentata in un primo tempo, nel dopo guerra quando furono destinati anche ai comandi di Corpi d'armata e di divisione degli ufficiali che in guerra avevano fatto il loro dovere e si erano mostrati valorosissimi. Non si volle mandarli a casa in una di quelle tante posizioni inventate, come la posizione speciale per riduzione di quadri, ecc. E così questi ufficiali si sono inflati nei corpi d'armata, e così si sono creati gli uffici e la carta nonchè l'impossibilità per i comandanti territoriali di attendere all'esercitazioni delle truppe ed al loro mandato principale che è quello della disciplina e della istruzione.

Perciò io vedo con piacere che si esonerano i comandanti di Corpo d'armata dalle funzioni territoriali. Io ho provato personalmente la difficoltà che si ha nel passaggio dal piede di pace a quello di guerra, quando ci trovavamo nella impossibilità di fare eseguire un ordine perchè mancavano gli elementi adatti nei Corpi d'armata od erano assolutamente insufficienti. Ma se si fa questa riforma bisogna anche fare l'altra: quella di semplificare la burocrazia nei Comandi militari. Ed il mezzo è quello di far uso degli ordini verbali. Occorre avere un poco di fiducia. Gli ufficiali sono stati sempre uomini d'onore e non sempre c'è bisogno di scrivere per delle piccole cose tra uffici che magari si trovano nello stesso fabbricato. Questa è una cosa che bisogna vietare.

Al comando del Dipartimento della marina di Pola dell'Impero austro-ungarico vi era un comando che aveva ai propri ordini tutta la flotta. Vi era un personale numerosissimo, che da quel comando dipendeva e da esso dipendevano anche gli arsenali e le piazze marittime dell'Impero. Ebbene in quel comando vigeva un ordine di servizio con il quale si vietava la corrispondenza tra ufficio ed ufficio salvo che per questioni di giustizia.

Quel «salvo le questioni di giustizia» era veramente atto di giustizia, ma per tutto il resto non si scriveva. Il capo di stato maggiore riceveva l'intera corrispondenza, la classificava e la destinava ai vari direttori e comandanti; quindi raccoglieva le lettere di risposta e le

portava all'ammiraglio che esaminava, firmava e decideva in proposito. Si trattava quindi di un organismo molto semplice, mentre invece io temo che da noi si vada creando una burocrazia militare.

BAISTROCCHI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Questo è contrario allo spirito della riforma. Noi siamo perfettamente d'accordo.

ZUPELLI. Siamo nati per andare d'accordo. (*Si ride*).

Io mi auguro quindi che queste mie piccole osservazioni, frutto di una pratica, che forse nessun altro ha mai fatto ancora, sieno presenti all'onorevole sottosegretario, ed io dichiaro che sono lietissimo che sia stato presentato questo disegno di legge, che io voterò con molto entusiasmo. (*Approvazioni*).

BAISTROCCHI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BAISTROCCHI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Sono ben soddisfatto, onorevoli senatori, che anche questa volta i provvedimenti adottati dal Ministero della guerra raccolgano l'approvazione del senatore Zupelli, il quale vi ha dimostrato quale ne sia l'importanza. Egli ha però delle preoccupazioni conseguenti dal suo lungo distacco dalla vita giornaliera dei nostri Comandi. Egli si augura che la giurisdizione delle zone militari corrisponda press'a poco a quella delle antiche Divisioni.

Io assicuro il senatore Zupelli che proprio così noi faremo; abbiamo ridotto solo da 31 a 29 le giurisdizioni, in quanto che abbiamo considerato che in Sardegna una era più che sufficiente (il corpo di Armata in Sardegna è stato creato da poco); così pure abbiamo costituito una sola zona a Torino che abbraccia le due giurisdizioni delle divisioni di Torino ed Asti.

Anche le sedi dei Comandi delle zone corrispondono a quelle delle divisioni, esclusa Imperia che resta sede di Comando di divisione mentre quello di zona avrà dimora a Genova. Abbiamo affidato questo comando ad uno dei nostri bravi generali di divisione.

Genova, una volta sede di divisione e di Corpo d'armata, oggi è sede di un solo reggimento.

È nostra intenzione di restituire a questa

nobile e patriottica città una maggiore importanza militare.

Il secondo argomento trattato dal senatore Zupelli è quello del personale. Egli afferma che ai suoi tempi 5 ufficiali erano sufficienti nel Comando territoriale; e invece poco tempo fa ne aveva rilevati presso il Comando di Roma oltre 30. Io non so quando questo sia avvenuto; posso assicurare che questo oggi non accade. Non 30, nemmeno 5: non è esatto che il lavoro sia sempre identico.

Il lavoro si va trasformando, e trasformandosi ha bisogno di certe varianti nel personale per renderlo più aderente alle necessità. L'esercito del 1914 non è identico a quello del 1935: quante trasformazioni, quanti nuovi bisogni nel campo meccanico, in quello chimico, nelle armi, nell'addestramento, donde necessità di riordinare. In ogni modo io tengo a dichiarare che, conforme agli ordini del mio Ministro, ho apportato e sto apportando nei Comandi delle riduzioni sensibilissime. Anche gli ufficiali di Stato Maggiore o in servizio di Stato Maggiore sono stati ridotti di numero in base al criterio adottato d'inviare alle truppe il maggior numero di ufficiali, specie quelli che poi un giorno saranno destinati a salire agli alti gradi. Il senatore Zupelli può essere tranquillo, e il Senato anche; noi camminiamo sulla stessa via e cioè ridurre finchè è possibile il personale negli uffici per inviarne una maggiore quantità alle truppe.

Il senatore Zupelli ha citato il Comando militare di Pola esaltandone le benemerienze. Questo è il solo punto in cui non sono d'accordo con lui. Questi confronti con Comandi stranieri non sono simpatici: faccio presente al Senatore Zupelli che il Comando di Roma e tutti i Comandi militari di questa nostra grande Italia, non hanno da prendere a modello nessun Comando di esercito straniero. E, come dissi l'altro giorno in quest'Alta Assemblea, marciamo avanti guardando al passato, nostro però, non quello ex nemico.

Ho finito, senatore Zupelli. Sono lieto di constatare che ella approva questo progetto; posso assicurarla che i suoi criteri rispondono pienamente a quelli dell'attuale Ministero; e non può essere differente, quando si pensa che il senatore Zupelli è un bel soldato che ha dimostrato, in pace e in guerra, di conoscere il mestiere delle armi. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Il territorio dello Stato è ripartito in zone militari la cui giurisdizione territoriale sarà stabilita con apposito decreto del Ministro per la guerra.

(Approvato).

Art. 2.

Scopo delle zone militari è quello di attendere a tutte le funzioni di carattere eminentemente territoriale fino ad oggi affidate sia ai corpi d'armata che alle divisioni di fanteria, a cui restano invece riservate sole funzioni di carattere addestrativo ed operativo.

(Approvato).

Art. 3.

La funzione territoriale degli attuali corpi d'armata e divisioni di fanteria è limitata solo a quanto interessa le truppe ed i servizi destinati, in caso di mobilitazione, a raggiungere le località di adunata.

(Approvato)

Art. 4.

Sono istituiti cinque ispettorati di zone militari, secondo il raggruppamento che sarà determinato dal decreto del Ministro per la guerra di cui al precedente articolo 1.

(Approvato).

Art. 5.

È istituita altresì, alla dipendenza del Capo di stato maggiore dell'esercito, la carica di Sottocapo di stato maggiore territoriale che è devoluta ad un generale di divisione o di corpo d'armata, a disposizione o in servizio permanente effettivo. Al Sottocapo di stato maggiore territoriale dell'esercito compete tutto quanto ha tratto all'organizzazione militare del territorio nazionale (zone militari, difesa antiaerea e costiera, per la parte che interessa l'esercito) escluse le frontiere.

(Approvato).

Art. 6.

Gli ispettorati di zone militari sono affidati a generali di corpo d'armata o di divisione a disposizione; i comandi di zone militari a generali di divisione o di brigata a disposizione; gli stati maggiori ad ufficiali superiori a disposizione e del ruolo di mobilitazione.

Nella prima applicazione del provvedimento gli incarichi sopra cennati possono essere affidati, in via eccezionale, ad ufficiali, di grado immediatamente inferiore, in servizio permanente effettivo od anche a disposizione.

(Approvato).

Art. 7.

Il Ministro per la guerra emanerà le disposizioni necessarie per l'attuazione della presente legge.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Protezione dei punti trigonometrici, dei capisaldi di livellazione, dei punti di riferimento marittimo, gravimetrici, magnetici e della rete di artiglieria » (N. 534).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Protezione dei punti trigonometrici, dei capisaldi di livellazione, dei punti di riferimento marittimo, gravimetrici, magnetici e della rete d'artiglieria ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, segretario, legge lo *Stampato N. 534.*

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

Art. 1.

È fatto divieto di distruggere, rimuovere, deteriorare o rendere comunque inservibili

i segnali che precisano stabilmente negli immobili la posizione dei punti trigonometrici, dei capisaldi di livellazione, dei punti di riferimento marittimo, gravimetrici, magnetici e della rete di artiglieria, siano essi stabiliti dall'Istituto geografico militare o da altri enti statali.

Coloro che violano tale disposizione sono puniti a norma dell'articolo 673 del Codice penale, salvo che il fatto non costituisca reato più grave.

(Approvato).

Art. 2.

Ogni proprietario deve nei propri immobili permettere, secondo le modalità da stabilirsi nel regolamento, la costruzione e la manutenzione dei segnali indicati nell'articolo 1 della presente legge.

Al proprietario è dovuta una indennità la quale deve essere determinata tenendo conto del pregiudizio che, per effetto della permanenza del segnale, subisca l'immobile.

L'indennità è determinata dall'ente che appone il segnale salvo, in caso di disaccordo, il diritto da parte dell'interessato di ricorrere all'autorità giudiziaria.

(Approvato).

Art. 3.

L'ente che colloca il segnale o i segnali ha facoltà d'imporre limitazioni o vincoli necessari al funzionamento del segnale.

Nel caso che vengano imposti tali vincoli o limitazioni, si applicano le norme indicate nei capoversi secondo e terzo del precedente articolo 2.

(Approvato).

Art. 4.

Il proprietario dell'immobile, nel quale è stabilito il segnale, ha facoltà, qualora risulti necessario per la migliore utilizzazione dell'immobile stesso, di chiedere all'ente interessato lo spostamento del segnale, offrendo, in quanto sia possibile, altro luogo adatto per stabilire il nuovo segnale.

(Approvato).

Art. 5.

L'elenco dei segnali di cui alla presente legge è tenuto costantemente a giorno a cura dell'Istituto geografico militare, secondo le norme da stabilirsi nel regolamento.

(Approvato).

Art. 6.

Il possessore dell'immobile in cui è stabilito il segnale, deve avvertire il Podestà del comune o il più vicino Comando dei carabinieri Reali di quei danneggiamenti subiti dal segnale, dei quali egli venga a conoscenza.

(Approvato).

Art. 7.

La vigilanza sui segnali formanti oggetto della presente legge spetta ai comandi di Corpo d'armata territoriali, secondo le disposizioni da stabilirsi nel regolamento.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Provvedimenti concernenti il credito peschereccio » (Numero 536).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Provvedimenti concernenti il credito peschereccio ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, segretario, legge lo Stampato N. 536.

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

Art. 1.

Il credito a favore della pesca marittima e di quella nelle acque interne, delle industrie degli allevamenti ittici, della conservazione e

lavorazione dei prodotti della pesca, delle industrie e delle attività commerciali connesse con l'esercizio della pesca, delle cooperative dei pescatori ed in genere delle iniziative a vantaggio dei pescatori, si distingue in credito di impianto e di miglioramento ed in credito di esercizio.

(Approvato).

Art. 2.

Il credito di impianto e di miglioramento è quello diretto alla esecuzione delle opere indicate nell'articolo 45 del Testo Unico delle leggi sulla pesca, approvato con Regio decreto 8 ottobre 1931, n. 1604.

Il credito di esercizio è quello destinato a sostenere le ordinarie esigenze delle Aziende.

(Approvato).

Art. 3.

Gli Istituti speciali di credito agrario, le Casse di risparmio, i Monti di Pietà di 1^a categoria e tutti gli Enti ed Istituti autorizzati all'esercizio del credito agrario sono autorizzati a compiere oltre le operazioni di credito peschereccio di impianto o di miglioramento ai sensi dell'articolo 45 del Testo Unico sulla pesca sopra citato, operazioni di credito peschereccio d'esercizio.

(Approvato).

Art. 4.

La Banca nazionale del lavoro destinerà alle operazioni di credito peschereccio di impianto o di miglioramento e di esercizio la somma di lire 10 milioni, nonchè l'ammontare dei contributi che saranno ad essa versati dal Ministero dell'agricoltura e delle foreste, a norma del successivo articolo 8.

La Banca nazionale del lavoro eserciterà tale credito a miti condizioni, nell'interesse della pesca e dei pescatori.

(Approvato).

Art. 5.

Salvo il rispetto delle convenzioni in corso, la gestione delle Casse dei mercati all'ingrosso

del pesce istituite o da istituire ai sensi dell'articolo 83 del Testo Unico delle leggi sulla pesca, sarà dalle rispettive Autorità comunali affidata alla Banca nazionale del lavoro. Con provvedimenti dei Ministeri dell'agricoltura e delle foreste e delle finanze, da emanarsi secondo le norme del Regio decreto-legge 6 novembre 1926, n. 1830, udito il parere del Comitato di cui all'articolo 7, potrà tuttavia essere consentito che i servizi di Cassa di determinati mercati siano affidati ad altri Istituti bancari che esercitino notevole attività nel campo del credito a favore dei pescatori.

(Approvato).

Art. 6.

Il Ministero dell'agricoltura e delle foreste è autorizzato ad emanare — d'intesa con i Ministri delle finanze e delle corporazioni — norme per disciplinare la gestione delle Casse dei mercati all'ingrosso del pesce e l'entità della provvigione spettante all'Istituto gestore delle Casse stesse.

(Approvato).

Art. 7.

Le decisioni sulle singole operazioni di credito peschereccio proposte alla Banca nazionale del lavoro saranno prese da un Comitato composto del Presidente, del Direstore generale della Banca stessa, dei rappresentanti del Ministero delle finanze nel Consiglio di Amministrazione della Banca, di due rappresentanti del Ministero dell'agricoltura e delle foreste e di un rappresentante dell'Amministrazione della marina mercantile. Lo stesso Comitato avrà facoltà di stabilire le norme di carattere generale per lo svolgimento delle operazioni di credito peschereccio da parte della Banca.

(Approvato).

Art. 8.

Il Ministero dell'agricoltura e delle foreste verserà alla Banca nazionale del lavoro i seguenti contributi:

a) lire 600.000 a carico delle rimanenze degli stanziamenti iscritti a tutto il 30 giugno 1934 nel bilancio del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, ai sensi dell'articolo 93 del Testo Unico delle leggi sulla pesca, approvato con Regio decreto 8 ottobre 1931, n. 1604 e con imputazione al relativo capitolo n. 79 del predetto bilancio per l'esercizio finanziario 1934-35;

b) lire 260.000 per l'esercizio 1935-36, lire 300.000 per l'esercizio 1936-37 e lire 380.000 per l'esercizio 1937-38 al 1954-55 a carico delle autorizzazioni di spesa, di cui all'articolo 93 del Testo Unico delle leggi sulla pesca.

Il contributo poliennale di cui alla lettera b) potrà essere dalla Banca nazionale del lavoro ceduto con l'autorizzazione del Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

Ad integrazione degli stanziamenti già autorizzati pel credito peschereccio dal sopracitato articolo 93 del Testo Unico delle leggi sulla pesca, è disposto un aumento di lire 130.000 per ciascuno degli esercizi dal 1935-36 al 1954-55 sui capitoli corrispondenti, nei predetti esercizi, all'attuale capitolo n. 79 del bilancio del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio 1934-35.

È corrispondentemente ridotto di lire 130.000 per gli esercizi dal 1935-36 al 1954-55 lo stanziamento ordinario di cui all'articolo 91 del Testo Unico delle leggi sulla pesca ed avente riferimento all'attuale capitolo n. 45 del bilancio del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio 1934-35.

(Approvato).

Art. 9.

Il Ministero delle finanze è autorizzato a provvedere con propri decreti alle variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

LEGISLATURA XXIX — 1^a SESSIONE 1934-35 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 MAGGIO 1935

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 198, concernente l'estensione della garanzia statale per i crediti all'esportazione » (N. 530).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 198, concernente l'estensione della garanzia statale per i crediti all'esportazione ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 gennaio 1935-XIII, n. 198, concernente l'estensione della garanzia statale per i crediti all'esportazione.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge.
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 221, riguardante la autorizzazione della spesa di lire 34.000.000, per l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie urgenti » (N. 531).

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

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 221, riguardante l'autorizzazione di spesa di 34 milioni di lire per l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie urgenti.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto legge 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 » (N. 532).

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

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 7 marzo 1935-XIII, n. 234, con il quale sono stati dichiarati di pubblica utilità i lavori per l'impianto e l'esercizio della zona industriale di Bolzano e sono state stabilite le relative norme di attuazione.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 209, recante disposizioni transitorie per l'avanzamento di un gruppo di sottufficiali del Regio esercito » (N. 537).

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

Prego il senatore segretario Millosevich di darle lettura.

MILLOSEVICH, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 209, recante disposizioni transitorie per l'avanzamento di un gruppo di sottufficiali del Regio esercito.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

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

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

Prego il senatore segretario Millosevich di darle lettura.

MILLOSEVICH, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 250, per l'istituzione di un premio di produzione a favore delle miniere di zinco.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 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 » (N. 540).

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

Prego il senatore segretario Millosevich di darle lettura.

MILLOSEVICH, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il 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.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 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 » (Numero 542).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « 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 la assistenza e il salvataggio marittimi ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darle lettura.

MILLOSEVICH, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 323, relativo alla 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.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 248, contenente norme in materia di liquidazione dei contributi consorziali per opere idrauliche di 2ª e 3ª categoria e di gestione di pertinenze idrauliche » (N. 544).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « 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 2ª e 3ª categoria e di gestione di pertinenze idrauliche ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 248, contenente norme in materia di liquidazione di contributi consorziali per opere idrauliche di 2ª e 3ª categoria e di gestione di pertinenze idrauliche.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 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 » (N. 545).

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

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il 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.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935, 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 » (N. 546).

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

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il 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.

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

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione dei disegni di legge testè rinviati allo scrutinio segreto.

Dichiaro aperta la votazione.

Chiusura di votazione.

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

I senatori segretari fanno la numerazione dei voti.

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Albricci, Anselmi, Antona Traversi, Appiani, Asinari di Bernezzo, Azzariti.

Baccelli, Banelli, Barcellona, Barzilai, Bastianelli, Bazan, Belfanti, Belluzzo, Berenini, Bergamasco, Berio, Beverini, Bocciardo, Bonardi, Broccardi.

Caccianiga, Campolongo, Carletti, Casoli, Castelli, Cattaneo Giovanni, Cattaneo Della Volta, Celesia, Centurione Scotto, Cesareo, Chimienti, Cian, Colonna, Concini, Contarini, Conti Sinibaldi, Corbino, Cozza, Crispo Moncada, Curatolo.

D'Achiardi, D'Ancora, De Marinis, De Risseis, De Vito, Di Bagno, Di Benedetto, Di Donato, Diena, Di Frassineto, Di Frasso, Di Marzo, Di Mirafiori Guerrieri, Ducci, Dudan.

Facchinetti, Faina, Farina, Fedele, Felici, Ferrari, Flora, Foschini, Frascchetti.

Gallarati Scotti, Gallenga, Gallina, Gasparini Jacopo, Gasperini Gino, Gatti Salvatore, Gazzera, Ghersi Giovanni, Giannini, Giardini Ernesto, Gigante, Giordano Davide, Giuriati, Giusti del Giardino, Gonzaga, Grosso, Guadagnini, Guglielmi.

Imberti.

Joele, Josa.

Krekich.

Lago, Lanza Branciforte, Larussa, Libertini Gesualdo, Longhi, Lucioli.

Majoni, Mambretti, Mango, Marcello, Marozzi, Martin-Franklin, Mattioli Pasqualini, Menozzi, Milano Franco d'Aragona, Millosevich,

Montefinale, Montresor, Montuori, Moresco, Morpurgo, Mosca.

Nicastro, Nicolis di Robilant, Nomis di Cosilla, Novelli.

Orlando, Orsi Pietro, Ovio.

Pecori Giraldi, Perla, Petrone, Pironti, Pittacco, Poggi Cesare, Porro Ettore, Pujia.

Quartieri.

Raimondi, Rava, Reggio, Renda, Romano Santi, Romei Longhena, Romeo Nicola, Romeo delle Torrazze, Rota Francesco, Rota Giuseppe, Ruffo di Calabria, Russo.

Sailer, Salucci, Salvago Raggi, Sanarelli, Sandicchi, Sani Navarra, San Martino, Santoro, Scaduto, Scalori, Scavonetti, Schanzer, Scialoja, Scotti, Sechi, Silj, Sitta, Solari, Soler, Suardo.

Tacconi, Tallarigo, Taramelli, Thaon di Revel dott. Paolo, Tiscornia, Tofani, Tolomei, Torlonia, Torre, Tournon.

Valagussa, Vassallo, Vicini Marco Arturo, Vinassa de Regny.

Zoppi Gaetano, Zupelli.

Risultato di votazione.

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

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

Senatori votanti	165
Favorevoli	163
Contrari	2

Il Senato approva.

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

Senatori votanti	165
Favorevoli	163
Contrari	2

Il Senato approva.

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

Senatori votanti	165
Favorevoli	160
Contrari	5

Il Senato approva.

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

Senatori votanti	165
Favorevoli	164
Contrari	1

Il Senato approva.

Provvedimenti concernenti il credito peschereccio (536):

Senatori votanti	165
Favorevoli	163
Contrari	2

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti	165
Favorevoli	164
Contrari	1

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti	165
Favorevoli	163
Contrari	2

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti	165
Favorevoli	163
Contrari	2

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti	165
Favorevoli	164
Contrari	1

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti	165
Favorevoli	164
Contrari	1

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti	165
Favorevoli	163
Contrari	2

Il Senato approva.

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

LEGISLATURA XXIX — 1^a SESSIONE 1934-35 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 MAGGIO 1935

23 settembre 1910, concernenti l'urto di navi e l'assistenza e il salvataggio marittimi (542):

Senatori votanti	165
Favorevoli	163
Contrari	2

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti	165
Favorevoli	163
Contrari	2

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti	165
Favorevoli	163
Contrari	2

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti	165
Favorevoli	163
Contrari	2

Il Senato approva.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito i senatori Morpurgo, Tallarigo, De Capitani, Di Frassineto, Marco Arturo Vicini, Libertini Gesualdo, Montresor, Broccardi e Sani Navarra a presentare alcune relazioni.

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

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

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

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).

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

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

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

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).

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

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

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

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

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).

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 393, col quale è accordato alla « Società Lariana », concessionaria ed esercente il pubblico servizio di

LEGISLATURA XXIX — 1^a SESSIONE 1934-35 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 MAGGIO 1935

navigazione sul Lago di Como, un sussidio straordinario di lire 300.000 (596).

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

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

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

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

PRESIDENTE. Do atto ai senatori Murgurgo, Tallarigo, De Capitani, Di Frassineto, Marco Arturo Vicini, Libertini Gesualdo, Montresor, Broccardi e Sani Navarra della pre-

sentazione di queste relazioni che saranno stampate e distribuite.

Il Senato è convocato per le ore 16 di lunedì 27 corrente per la discussione dell'ordine del giorno che sarà tempestivamente comunicato.

In detto giorno alle ore 15 vi sarà riunione degli Uffici.

La seduta è tolta (ore 19,15).

PROF. GIOACCHINO LAURENTI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti.