

## LVIIIª SEDUTA

## MARTEDÌ 24 MARZO 1936 - Anno XIV

(128° GIORNO DELL'ASSEDIO ECONOMICO)

## Presidenza del Presidente FEDERZONI

## INDICE

Congedi . . . . .	Pag.	1966
Disegni di legge:		
(Approvazione):		
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2426, che modifica l'articolo 6 del Regio decreto-legge 19 giugno 1924, n. 1125, sul credito agrario agli invalidi di guerra » (977) . . . . .		1975
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 dicembre 1935-XIV, n. 2085, riguardante la istituzione del Monopolio statale delle banane » (982). - (Approvato dalla Camera dei Deputati) . . . . .		1975
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 ottobre 1935-XIV, n. 2088, relativo alle modificazioni allo statuto del Reale Automobile Club d'Italia » (983). - (Approvato dalla Camera dei Deputati) . . . . .		1975
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 febbraio 1936-XIV, n. 313, concernente il trattamento per gl'impiegati ed agenti delle Amministrazioni statali in dipendenza di malattia o infortunio a causa o in occasione del servizio » (993) . . . . .		1975
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1935-XIV, n. 2199, concernente l'istituzione di grandi unità della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale e l'equiparazione del servizio prestato dalle Camicie Nere in quelli di detti reparti mobilitati per le esigenze dell'Africa Orientale al servizio prestato nel Regio Esercito » (1006). - Approvato dalla Camera dei Deputati) . . . . .		1975
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1935-XIV, n. 2172, recante norme per l'ammissione dei sanitari richiamati alle armi ai concorsi per i posti di medico e di veterinario condotto » (1007). - (Approvato dalla Camera dei Deputati) . . . . .		1976
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 febbraio 1936-XIV, n. 320, concernente l'istituzione di nuove qualifiche e di nuovi gradi per gli appartenenti alle unità mobilitate della M. V. S. N. » (1010) . . . . .		1976
« Conversione in legge del Regio decreto-		

legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2098, che accorda la franchigia postale per l'olio di pino destinato ad essere impiegato nella flottazione dei minerali di piombo e di zinco » (1013). - (Approvato dalla Camera dei Deputati) . . . . .	1976
« Conversione in legge del Regio decreto - legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2138, che modifica il trattamento doganale dei colori metallici in polvere o in qualunque modo preparati » (1014). - (Approvato dalla Camera dei Deputati). . . . .	1976
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 10, che ha dato esecuzione all'Accordo fra l'Italia e la Germania per regolare i pagamenti, realizzato in Berlino, mediante scambio di Note, il 20 dicembre 1935 » (1015). - (Approvato dalla Camera dei Deputati) . . . . .	1977
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 gennaio 1936-XIV, n. 29, riguardante l'autorizzazione di spesa di lire 12.000.000 per l'esecuzione di opere idrauliche straordinarie urgenti » (1032). - (Approvato dalla Camera dei Deputati) . . . . .	1977
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 gennaio 1936-XIV, n. 30, riguardante la autorizzazione di spesa di lire 15.000.000 per completamento di opere straordinarie » (1033). - (Approvato dalla Camera dei Deputati) . . . . .	1977
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 febbraio 1936-XIV, n. 337, concernente norme per la risoluzione del rapporto di lavoro marittimo a tempo indeterminato » (1036) . . . . .	1977
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2235, concernente provvedimenti a favore delle località colpite da alluvioni, piene e frane verificatosi durante il 1935 » (1048). - (Approvato dalla Camera dei Deputati) . . . . .	1978
(Discussione):	
« Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936 al 30 giugno 1937 » (1065) . . . . .	1980
BENNICELLI . . . . .	1980
RICCI . . . . .	1982
BROCCARDI . . . . .	1988

GIAMPIETRO . . . . .	1991
FLORA . . . . .	1992
SECHI . . . . .	1995
(Seguito della discussione):	
« Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936 al 30 giugno 1937 » (1050) .	1968
SOLMI, <i>ministro di grazia e giustizia</i> . . . . .	1968
(Presentazione) . . . . .	1966
Relazioni :	
(Presentazione) . . . . .	1967, 1997
Votazione a scrutinio segreto :	
(Risultato) . . . . .	1978

La seduta è aperta alle ore 16.

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

#### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Abbiate per giorni 10; Anselmino per giorni 5; Bacci per giorni 1; Belfanti per giorni 2; Brezzi per giorni 4; Conti per giorni 8; De Capitani d'Arzago per giorni 4; Diena per giorni 10; Etna per giorni 5; Gasparini Jacopo per giorni 30; Gigante per giorni 4; Majoni per giorni 1; Micheli per giorni 5; Montefinale per giorni 5; Montuori per giorni 10; Muscatello per giorni 5; Nicastro per giorni 4; Perrone Compagni per giorni 5; Scalori per giorni 1; Silvestri per giorni 10; Solari per giorni 10; Spezzotti per giorni 6; Tassoni 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 Gallenga di dar lettura dell'elenco dei disegni di legge e delle relazioni comunicati alla Presidenza durante l'intervallo delle sedute.

GALLENZA, *segretario*:

#### DISEGNI DI LEGGE.

##### *Dal Presidente della Camera dei Deputati.*

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2355, concernente l'abbuono a favore delle Casse di risparmio di Bolzano e di Brunico delle anticipazioni statali, coi relativi interessi, corrisposte in applicazione dei Regi decreti-legge 9 dicembre 1920, n. 1883 e 5 aprile 1935, n. 491, per i deficit di conversione delle valute austro-ungariche (1066).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1936-XIV, n. 112, concernente l'autorizzazione della spesa di lire 3.800.000 per la

costruzione in Littoria dell'edificio per gli Uffici finanziari e per l'Ufficio ed il Consiglio provinciale dell'economia corporativa (1067).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1936-XIV, n. 46, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di talune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1935-1936, nonché altri indifferibili provvedimenti; e convalidazione dei Regi decreti: 12 dicembre 1935-XIV, n. 2232; 2 gennaio 1936-XIV, n. 2 e 9 gennaio 1936-XIV, n. 35, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (1068).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 53, concernente proroga delle agevolazioni tributarie per i trasferimenti di proprietà di fondi rustici gravati da ipoteca (1069).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 44, per la costituzione dell'« Azienda Minerali Metallici Italiani » (A.M.M.I.) (1070).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1936-XIV, n. 162, concernente la imputazione della spesa di lire 1.000.000 per la sistemazione di strade statali danneggiate dalle alluvioni del 1935 nelle provincie di Catanzaro e di Reggio Calabria (1071).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 gennaio 1936-XIV, n. 59, recante provvedimenti per l'olivicultura nella Sicilia, nella Sardegna e nella provincia di Grosseto (1072).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2236, recante disposizioni per l'irrigazione e l'incremento della produzione foraggera in provincia di Ferrara (1073).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2473, riguardante l'autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad investire fondi della gestione pensioni e sussidi nella concessione di mutui a cooperative edili ferroviarie (1074).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 gennaio 1936-XIV, n. 36, contenente agevolazioni agli studenti universitari militari in Africa Orientale (1075).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1935-XIV, n. 2264, recante modificazioni al regolamento per il Corpo degli agenti di pubblica sicurezza circa la durata dei corsi per allievi guardie ed allievi vice-brigadieri (1079).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1935-XIV, n. 2370, relativo alla sospensione della Scuola di comando per i tenenti di vascello (1080).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 gennaio 1936-XIV, n. 78, relativo al conferimento ai diplomi conseguiti presso la Scuola superiore fascista di economia domestica di Roma del pieno valore di abilitazione per l'insegnamento di alcune discipline nelle Scuole e nei Corsi secondari di avviamento professionale (1081).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 gennaio 1936-XIV, n. 193, che conferisce il grado di Maresciallo d'Italia a S. E. il generale di Corpo d'Armata, comandante designato d'Armata, Emilio De Bono (1082).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 gennaio 1936-XIV, n. 230, relativo al trattamento in servizio per impieghi limitati o condizionati di ufficiali in servizio permanente effettivo affetti da infermità temporanee (1083).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 dicembre 1935-XIV, n. 2372, che proroga a tutto il 1936 alcune disposizioni di carattere transitorio relative al personale militare della Regia aeronautica (1084).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 dicembre 1935-XIV, n. 2385, che proroga a tutto il 1936 le disposizioni contenute nel Regio decreto-legge 16 maggio 1935-XIII, n. 967, relative ai titoli minimi di studio necessari per l'ammissione ai corsi di pilotaggio aereo (1085).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1936-XIV, n. 222, col quale è stato approvato l'atto aggiuntivo 14 dicembre 1935 per la trasformazione del sistema di trazione sulla ferrovia Circumetnea concessa all'industria privata (1086).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 104, concernente la riorganizzazione dell'Istituto nazionale per i cambi con l'estero (1037).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 ottobre 1935-XIII, n. 1887, concernente interpretazioni e modificazioni alle leggi sulle imposte di rette. Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1936-XIV, n. 120, concernente modificazioni ed aggiunte ad alcuni articoli del Regio decreto-legge 24 ottobre 1935-XIII, n. 1887, portante interpretazioni e modificazioni alle leggi sulle imposte dirette (1088).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 gennaio 1936-XIV, n. 207, col quale viene prorogato il termine di funzionamento dei Provveditorati alle opere pubbliche per il Mezzogiorno e le Isole (1089).

*Dal Ministro dell'aeronautica:*

Modificazioni alla legge 8 febbraio 1934-XII, n. 331, sullo stato giuridico della gente dell'aria (1091).

*Dal Ministro della guerra:*

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1936-XIV, n. 395, che istituisce la ferma unica di leva (1093).

Provvedimenti per i sottufficiali e militari di truppa dei carabinieri Reali (1094).

*Dal Ministro della marina:*

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 388, che porta modifiche alle disposizioni sull'avanzamento degli ufficiali della Regia marina (1076).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 febbraio 1936-XIV, n. 393, riguardante l'istituzione di Comandi di settore marittimo (1077).

*Dal Ministro delle finanze:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936 al 30 giugno 1937 (1065).

Conto consuntivo del Fondo speciale delle corporazioni per l'esercizio finanziario 1933-34 (1078).

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936 al 30 giugno 1937 (1090).

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936 al 30 giugno 1937 (1092).

RELAZIONI.

*Dalla Commissione di finanza:*

Conto consuntivo del Fondo speciale delle corporazioni per l'esercizio finanziario 1933-34 (1078). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). — *Rel.* CONTI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1936-XIV, n. 112, concernente l'autorizzazione della spesa di lire 3.800.000 per la costruzione in Littoria dell'edificio per gli Uffici finanziari e per l'Ufficio ed il Consiglio provinciale dell'economia corporativa (1067). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). — *Rel.* REGGIO.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1936-XIV, n. 46, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di talune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1935-36, nonché altri indifferibili provvedimenti; e convalidazione dei Regi decreti: 12 dicembre 1935-XIV, n. 2232; 2 gennaio 1936-XIV, n. 2 e 9 gennaio 1936-XIV, n. 35, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (1068). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). — *Rel.* RAINERI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 gennaio 1936-XIV, n. 59, recante provvedimenti per l'olivicultura nella Sicilia, nella Sardegna e nella provincia di Grosseto (1072). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). — *Rel.* MARESCALCHI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 44, per la costituzione della « Azienda Minerali Metallici Italiani » (A. M. M. I.) (1070). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). — *Rel.* CONTI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1936-XIV, n. 162, concernente la imputazione della spesa di lire 1.000.000 per la sistemazione di strade statali danneggiate dalle alluvioni del 1935 nelle provincie di Catanzaro e di Reggio Calabria (1071). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). — *Rel.* REGGIO.

Conversione in legge del Regio decreto-legge

6 gennaio 1936-XIV, n. 53, concernente proroga delle agevolazioni tributarie per i trasferimenti di proprietà di fondi rustici gravati da ipoteca (1069). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). — *Rel.* MARESCALCHI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 febbraio 1936-XIV, n. 287, che modifica l'articolo 21 del Regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1509, sull'ordinamento del credito agrario nel Regno (971). — *Rel.* MARESCALCHI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 settembre 1935-XIII, n. 1795, concernente il consolidamento della spesa per pensioni di guerra (992). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). — *Rel.* SCIALOJA.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2208, che riduce il quantitativo minimo di carbone fossile estero da sbarcare in uno stesso porto con destinazione al transito, via terra, ai fini della esenzione dalla tassa di sbarco (1008). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). — *Rel.* SCIALOJA.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1936-XIV, n. 822, concernente norme per il conferimento di commesse di addestramento all'industria privata (1012). — *Rel.* SCIALOJA.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 gennaio 1936-XIV, n. 207, col quale viene prorogato il termine di funzionamento dei Provveditorati alle opere pubbliche per il Mezzogiorno e le Isole (1089). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). — *Rel.* REGGIO.

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936 al 30 giugno 1937 (1065). — *Rel.* DE VITO.

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936-XIV al 30 giugno 1937-XV (1090). — *Relatore* GRAZIOLI.

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936-XIV al 30 giugno 1937-XV (1092). — *Relatore* GIUSEPPE ROTA.

*Dalla Commissione permanente per la conversione in legge dei decreti-legge:*

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 novembre 1935-XIV, n. 2116, che proroga il Regio decreto-legge 26 febbraio 1924-II, n. 346, concernente agevolazioni fiscali in favore dell'industria estrattiva carbonifera dell'Istria e della Sardegna (1045). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). — *Rel.* BERIO.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1935-XIV, n. 2435, concernente l'autorizzazione all'Istituto nazionale delle assicurazioni ad assumere l'assicurazione, per conto dello Stato, del pieno rischio di navigazione dei piroscafi *Rex* e *Conte di Savoia* (965). — *Rel.* SALVATORE GATTI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge

7 novembre 1935-XIV, n. 2115, concernente modificazione della composizione del Consiglio di amministrazione dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni (985). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). — *Rel.* SALVATORE GATTI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 febbraio 1936-XIV, n. 312, per l'estensione ai maestri elementari dei corsi integrativi di Bolzano delle disposizioni dell'articolo 38 della legge 22 aprile 1932-X, n. 490 (1020). — *Rel.* TOLOMEI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2169, contenente norme per la concessione del trattamento di caroviveri ai titolari di pensione a carico del Monte Pensioni per gli insegnanti elementari (1027). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). — *Rel.* LEICHT.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2343, che determina le attribuzioni dei generali comandanti designati d'armata (1041). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). — *Rel.* GUALTIERI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2237, che proroga i termini per la liquidazione dell'Unione Edilizia Nazionale (1047). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). — *Rel.* SALVATORE GATTI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 dicembre 1935-XIV, n. 2171, che porta modificazioni ed aggiunte alla legge 7 giugno 1934-XII, n. 899, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito (1043). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). — *Rel.* GIOVANNI CATTANEO.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 giugno 1935-XIII, n. 1117, concernente « Norme integrative delle leggi vigenti in materia di pensioni di guerra » (931). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). — *Rel.* MAZZOCOLO.

**Seguito della discussione del disegno di legge:**  
« Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936 al 30 giugno 1937 » (N. 1050).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dello: « Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936 al 30 giugno 1937 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**RAIMONDI, relatore.** Rinuncio a parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro di grazia e giustizia.

**SOLMI, Ministro di grazia e giustizia.** Onorevoli senatori. La materia, presa in esame dalla Commissione di finanza, esposta nell'ampia, diligente, acuta relazione del senatore Raimondi, e discussa negli elevati discorsi dei numerosi membri di questo alto Consesso, che vollero interloquire sul bilancio della giustizia, è troppo ampia perchè mi sia possibile comprenderla intera in una risposta necessariamente breve. Ringrazio il senatore Raimondi per la sua dotta fatica e dichiaro a lui

e agli oratori che farò tesoro dei suggerimenti utili, anche se non potrò in questo discorso portare su tutti i punti trattati la giusta attenzione.

Ho esposto nell'altro ramo del Parlamento le ragioni per cui ritengo che la grandiosa opera legislativa del Regime sia avviata ad un progressivo perfezionamento e per cui giudico legittimo e fecondo l'assunto della codificazione. La frequenza delle leggi, resa necessaria dal ritmo febbrile della vita nazionale, indice sicuro della freschezza di forze e del felice ardimento del popolo italiano, se ha recato con sé talvolta qualche imperfezione tecnica, ha determinato tuttavia quel profondo rinnovamento di istituti e di regole, nel campo del diritto pubblico e privato, per cui l'Italia fascista ha potuto formare quella robusta struttura e quel volto inconfondibile che sono oggi vanto del suo essere e garanzia del suo divenire.

L'opera rinnovatrice del Regime nel campo della legislazione, che ha generato, sotto la costante direttiva del Duce, vaste e provvide leggi, creatrici del nuovo diritto pubblico e del nuovo sistema corporativo, oltrechè ordinatrici di notevoli branche del diritto pubblico e privato e che, nell'ambito più proprio della giustizia, ci ha dato i Codici penale e di procedura penale, oggetto continuo di studio da parte degli stranieri, ha avuto anche in questi ultimi anni numerose manifestazioni e non potrà più essere interrotta.

Questa affermazione mi serve a giustificare le cure assiduamente dedicate, dai miei predecessori e da me, alla revisione del Codice civile. A proposito di questa revisione, che darà pronto ormai tra breve il primo libro da sottoporre all'esame della Commissione parlamentare, sono lieto di aggiungere che la Commissione Reale, presieduta da S. E. D'Amelio, mi ha presentato in questi giorni la parte relativa alle successioni e donazioni, mentre, come è noto, è già redatta quella relativa alle obbligazioni ed ai contratti; sta poi per presentare il secondo libro col quale è pressochè completato tutto il progetto del nuovo Codice. Io mi riservo di illustrare al Senato, in sede opportuna, questo complesso lavoro, ma intanto mi è lecito dire che il nuovo Codice civile è avviato al suo compimento. Si tratta di un'opera vasta, delicata e difficile, e non può recar meraviglia che essa abbia richiesto gli sforzi di tanti studiosi in questo ultimo decennio.

Al senatore Cogliolo, che ha dichiarato francamente il suo scetticismo, e che ha contrapposto la nostra lentezza ai miracoli del Codice napoleonico, vorrei ricordare che anche il Codice francese, che pur riceveva la sua materia dal diritto comune, maturato prevalentemente nella pratica e nelle scuole italiane, richiese non meno di cinque progetti, in dodici anni di assiduo lavoro, dal primo progetto, uscito nel 1793, al testo definitivamente ordinato nel 1804; e che esso fu promulgato in 36 leggi, corrispondenti ai 36 titoli. Niente miracoli, dunque, nemmeno per il Codice francese; e tanto meno sono oggi possibili i miracoli, quando

le esigenze della tecnica legislativa sono maggiori e più delicati gli interessi da toccare in una riforma d'indole generale.

Non è ora il momento di una discussione su questo importante problema. A me basta di assicurare il Senato che la riforma è avanzata e che non è lontano il momento in cui sarà possibile di discutere e di avvisare al metodo più opportuno per la sua pubblicazione e promulgazione.

Mi preme ora di annunciare, a conferma di quanto esposi alla Camera, che sto portando a buon punto anche la preparazione del nuovo Codice di procedura civile, di cui si sente vivo e urgente il bisogno; e che il nuovo Codice risponderà in pieno a quella esigenza fondamentale del Regime fascista, per cui lo Stato è chiamato ad esercitare tutte le sue funzioni, e soprattutto la funzione giurisdizionale, con quella autorità e con quella fermezza che gli derivano dalla volontà tenace di mirare all'interesse generale, senza trascurare i legittimi interessi individuali, e dalla superiorità della sua organizzazione politica e sociale.

Ma da ciò non si devono trarre illazioni infondate, come quelle contro le quali il relatore ha creduto di dover mettere in guardia. Se la riforma processuale civile deve necessariamente tendere a riavvicinarsi alla riforma già attuata del processo penale, perchè appunto ispirata al carattere di autorità dello Stato fascista, ciò non può significare l'adozione totalitaria e integrale del Codice di procedura penale, nè disconoscimento di quelle diversità necessarie che esistono tra il processo penale e il processo civile. Poichè, se non si deve dimenticare la indiscutibile unità della funzione giurisdizionale dello Stato, in qualsiasi campo si svolga, non si può tuttavia prescindere dalla funzione propria del processo, il quale non è che mezzo per l'attuazione del diritto sostanziale e per conseguenza non può non subire i riflessi della diversa natura del diritto, all'attuazione del quale esso serve. È quindi chiaro che l'autorità del giudice, la costante sua presenza e direzione della causa, i suoi poteri di iniziativa e di indagine non possono, nel processo civile, che stare nei limiti del contenuto e della sfera dell'interesse pubblico dello Stato nell'amministrazione della giustizia rispetto ai privati, che non è del tutto identico a quello che domina nel processo penale.

Sul problema poi posto dal relatore circa la convenienza di procedere alla riforma della legislazione processuale, mediante l'emanazione di leggi su singole parti del Codice, piuttosto che con la ricostruzione integrale di questo, dirò che indubbiamente, se si trattasse soltanto di riformare taluni punti particolari del Codice, ovvero di regolare determinati istituti aventi una propria fisionomia, potrebbe essere anche opportuno di attuare la riforma con leggi particolari, come ho appunto fatto col proporre un progetto di legge sul procedimento di ingiunzione e di sfratto, che sta per essere discusso davanti a questa Assemblea.

È da riflettere peraltro che la ragione di una

revisione, lungi dall'opportunità di colmare lacune o di dare una migliore disciplina tecnica a determinati istituti, poggia sulla constatazione del disagio profondo di tutto il sistema processuale positivo, avente la sua causa nel contrasto fondamentale, già messo in rilievo, tra i principii del vecchio individualismo giuridico, che portarono addirittura alla concezione privatistica del processo, nella cui atmosfera fu creato il Codice del 1865, e la opposta concezione, che informa oggi tutta la vita nazionale, della preminenza dell'interesse statale in tutte le manifestazioni delle attività dello Stato, prima fra queste l'amministrazione della giustizia.

Ed allora appare logico e naturale che la riforma non avrebbe ragione d'essere rispetto a singoli istituti, dovendo riflettere tutto l'organismo del processo e l'intero suo sistema. Chè anzi, l'improntare ai nuovi principii solo alcune parti del Codice aggraverebbe vieppiù quella disarmonia e quel disagio già in esso tanto vivo e determinato dal contrasto dei diversi sistemi, aggravato precisamente dalle riforme parziali già attuate, come quella della disciplina dello stesso procedimento sommario, ora in vigore, e di molteplici istituti.

Togliere di mezzo le cause di tale disagio significa procedere a una revisione generale di disciplina e di sistema, cui non potrebbero soddisfare rifacimenti e ritocchi particolari.

Dirò invece che i lavori per la preparazione del nuovo Codice di commercio, di cui si è anche occupato il relatore, sono alquanto più arretrati che non quelli degli altri Codici. Esiste anche qui un progetto preliminare preparato dalla Commissione Reale nel 1925, ma l'ulteriore elaborazione di tale progetto fu sospesa, perchè forti dubbi vennero sollevati sulla convenienza di procedere alla formazione di un nuovo Codice di commercio, quando, da un lato, le condizioni dell'economia sono in periodo di profonda trasformazione e di grave turbamento, e, dall'altro, l'organizzazione della vita nazionale va adagiandosi su basi del tutto nuove che non possono essere senza influenza sulla disciplina giuridica dei rapporti del commercio.

Ma se queste considerazioni hanno fatto ritenere conveniente, così ai miei predecessori come a me, di soprassedere per il momento alla formazione di un nuovo Codice, non per questo è mancata una attiva e vivace opera di riforme legislative anche in questo campo. Ed in realtà nessuna parte del diritto privato, come quella relativa al commercio, risente di più i mutamenti rapidi delle esigenze economiche e deve quindi ad esse adeguarsi.

La riforma della nostra legislazione commerciale è stata infatti molto intensa, almeno attraverso provvedimenti particolari, alcuni dei quali sono stati ricordati dal relatore.

Si tratta di provvedimenti che sono di non poca importanza, e a taluni di essi non si può negare un carattere organico. Basterà ricordare la legge sul fallimento del 1930, che ha dato spiccato ri-

lievo al carattere pubblicistico della procedura fallimentare; la nuova legge sulla cambiale e sull'assegno bancario del 1933, emessa in relazione alle Convenzioni internazionali dell'Aja; oltrechè i numerosi provvedimenti in materia di società commerciali, per effetto dei quali, mentre da un lato si rafforzò la responsabilità degli amministratori, dall'altro fu stabilita tutta una serie di controlli sulla vita delle aziende sociali per i casi di nuove costituzioni, di aumenti di capitali, di fusioni, di concentrazioni di aziende, con semplificazione di pubblicità e via dicendo. A queste vaste leggi si aggiunge oggi la nuova legge bancaria.

L'adeguamento della nostra legislazione commerciale alle esigenze della odierna vita economica nazionale si è attuato e si va attuando incessantemente. I provvedimenti particolari, ai quali ho già accennato, mostrano forse già matura una riforma generale della legislazione in materia di società commerciali, alla quale ho rivolto specialmente il mio pensiero, poichè indubbiamente è questo uno dei punti più delicati e sensibili della legislazione. Gli organismi sociali, che assorbono il danaro dei risparmiatori, che è ricchezza nazionale, e che costituiscono tanta parte dell'attività economica, devono essere regolati con norme che ne assicurino la retta organizzazione e un funzionamento consapevolmente disciplinato, in modo da infondere un senso di confortante sicurezza nell'oculata amministrazione e nell'efficacia dei controlli, i quali, senza opprimere le sane iniziative, segnalino prontamente e impediscano ogni deviazione. Non basta in realtà comminare forti penalità, come fu fatto con la legge del 1930, contro gli amministratori disonesti, ma occorre che il sistema stesso dell'organizzazione interna delle società dia pieno affidamento di sicurezza, che i bilanci siano sinceri, chiari e intelligibili, che l'istituto dei sindaci funzioni regolarmente e autorevolmente, che gli interessi della massa degli azionisti non siano sopraffatti da minoranze ardite, che soprattutto l'attività dell'ente si adegui agli interessi generali della nazione.

Così il popolo italiano sobrio e laborioso potrà fare affluire i propri sudati risparmi alle aziende sociali, sicuro che essi saranno amministrati con vigile cura e convogliati con spirito di disciplinata cooperazione, quale l'ordinamento corporativo dello Stato richiede, col legittimo profitto dei singoli e col vantaggio dell'incremento economico nazionale.

La rinnovazione della legislazione commerciale già attuata e quella che va attuandosi, attraverso le riforme, profilano così nuove linee di norme e di istituti, suscettibili di ulteriori sviluppi. Il relatore ha accennato, per esempio, all'istituto della liquidazione amministrativa coattiva delle aziende, che, introdotto prima per le casse di risparmio, ha avuto poi applicazione, con varie leggi speciali, ai concorsi di cooperative, alle società controllate dall'I. R. I., quindi alle società debentrici dello Stato e, proprio in questi giorni,

è stato esteso in maniera più vasta a tutte le aziende di credito, assumendo così una configurazione più precisa e più netta, la quale fa pensare se non debba questo istituto entrare una buona volta nella nostra legislazione generale con una disciplina organica ed unitaria che si sostituisca a quella frammentaria e difforme delle leggi speciali, per essere utilizzato accanto all'istituto del fallimento, in tutti i casi di liquidazione di enti, che, o per la loro natura o per il genere di attività che svolgono, siano sottoposti alla vigilanza governativa.

Così, mentre si accumulano i materiali per il nuovo Codice di commercio, la legislazione fascista ha fatto e farà nuovi passi per la difesa del risparmio e per l'utilizzazione del lavoro nazionale.

Non spiacerà, io spero, al Senato che io mi sia trattenuto alquanto sul problema dei Codici, anche in risposta alle osservazioni del relatore e dei senatori Felici e Cogliolo, poichè sono convinto che i tempi sono maturi ad un'opera codificativa, ispirata dai sani principii della dottrina e della pratica instaurate dal Fascismo; e che, nell'ora che volge, ora veramente memorabile per la Patria nostra, orgogliosa per le alte e felici direttive del Duce e per gli sforzi generosi e gloriosi dei nostri soldati, convenga mirare più che sia possibile a cose alte e degne, per quanto ardue, piuttostochè attenersi alle esigenze, pure importanti, dell'ordinaria amministrazione. Giudicherà l'avvenire se questa strada, che fu battuta dal primo avvento del Fascismo al potere e che ispirò l'opera dei miei predecessori, sia giusta. Osò dire intanto che le leggi trasformative ispirate dal Duce, in tutto l'ordinamento giuridico, ma principalmente nel campo del diritto pubblico e dell'economia, sono state consacrate dalla prova dei fatti e che la codificazione del diritto penale ha procurato alla Nazione due testi di alto valore giuridico e sociale, che si sono rivelati provvidi e che hanno avuto notevoli imitazioni anche all'estero.

E vengo al problema dell'ordinamento giudiziario, su cui hanno richiamato l'attenzione alcuni notevoli rilievi del relatore e i discorsi dei senatori Giampietro, Pujia e Appiani, tutti concordi, in sostanza, nella critica al sistema attuale delle promozioni alla Cassazione. Non intendo trattare ora a fondo quest'ultimo problema che potrà formare altra volta oggetto di ampia discussione.

Devo però osservare che da un punto di vista generale è difficile negare che il sistema del concorso, solo od unito ad altro mezzo di promozione, sia quello destinato a dare i migliori risultati, consentendo esso la scelta degli elementi migliori e più idonei a coprire i posti di grado superiore.

In pratica si dice che il sistema attuale non corrisponde agli interessi della magistratura sopra tutto perchè danneggia gli anziani. Ma nessuna norma impone o consiglia di preferire agli anziani i più giovani, quando i primi abbiano la medesima capacità degli altri.

Riconosco tuttavia che il problema non è sem-

plice e merita il più attento studio, perchè una nuova affrettata riforma, con tutta probabilità, condurrebbe ad una soluzione inadeguata, di dubbia utilità e tale da dar subito luogo a nuove critiche.

Occorre anzitutto stabilire con certezza se e per quanta parte gli inconvenienti denunciati siano attribuibili a difetto del sistema vigente e quale sia l'eventuale riforma in virtù della quale tali inconvenienti possano ritenersi destinati per quanto possibile a scomparire.

Ed occorre altresì accertare, dato che le critiche hanno sempre coinvolto tutti i vari sistemi adottati, se gli inconvenienti siano dipesi e dipendano dall'imperfezione delle norme o non piuttosto da altre cause che con la lettera e con lo spirito animatore delle disposizioni nulla hanno a che vedere.

Tutto ciò, come si è detto, merita attento e ponderato esame, ed io penso che sotto ogni aspetto sia preferibile che la questione non sia isolatamente trattata e risolta, ma che venga invece inquadrata in modo organico e duraturo in quella generale riforma dell'ordinamento giudiziario che costituisce già oggetto delle mie cure.

Certamente, e lo hanno riconosciuto tutti gli oratori che sono intervenuti in questo interessante dibattito, il Ministero ha dato e dà tutte le sue cure perchè l'amministrazione della giustizia proceda con regolarità e speditezza, nonostante la mancanza di personale e nonostante la complessità e la gravità del lavoro. La deficienza degli organici si avverte principalmente nei tribunali e nelle preture e per questo sono state disposte alcune provvidenze con i Regi decreti-legge 3 dicembre 1934, n. 1995, e 16 dicembre 1935, n. 2293.

Poichè queste deficienze si appalesano principalmente nei primi gradi della carriera, è facile comprendere, e lo dico anche in risposta all'ardente voto formulato dal senatore Giampietro, che potranno essere sanate non appena sia tolta l'attuale sospensione dei concorsi, la quale, com'è noto, è del tutto provvisoria.

Quando le nuove reclute potranno essere accolte, ed io mi auguro che ciò possa avvenire tra breve tempo, i vuoti verranno via via colmati.

Intanto sono lieto di constatare che le disposizioni da me adottate per il tirocinio dei giovani magistrati hanno incontrato il favore del Senato, come risulta dalla relazione e dalle dichiarazioni degli onorevoli senatori che hanno partecipato alla discussione. La preparazione morale e tecnica del magistrato esige cure assidue che devono essere apprestate con mezzi idonei opportunamente predisposti. E perciò è evidente che quelle provvidenze attuate in via amministrativa, e quasi a titolo di esperimento, trovino, attesi i lusinghieri risultati ottenuti, la loro definitiva disciplina attraverso appositi provvedimenti, eventualmente anche di carattere legislativo. Si potrà così pervenire a dare anche un maggiore sviluppo al tirocinio degli uditori in guisa da rendere even-

tualmente possibile una oculata specializzazione nelle funzioni giudiziarie.

Si può ormai sicuramente affermare che la magistratura italiana è divenuta una delle più grandi forze del Regime. A mano a mano che nuove leggi si sono andate sviluppando, a mano a mano che criteri nuovi di elevata giustizia economica e sociale si sono determinati, la magistratura si è saldamente impossessata dello spirito animatore delle illuminate e organiche regole dello Stato fascista, e le applica con larga comprensione e con sicura coscienza. Proprio in questi giorni la magistratura si è guadagnata l'ambito elogio del Duce.

Accennando ai compiti della magistratura, mi sia consentito di rispondere alle considerazioni fatte dal senatore Giampietro sui discorsi inaugurali dell'anno giudiziario.

Aboliti durante la crisi della vita italiana dell'immediato dopoguerra, essi furono rimessi in onore dal Governo fascista come una delle più belle tradizioni dell'ordine giudiziario. Ai discorsi inaugurali fu mantenuto il loro fine originario, che è quello di dare contezza circa il modo con cui la giustizia è stata amministrata in tutta la circoscrizione territoriale nell'anno giudiziario trascorso. Per il fatto che talvolta i discorsi inaugurali trascendono dal campo strettamente giudiziario per toccare argomenti a questo estranei, il senatore Giampietro ha trovato argomento di critica.

Pur riconoscendo l'esattezza di questa critica, che, come ho potuto constatare, tocca tuttavia casi eccezionalissimi, io sono convinto che questi discorsi, quando siano concepiti come organica rassegna espositiva e critica del funzionamento della giustizia in ogni distretto giudiziario, e si mantengano all'altezza del fine per cui sono stati istituiti, soddisfino a reali esigenze.

Essi sono, in sostanza, il rilievo sintetico e analitico della funzione giudiziaria e al rappresentante del Pubblico Ministero offrono il modo di porre in evidenza agli stessi magistrati ed agli organi direttivi dell'amministrazione della giustizia i tratti più salienti dell'attività svolta per farne oggetto di opportuna meditazione.

Non si dimentichi che, secondo l'antico ordinamento giudiziario del 1865, avrebbe dovuto far seguito al discorso tenuto dal rappresentante del Pubblico Ministero la riunione generale della magistratura giudicante per l'esame dei criteri direttivi generali nell'amministrazione della giustizia. Senza giungere a questo, è fuori di dubbio che le annuali rassegne sul funzionamento della giustizia nei singoli distretti, soprattutto quando siano compiute personalmente dai Capi delle Procure generali, possono costituire una fonte preziosa di indagini per tutti gli studiosi dei problemi giudiziari sia nel campo civile, che nel campo penale.

Per questo io seguo con la più grande attenzione questi discorsi.

A proposito della giustizia penale, al senatore Cogliolo, che ha richiamato la mia attenzione sulle norme dell'articolo 170 del Codice di procedura

penale, invocando una circolare sulla esatta osservanza di queste norme, devo ricordare che questa circolare è stata già emanata in data 20 febbraio 1932.

Con essa si prescrive appunto che l'emanazione del decreto preveduto nell'articolo 170 del Codice di procedura penale deve aver luogo dopo le più diligenti ricerche dell'imputato e con ogni maggiore cautela. Non ho però difficoltà a richiamare le autorità giudiziarie all'osservanza di quanto fu opportunamente disposto coll'anzidetta circolare, in guisa che l'emanazione dell'indicato decreto abbia carattere del tutto eccezionale, secondo le finalità della legge.

Lo stesso senatore Cogliolo ha altresì richiamata la mia attenzione sul fatto, già in precedenza da lui stesso osservato, di procedimenti penali portati all'udienza del Pretore senza alcuna istruttoria. Non vi è dubbio sulla opportunità, e direi anzi necessità, che anche per tali procedimenti, quando abbiano particolare rilevanza, si faccia luogo ad una regolare istruttoria. Assicuro quindi l'onorevole senatore Cogliolo che terrò presenti le osservazioni da lui fatte.

Sempre a proposito della giustizia penale desidero mettere in evidenza che un'assidua particolare vigilanza è stata esercitata per la repressione dei reati contro l'integrità della stirpe, ed altresì per quella dei reati contro l'economia pubblica, l'industria e il commercio, che in questo momento assumono una speciale gravità. Questa vigilanza non è rimasta priva di benefici effetti, sia per la diminuzione di tali reati, sia per la rigida applicazione delle norme legislative in questa materia, informate al principio supremo dell'interesse generale.

Nel complesso mi è dato rilevare anche per il decorso anno quella confortante diminuzione della cifra globale dei delitti che era già stata avvertita negli anni scorsi, e particolarmente nel 1933.

La serie degli ultimi dieci anni è la seguente:

	Cifra assoluta	Cifra relativa a 100.000 abitanti
1925 . . . . .	708.183	1819,17
1926 . . . . .	687.038	1748,33
1927 . . . . .	624.338	1575,50
1928 . . . . .	622.254	1555,60
1929 . . . . .	587.940	1455,59
1930 . . . . .	584.422	1435,71
1931 . . . . .	561.131	1366,31
1932 . . . . .	616.267	1487,17
1933 . . . . .	534.041	1271,19
1934 . . . . .	536.950	1265,85
1935 (primi 9 mesi)	382.468	

La curva in diminuzione è evidente e progressiva; e questa è dovuta non soltanto alla diminuzione della delinquenza minorile, per cui tante cure sono state escogitate dal Regime, ma anche a tutto il complesso delle provvidenze preventive contro la delinquenza attuate a mezzo di numerosi organi statali e parastatali, per cui si cerca di

ovviare alle tendenze criminose degli individui meno adatti alla convivenza sociale. Se il numero globale dei detenuti resta quasi costante sulla cifra dell'ultimo decennio, conviene tuttavia riflettere che moltissimi di essi subiscono semplici misure amministrative di sicurezza, sicchè anche da questo lato si conferma la confortante constatazione di una effettiva e sensibile diminuzione della criminalità, che è dovuta all'azione del Regime e che può formare oggi legittimamente ragione d'orgoglio.

Vivo interessamento ha rivolto il relatore ai tribunali dei minorenni, e a lui ha fatto eco il senatore Conti Sinibaldi. Il movimento scientifico e pratico che si è subito delineato intorno all'attività di questa istituzione fascista è veramente imponente, in Italia e all'estero; e le esperienze che si vanno facendo rendono sempre più persuasi della bontà, dell'efficienza e della nobiltà del sistema adottato.

Riconosco che fondamentale per il successo completo della nuova istituzione è l'organizzazione dei Centri di rieducazione e posso assicurare che il Ministero non trascurerà, pur nelle attuali difficoltà finanziarie, di dedicare ad essi le sue cure più fervide, incoraggiando le provvidenze degli enti locali a favore di queste istituzioni.

Dopo poco più di un anno dalla riforma, i frutti sono già cospicui: già completi in tutte le loro parti sono i Centri di rieducazione di Roma, Aquila e Palermo; in piena funzione i Centri di Bologna, Catanzaro, Firenze, Milano e Torino, che mancano solo della sezione « Centro di osservazione »; già in corso i lavori edilizi per Ancona, Genova e Venezia; avviate le intese per Bari, Brescia, Catania, Trieste, Fiume e Perugia.

Analoga opera si va esplicando per i Centri di osservazione che debbono far parte dei Centri di rieducazione. Più specialmente in questo campo si manifesta felicemente la cooperazione tra l'Opera nazionale maternità e infanzia, da cui i Centri di osservazione debbono per legge essere organizzati, e il Ministero della giustizia.

Sono lieto di aggiungere che lo sviluppo e l'organizzazione di tutti gli istituti necessari per l'applicazione integrale della legge sulla rieducazione dei minorenni sono in pieno fervore, tenendo conto di tutti i bisogni intellettuali, morali e materiali dei minori, così che i posti disponibili nei vari istituti, che nel gennaio 1935 erano 5.121, oggi sono saliti a 7.749.

Circa alcune proposte fatte dal relatore, informo il Senato che sono in corso gli studi per la emanazione delle norme di esecuzione, di integrazione e di coordinamento della legge sulla istituzione e sul funzionamento dei tribunali per i minorenni e in questa occasione queste proposte saranno certamente considerate.

Non potendo addentrarmi nei particolari discussi dalla relazione, vorrei concludere che le norme introdotte nel nostro ordinamento con la legge del 1934 apprestano al giudice speciale tutti

i mezzi possibili per il trattamento penale e amministrativo dei minorenni. Come risulta dalle esperienze di questo primo anno di vita dei tribunali per minorenni, ai nuovi compiti affidati alla giustizia, che i magistrati hanno assolto con opera intelligente e appassionata, non è mancata l'apprezzatissima collaborazione dei cultori delle scienze, e già si è diffuso nella popolazione il sentimento di solidarietà a questa grande opera del Regime.

Per quanto particolarmente concerne gli stabilimenti di pena devo osservare che i rilievi fatti dal senatore Galimberti sulle condizioni delle carceri di Cuneo sono da tempo noti al mio Ministero, sicchè, nelle proposte presentate al Ministero dei lavori pubblici, competente in questa materia, anche quell'istituto fu compreso con un preventivo di circa 2 milioni.

Soltanto difficoltà di bilancio hanno impedito l'accoglimento delle proposte.

Tuttavia, malgrado queste difficoltà, il Ministero dei lavori pubblici ha completato la costruzione dei Riformatori giudiziari di Catanzaro, di Avigliano e di Palermo; ha spinto fin quasi al termine i lavori per la costruzione delle nuove carceri di Pisa, di Brindisi e di Massa, e procede agli studi per i progetti della Casa di lavoro di Bergamo, delle nuove carceri di Amalfi, di Enna e di Palmi e della città penitenziaria di Roma, destinata a rappresentare il modello perfetto di un complesso di stabilimenti carcerari secondo i dettami della scienza.

Per conto suo l'Amministrazione carceraria, con i modesti fondi per la manutenzione dei fabbricati e con la mano d'opera dei detenuti, ha provveduto al miglioramento igienico ed all'adattamento di molti stabilimenti alle nuove esigenze.

Mi auguro che al più presto le condizioni del bilancio possano consentire anche la ripresa delle costruzioni carcerarie perchè sarà così possibile dimostrare ancora più che alla grande riforma penitenziaria non sono mancate le opportune realizzazioni tecniche. Questo mio vivissimo desiderio è giustificato anche dal fatto che nel 1940 si terrà in Roma il grande Concorso internazionale penale e penitenziario quinquennale, che, nel decorso mese di agosto, fu tenuto nella città di Berlino.

Noi ci troveremo in quell'epoca in condizioni di presentare all'attenzione degli studiosi dati sperimentali sulla esecuzione delle nuove leggi penali della più alta importanza, ma occorrerà, altresì, dimostrare che abbiamo pienamente provveduto alle costruzioni carcerarie idonee alla completa realizzazione dei principi repressivi e preventivi del diritto criminale moderno.

Non mi attardo su altri numerosi problemi sollevati nella relazione, poichè non voglio ulteriormente occupare l'attenzione del Senato, a cui mi lusingo di aver dimostrato il mio vivo interessamento a tutti questi problemi.

Nella sua relazione, il senatore Raimondi ha accennato al mio proposito, con ardente favore

accolto da tutti i magistrati, di consacrare un ricordo marmoreo, nel Palazzo di Giustizia di Roma, all'eroico giudice Giuseppe Garrone, medaglia d'oro, caduto nella grande guerra, e ha aggiunto che in questa eletta figura armonicamente si fondono due alti sentimenti che non possono essere dissociati: senso della giustizia e amor di patria.

Mi sia consentito di rilevare che questo proposito viene opportuno a celebrare il valore dei caduti e dei combattenti nella grande guerra, i quali hanno guadagnato con la vittoria il diritto dell'Italia nostra di assurgere a quella dignità di grande Nazione, per cui ci è consentito di adempiere oggi alla nostra missione di civiltà nel mondo, contro gli errori e contro le invidie straniere, e a celebrare insieme le eroiche gesta dei soldati italiani nell'Africa Orientale, destinate a rivendicare i nostri sacrosanti diritti su quelle terre bagnate dal più puro sangue italiano e ad aprire nuovi orizzonti all'espansione della civiltà. (*Applausi*).

Giuseppe Garrone, figlio dell'eroica Vercelli, nel 1914, era stato mandato in Libia come magistrato e là si era guadagnato l'appellativo di « giudice giusto » presso quelle popolazioni, a cui aveva dedicato i tesori del suo ingegno e del suo cuore.

E fu tanto il suo prestigio e fu così grande il rispetto che tutti avevano verso di lui che, egli solo, quando all'inizio della guerra europea scoppiò la rivolta in quella colonia, si vide offerto un salvacondotto da Tarhuna da parte delle popolazioni ribelli. Ma il Garrone lo rifiutò con sdegno; preferì condividere con i nostri soldati il pericolo a cui questi andavano incontro, e, combattendo con essi, riportò due gloriose ferite.

Ritornato in patria e divenuto strenuo soldato della grande guerra, cadeva il 14 dicembre 1917 sul Col della Berretta, proprio sull'orlo degli Altipiani, dove la patria doveva trovare il suo estremo usbergo e insieme le virtù della ripresa e della vittoria.

Questa eroica figura di magistrato, di giudice coloniale, di combattente, che, in una delle sue nobilissime lettere, vergò il sicuro vaticinio: « L'Italia deve diventare grande ad ogni costo », sarà giustamente ricordata anche in Roma, per merito dell'ordine giudiziario, e sarà simbolo di quella inscindibile unione tra la qualità di cittadino e quella di soldato, che il Foscolo arditamente profetizzò come strumento della libertà e della grandezza della patria e che il Duce ha mirabilmente realizzato nelle leggi fondamentali del Regime. (*Applausi*).

L'Italia ha celebrato ieri il diciassettesimo anniversario della fondazione dei Fasci, allorchè, in un impeto di rivolta contro i compromessi e le debolezze dei vecchi ordinamenti, si profilò per la prima volta, come degno coronamento del grande e vittorioso sforzo guerriero della Nazione, il sacro segno di Roma, simbolo vivo della volontà e della autorità di uno Stato forte e deciso; e in questa

celebrazione abbiamo udito ancora una volta dalla voce del Duce l'enunciazione delle nuove direttive nel campo dell'economia e del lavoro organizzato nelle corporazioni e l'indicazione delle nuove linee segnate, con alta saggezza, alla riforma costituzionale. Tutti gli Italiani si dispongono, agli ordini del Duce, per queste nuove direttive e per queste nuove mètte; e per noi è motivo di soddisfazione e di orgoglio che il Duce, creatore della nuova storia, abbia posto a base della sua grande costruzione la legge della giustizia, giustizia per gli individui, giustizia per i popoli, la quale fu già viatico del mirabile cammino dell'antica Roma, e che oggi dà sicurezza e fortuna all'azione politica e alle armi vittoriose dell'Italia fascista. (*Vivissimi e prolungati applausi, molte congratulazioni*).

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 di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936 al 30 giugno 1937, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella A).

(Approvato).

#### Art. 2.

È sospeso per l'esercizio finanziario 1936-37 il contributo dello Stato nella spesa degli archivi notarili, stabilito col Regio decreto-legge 21 aprile 1918, n. 629, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473 e col Regio decreto-legge 26 febbraio 1920, n. 233, convertito nella legge 2 luglio 1922, n. 896.

(Approvato).

#### Art. 3.

Le entrate e le spese degli Archivi notarili del Regno, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936 al 30 giugno 1937, sono stabilite in conformità degli stati di previsione annessi alla presente legge (tabelle B e C).

(Approvato).

#### Art. 4.

Le entrate e le spese del Fondo massa generale del Corpo degli agenti di custodia degli Istituti di prevenzione e di pena per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936 al 30 giugno 1937 sono stabilite in conformità degli stati di previsione annessi alla presente legge (tabelle D e F).

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2426, che modifica l'articolo 6 del Regio decreto-legge 19 giugno 1924, n. 1125, sul credito agrario agli invalidi di guerra » (N. 977).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2426, che modifica l'articolo 6 del Regio decreto-legge 19 giugno 1924, n. 1125, sul credito agrario agli invalidi di guerra ».

Prego il senatore segretario Gallenga di darne lettura.

**GALLENGA, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2426, che modifica la disposizione contenuta nell'articolo 6 del Regio decreto-legge 19 giugno 1924, n. 1125, sul credito agrario agli invalidi di guerra.

**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 2 dicembre 1935-XIV, n. 2085, riguardante la istituzione del Monopolio statale delle banane » (N. 982).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 dicembre 1935-XIV, n. 2085, riguardante la istituzione del Monopolio statale delle banane ».

Prego il senatore segretario Gallenga di darne lettura.

**GALLENGA, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 2 dicembre 1935-XIV, n. 2085, riguardante l'istituzione del Monopolio statale delle banane, con le seguenti modificazioni:

*Nell'ultimo comma dell'articolo 6, le parole: direttore generale per la colonizzazione, sono sostituite con le altre: direttore generale per l'Africa Orientale, e alla penultima riga la parola: o, è sostituita dalla parola: e.*

**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 31 ottobre 1935-XIV, n. 2088, relativo alle mo-

dificazioni allo statuto del Reale Automobile Club d'Italia » (N. 983).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 ottobre 1935-XIV, n. 2088, relativo alle modificazioni allo statuto del Reale Automobile Club d'Italia ».

Prego il senatore segretario Gallenga di darne lettura.

**GALLENGA, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 31 ottobre 1935-XIV, n. 2088, relativo alle modificazioni allo Statuto del Reale Automobile Club d'Italia.

**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 6 febbraio 1936-XIV, n. 313, concernente il trattamento per gli impiegati ed agenti delle Amministrazioni statali in dipendenza di malattia o infortunio a causa o in occasione del servizio » (N. 993).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 febbraio 1936-XIV, n. 313, concernente il trattamento per gli impiegati ed agenti delle Amministrazioni statali in dipendenza di malattia o infortunio a causa o in occasione del servizio ».

Prego il senatore segretario Gallenga di darne lettura.

**GALLENGA, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 6 febbraio 1936-XIV, n. 313, concernente il trattamento per gli impiegati ed agenti delle Amministrazioni statali in dipendenza di malattia o infortunio a causa o in occasione del 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 14 novembre 1935-XIV, n. 2199, concernente l'istituzione di grandi unità della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale e l'equiparazione del servizio prestato dalle Camicie

Nere in quelli di detti reparti mobilitati per le esigenze dell'Africa Orientale al servizio prestato nel Regio Esercito » (N. 1006).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1935-XIV, n. 2199, concernente l'istituzione di grandi unità della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale e l'equiparazione del servizio prestato dalle Camicie Nere in quelli di detti reparti mobilitati per le esigenze dell'Africa Orientale al servizio prestato nel Regio esercito ».

Prego il senatore segretario Gallenga di darne lettura.

GALLENZA, segretario:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 14 novembre 1935-XIV, n. 2199, concernente l'istituzione di grandi unità della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale e l'equiparazione del servizio prestato dalle Camicie Nere in quelli di detti reparti mobilitati per le esigenze dell'Africa Orientale al servizio prestato nel 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 16 dicembre 1935-XIV, n. 2172, recante norme per l'ammissione dei sanitari richiamati alle armi ai concorsi per i posti di medico e di veterinario condotto » (N. 1007).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1935-XIV, n. 2172, recante norme per l'ammissione dei sanitari richiamati alle armi ai concorsi per i posti di medico e di veterinario condotto ».

Prego il senatore segretario Gallenga di darne lettura.

GALLENZA, segretario:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 16 dicembre 1935-XIV, n. 2172, recante norme per l'ammissione dei sanitari richiamati alle armi ai concorsi per i posti di medico e di veterinario condotto.

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 6 febbraio 1936-XIV, n. 320, concernente l'isti-

tuzione di nuove qualifiche e di nuovi gradi per gli appartenenti alle unità mobilitate della M. V. S. N. » (N. 1010).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 febbraio 1936-XIV, n. 320, concernente l'istituzione di nuove qualifiche e di nuovi gradi per gli appartenenti alle unità mobilitate della M. V. S. N. ».

Prego il senatore segretario Gallenga di darne lettura.

GALLENZA, segretario:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 6 febbraio 1936-XIV, n. 320, concernente l'istituzione di nuove qualifiche e di nuovi gradi per gli appartenenti alle unità mobilitate della M. V. S. N.

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 5 dicembre 1935-XIV, n. 2098, che accorda la franchigia doganale per l'olio di pino destinato ad essere impiegato nella flottazione dei minerali di piombo e di zinco » (N. 1013).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2098, che accorda la franchigia doganale per l'olio di pino destinato ad essere impiegato nella flottazione dei minerali di piombo e di zinco ».

Prego il senatore segretario Gallenga di darne lettura.

GALLENZA, segretario:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2098, che accorda la franchigia doganale per l'olio di pino destinato ad essere impiegato nella flottazione dei minerali di piombo e 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 5 dicembre 1935-XIV, n. 2138, che modifica il trattamento doganale dei colori metallici in polvere o in qualunque modo preparati » (Numero 1014).

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

in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2138, che modifica il trattamento doganale dei colori metallici in polvere o in qualunque modo preparati ».

Prego il senatore segretario Gallenga di darne lettura.

GALLENZA, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2138, che modifica il trattamento doganale dei colori metallici in polvere o in qualunque modo preparati.

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 6 gennaio 1936-XIV, n. 10, che ha dato esecuzione all'Accordo fra l'Italia e la Germania per regolare i pagamenti, realizzato in Berlino, mediante scambio di Note, il 20 dicembre 1935 » (N. 1015).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 10, che ha dato esecuzione all'Accordo fra l'Italia e la Germania per regolare i pagamenti, realizzato in Berlino, mediante scambio di Note, il 20 dicembre 1935 ».

Prego il senatore segretario Gallenga di darne lettura.

GALLENZA, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 10, che ha dato esecuzione all'Accordo fra l'Italia e la Germania per regolare i pagamenti, realizzato in Berlino, mediante scambio di Note, il 20 dicembre 1935.

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 2 gennaio 1936-XIV, n. 29, riguardante l'autorizzazione di spesa di lire 12.000.000 per l'esecuzione di opere idrauliche straordinarie urgenti » (N. 1032).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 gennaio 1936-XIV, n. 29, riguardante l'autorizzazione di spesa di lire 12.000.000 per l'esecuzione di opere idrauliche straordinarie urgenti ».

Prego il senatore segretario Gallenga di darne lettura.

GALLENZA, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 2 gennaio 1936-XIV, n. 29, riguardante l'autorizzazione di spesa di lire 12.000.000 per l'esecuzione di opere idrauliche 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 2 gennaio 1936-XIV, n. 30, riguardante l'autorizzazione di spesa di lire 15.000.000 per completamento di opere straordinarie » (N. 1033).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 gennaio 1936-XIV, n. 30, riguardante l'autorizzazione di spesa di lire 15.000.000 per completamento di opere straordinarie ».

Prego il senatore segretario Gallenga di darne lettura.

GALLENZA, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 2 gennaio 1936-XIV, n. 30, riguardante l'autorizzazione di spesa di lire 15.000.000 per completamento di opere straordinarie.

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 6 febbraio 1936-XIV, n. 337, contenente norme per la risoluzione del rapporto di lavoro marittimo a tempo indeterminato » (N. 1036).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 febbraio 1936-XIV, n. 337, contenente norme per la risoluzione del rapporto di lavoro marittimo a tempo indeterminato ».

Prego il senatore segretario Gallenga di darne lettura.

GALLENZA, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 6 febbraio 1936-XIV, n. 337, contenente norme per la risoluzione del rapporto di lavoro marittimo a tempo indeterminato.

**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 5 dicembre 1935-XIV, n. 2235, concernente provvedimenti a favore delle località colpite da alluvioni, piene e frane verificatesi durante il 1935 » (N. 1048).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2235, concernente provvedimenti a favore delle località colpite da alluvioni, piene e frane verificatesi durante il 1935 ».

Prego il senatore segretario Gallenga di darne lettura.

**GALLENGA, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2235, concernente provvedimenti a favore delle località colpite da alluvioni, piene e frane verificatesi durante il 1935.

**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 e 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: Acquarone, Amantea, Andreoni, Anselmi, Apiani, Asinari di Bernezzo, Asinari di San Marzano, Azzariti.

Bacelli, Banelli, Barcellona, Barzilai, Bastianelli, Bazan, Bennicelli, Bergamasco, Berio, Beverini, Bevione, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bodrero, Bonardi, Boncompagni Ludovisi, Bongiovanni, Borletti, Broccardi, Brusati, Burzagli.

Cagnetta, Calisse, Campili, Campolongo, Casanuova, Castelli, Catellani, Cattaneo Giovanni, Cattaneo della Volta, Cavallero, Centurione Scotto, Cesareo, Cian, Cicconetti, Cini, Ciraolo, Cogliolo, Colonna, Conci, Concini, Contarini, Conti Sini-baldi, Conz, Cozza, Cremonesi, Crespi Mario, Crispolti, Crispo Moncada, Curatulo.

Da Como, D'Amelio, D'Ancora, Danza, De Bono, Della Gherardesca, De Martino Augusto, De Martino Giacomo, De Riseis, De Vito, Di Bagno, Di Benedetto, Di Donato, Di Marzo, Di Mirafiori Guerrieri, Di Vico, Durini di Monza.

Facchinetti, Faggella, Falcioni, Felici, Ferrari, Flora, Forges Davanzati, Foschini, Fraschetti.

Gallarati Scotti, Gallenga, Gasperini Gino, Gatti Salvatore, Gazzera, Ghersi Giovanni, Giam-pietro, Giannini, Giordano, Giuria, Giuriati, Gonzaga, Grazioli, Graziosi, Guaccero, Guadagnini, Gualtieri, Guidi.

Imperiali.

Josa.

Leicht, Levi, Libertini Gesualdo, Lissia, Longhi, Luciolli.

Manzoni, Maragliano, Marozzi, Marracino, Martin-Franklin, Mayer, Mazzoccolo, Mazzucco, Menozzi, Millosevich, Montresor, Mori, Morpurgo, Morrone.

Nicolis di Robilant, Nomis di Cossilla, Nucci, Nuvoloni.

Oechini, Orlando, Orsi, Ovio.

Padiglione, Pais, Passerini Angelo, Pecori Giraldi, Peglion, Pende, Perris, Petrone, Piaggio, Piccio, Pinto, Pironti, Pitacco, Poggi Cesare, Porro Carlo, Pozzo, Prampolini, Pujia.

Raimondi, Raineri, Rava, Romano Avezzana, Romano Michele, Romano Santi, Romei Longhena, Rota Giuseppe, Rubino, Ruffo di Calabria, Russo.

Sailer, Salata, Salvago Raggi, Salvi, Sandicchi, Sandrini, Sani Navarra, San Martino, Santoro, Sarrocchi, Scaduto, Schanzer, Scipioni, Scotti, Sechi, Segrè Sartorio, Silj, Sirianni, Sitta, Soler, Strampelli.

Tacconi, Tallarigo, Tamborino, Thaon di Revel grande ammiraglio Paolo, Thaon di Revel dottor Paolo, Theodoli di Sambuci, Tiscornia, Todaro, Tofani, Tolomei, Tomasi della Torretta, Torre, Tosti di Valminuta, Tournon, Treccani.

Valagussa, Versari, Vigliani, Visconti di Modrone, Visocchi, Volpi di Misurata.

Zerboglio, Zoppi Gaetano, Zoppi Ottavio, 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 di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936 al 30 giugno 1937 (1050):

Senatori votanti . . . . .	204
Favorevoli . . . . .	200
Contrari . . . . .	4

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2426, che modifica l'articolo

6 del Regio decreto-legge 19 giugno 1924, n. 1125, sul credito agrario agli invalidi di guerra (977):

Senatori votanti . . . . .	204
Favorevoli . . . . .	201
Contrari . . . . .	3

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 dicembre 1935-XIV, n. 2085, riguardante la istituzione del Monopolio statale delle banane (982):

Senatori votanti . . . . .	204
Favorevoli . . . . .	198
Contrari . . . . .	6

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 ottobre 1935-XIV, n. 2088, relativo alle modificazioni allo statuto del Reale Automobile Club d'Italia (983):

Senatori votanti . . . . .	204
Favorevoli . . . . .	201
Contrari . . . . .	3

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 febbraio 1936-XIV, n. 313, concernente il trattamento per gli impiegati ed agenti delle Amministrazioni statali in dipendenza di malattia o infortunio a causa o in occasione del servizio (993):

Senatori votanti . . . . .	204
Favorevoli . . . . .	199
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1935-XIV, n. 2199, concernente l'istituzione di grandi unità della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale e l'equiparazione del servizio prestato dalle Camicie Nere in quelli di detti reparti mobilitati per le esigenze dell'Africa Orientale al servizio prestato nel Regio Esercito (1006):

Senatori votanti . . . . .	204
Favorevoli . . . . .	199
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1935-XIV, n. 2172, recante norme per l'ammissione dei sanitari richiamati alle armi ai concorsi per i posti di medico e di veterinario condotto (1007):

Senatori votanti . . . . .	204
Favorevoli . . . . .	199
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 febbraio 1936-XIV, n. 320, concernente l'istituzione di nuove qualifiche e di nuovi gradi per gli appartenenti alle unità mobilitate della M. V. S. N. (1010):

Senatori votanti . . . . .	204
Favorevoli . . . . .	200
Contrari . . . . .	4

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2098, che accorda la franchigia doganale per l'olio di pino destinato ad essere impiegato nella flottazione dei minerali di piombo e di zinco (1013):

Senatori votanti . . . . .	204
Favorevoli . . . . .	201
Contrari . . . . .	3

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2138, che modifica il trattamento doganale dei colori metallici in polvere o in qualunque modo preparati (1014):

Senatori votanti . . . . .	204
Favorevoli . . . . .	199
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 10, che ha dato esecuzione all'Accordo fra l'Italia e la Germania per regolare i pagamenti, realizzato in Berlino, mediante scambio di Note, il 20 dicembre 1935 (1015):

Senatori votanti . . . . .	204
Favorevoli . . . . .	201
Contrari . . . . .	3

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 gennaio 1936-XIV, n. 29, riguardante l'autorizzazione di spesa di lire 12.000.000 per l'esecuzione di opere idrauliche straordinarie urgenti (1032):

Senatori votanti . . . . .	204
Favorevoli . . . . .	199
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 gennaio 1936-XIV, n. 30, riguardante l'autorizzazione di spesa di lire 15.000.000 per completamento di opere straordinarie (1033):

Senatori votanti . . . . .	204
Favorevoli . . . . .	199
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 febbraio 1936-XIV, n. 337, contenente norme per la risoluzione del rapporto di lavoro marittimo a tempo indeterminato (1036):

Senatori votanti . . . . .	204
Favorevoli . . . . .	199
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2235, concernente provvedimenti a favore delle località colpite da alluvioni, piene e frane verificatesi durante il 1935 (1048):

Senatori votanti . . . . .	204
Favorevoli . . . . .	199
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

**Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936 al 30 giugno 1937 ». (N. 1065).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936 al 30 giugno 1937 ».

Prego il senatore segretario Gallenga di darne lettura.

GALLENGA, segretario, legge lo stampato numero 1065.

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

BENNICELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BENNICELLI. Onorevoli colleghi, non vi sorprenda se, iniziandosi la discussione del bilancio delle Comunicazioni, incominci col rivolgere all'onorevole Ministro una richiesta di riduzione ferroviaria per speciali viaggiatori, e non vi sorprenda neppure se preveda una risposta favorevole, ben conoscendo la nobiltà del suo cuore e il suo elevato spirito fascista.

Sottopongo dunque all'onorevole Ministro, anche a nome di altri senatori, la proposta di concedere delle facilitazioni ferroviarie a favore di quei parenti che desiderino accompagnare, nei vari porti d'imbarco, i loro congiunti militari in partenza per l'Africa Orientale. Il fine a cui mira questa agevolazione governativa è troppo bello e troppo nobile per insistervi. Sarà così reso possibile a tante spose, a tanti genitori e fratelli di soddisfare ad un grande desiderio del loro cuore ed anche di poter essere testimoni di quale commosso entusiasmo, di quanto riconoscente affetto il nostro generoso popolo accompagni e saluti i valorosi soldati che, inneggiando al Re e al Duce, partono per andare a combattere e vincere nel-

l'Africa Orientale riconquistandola alla civiltà di Roma. (*Applausi*).

Un'altra raccomandazione, di altro genere, vorrei rivolgere al Ministro e per la quale faccio pure vive premure, ben precisando però che essa non serve interessi campanilistici nè di altro genere, ma solo superiori ragioni di pubblica utilità. Non si tratta di nuove linee ferroviarie, nè di qualche cosa di analogo, perchè già prevederei la risposta del Ministro delle comunicazioni e quella non meno certa del collega illustre che così severamente amministra le finanze dello Stato.

Io desidero invece richiamare la benevola attenzione del Ministro su di un problema ferroviario già quasi risolto, a cui manca solo l'ultima spinta perchè lo sia completamente. Mi riferisco alla linea ferroviaria dell'alta valle del Tevere, in una delle zone più fertili e più belle dell'Italia centrale, linea già ultimata in ogni sua parte comprese tutte le stazioni, i soprapassaggi stradali, i ponti ecc., escluso solo l'armamento. Tale linea è riconosciuta assai importante, specialmente per scopi agrari, da tutte le competenti autorità nè può essere sostituita con servizi automobilistici perchè l'intenso traffico zootecnico di quella zona a carattere collinoso, non può essere utilmente effettuato che con trasporti ferroviari. Il mettere, appena possibile, in efficienza tale linea, la cui spesa non dovrebbe essere molto ingente, significherebbe dare un nuovo forte impulso al commercio di una ricca e vasta regione che ora ne sente l'assoluta mancanza, essendo attualmente servita da una parvenza di ferrovia a scartamento ridotto, di antidiluviana costruzione e sostanzialmente d'inutile impiego redditizio.

Inoltre la nuova ferrovia avrebbe anche importanti finalità turistiche, perchè passa per alcune città assai predilette da italiani e stranieri desiderosi di ammirarne le decantate bellezze artistiche e le superbe vestigia del loro glorioso passato: Gubbio, Città di Castello, Sansepolcro, Umbertide, ed altre minori.

A sostegno di quanto affermo non voglio qui ripetere una nota frase di cui qualche volta si abusa e cioè che questa ferrovia potrebbe anche divenire un'importante *linea strategica*; è però innegabile che si sia sempre e chiaramente parlato della sua grande utilità militare, essendo l'unica arteria ferroviaria, veramente centrale, destinata a congiungere, con il più breve percorso, Roma all'Adriatico, a Forlì.

Voglia perciò l'onorevole Ministro esaminare con benevola sollecitudine l'importante problema ferroviario dell'alta valle del Tevere, la cui soluzione totalitaria è da tanto tempo vivamente auspicata da quelle laboriose e buone popolazioni.

Ed ora alcune parole, onorevoli colleghi, per segnalare qualche rilievo di *dettaglio*, pensando che più facilmente possono essere i dettagli a sfuggire alla vigile attenzione di chi è tutto preso da più importanti questioni. Prima, però, intendo esprimere un esplicito riconoscimento del modo

perfetto con cui funziona tutto il complesso delle comunicazioni ferroviarie, aggiungendo anche meritissimi elogi all'intero personale ferroviario, nessuno escluso, per la magnifica abnegazione e per la esemplare disciplina con cui assolve l'alto suo compito nel più importante e delicato dei nostri servizi pubblici.

Incomincerò dunque con l'accennare ad alcuni inconvenienti riscontrati nelle nostre moderne *littorine*, in quelle almeno che sono tuttora in servizio nell'Italia Centrale.

È ormai provato che esse hanno risolto assai bene molteplici problemi riguardanti il trasporto dei viaggiatori su speciali linee ed è anzi certo che si moltiplicheranno sempre più, ragione per cui credo opportuno segnalarne subito le manchevolezze affinché non si ripetano nei nuovi tipi. Sarebbe desiderabile maggiore disponibilità di spazio ed una migliore sistemazione dei sedili i quali dovrebbero essere più comodi e situati tutti nel senso della marcia, come lo sono nei veicoli congeneri; un più pratico e razionale sistema di aerazione nell'interno della vettura, tanto più necessario essendovi il permesso di fumare; migliore molleggio nella carrozzeria; più ampie e più comode le porte di entrata e di uscita; un adeguato spazio per i bagagli dei viaggiatori, per la posta, per il personale, ecc.

Proporrei anche che le *littorine* fossero divise in due classi — tanto più che la divisione costruttiva già vi esiste — perchè la classe unica ha dimostrato nella pratica troppi e troppo seri inconvenienti. Concludendo su tale argomento, prego il Ministro di dare precise disposizioni perchè il personale ferroviario non sia indotto a considerare le *littorine* quali vetture tramviarie o quasi, con troppa indulgenza nell'orario. Per le *littorine*, come indistintamente per tutti i treni, anche i secondari, si esiga sempre l'esatta scrupolosa osservanza degli orari, affinché non vi siano eccezioni nella disciplina ferroviaria, indiscutibile vanto della rinnovata atmosfera di serietà con cui si effettuano i servizi pubblici italiani.

A proposito della classe unica, vorrei chiedere che, per evidenti ragioni di opportunità, venisse conservato almeno uno scompartimento di prima classe in tutti i treni viaggiatori anche in quelli chiamati *treni leggeri* che ora non l'hanno.

Si eviterà così il probabile ripetersi di spiacevoli incidenti simili a quello cui assistetti tempo fa, quando alcuni stranieri partiti da Firenze per Perugia con il biglietto di prima classe, protestavano di dover compiere l'ultima parte del loro viaggio, da Terontola a Perugia, in seconda classe, sostenendo d'aver il diritto di effettuare l'intero viaggio nella classe per la quale avevano pagato il regolare biglietto.

Il Senato ha, con il suo plauso, rilevata la giustezza delle osservazioni qui fatte, in una delle ultime sedute, dal collega Bonardi, per l'uso ed abuso dei cartelli di pubblicità sulle nostre magnifiche autostrade, ottenendo, al riguardo, le

migliori assicurazioni del Ministro dei lavori pubblici.

Raccomandazione analoga desidero rivolgere al Ministro delle comunicazioni perchè sia maggiormente disciplinata l'applicazione dei cartelli di pubblicità non solo nell'interno delle vetture ferroviarie, ed in specie in quelle di prima classe — con una più severa cernita — ma soprattutto nelle stazioni ferroviarie, in alcune delle quali vistosi cartelli pubblicitari coprono perfino le diciture dei vari uffici, rendendo spesso anche più difficile la lettura dei nomi delle stazioni, lettura — si noti — quasi sempre non facile, in specie di notte.

Ora che abbiamo nuove stazioni veramente belle, non si permetta che siano deturpate da troppo chiassose e brutte diciture reclamistiche. L'Amministrazione ferroviaria non può certo rinunciare ai proventi che ne trae, ma domando al buon gusto dell'egregio Ministro e dei suoi collaboratori di trovare una migliore soluzione, come per esempio quella di riunire i vari cartelli in grandi quadri metallici isolati e sostenuti da colonnine, del tipo di quelle che si vedono anche a Roma in alcune piazze e vie.

In contrasto con questi rilievi, piacemi rivolgere qui un vivo plauso all'Amministrazione ferroviaria per la premura, l'assistenza e l'aiuto concreto che largamente dà per l'abbellimento floreale delle nostre stazioni. Esprimo anzi la preghiera che s'incoraggi anche maggiormente, con premi accresciuti, una così bella iniziativa che è proprio vanto italiano e che suscita, specialmente negli stranieri, la più viva ammirazione.

Prego infine il Ministro di dare ordine perchè non si eseguano nuovi lavori di cattivo gusto, o brutti addirittura, nelle varie stazioni che sono ancora in attesa del loro turno per venire rimodernate ed abbellite o rifatte completamente. Tra queste debbo, purtroppo, mettere al primo posto la stazione di Roma, l'ormai antiquata stazione della Capitale! So che questo della nostra stazione è un importante problema che preoccupa, da tempo, chi ha la grave responsabilità di risolverlo in modo definitivo.

Noi romani, in specie, auspichiamo ardentemente che vi si arrivi al più presto perchè la Roma imperiale, la Roma Mussoliniana, non può nè deve rassegnarsi ad offrire ai nuovi ospiti, proprio mentre vi giungono impazienti d'ammirarne le leggendarie bellezze, una prima impressione tutt'altro che bella e tutt'altro che artistica.

Nell'attesa della completa e auspicata risoluzione, si procuri almeno di migliorarla per quanto è possibile, togliendo, ad esempio, l'antiestetico e misero chiosco che sta nel mezzo della tettoia centrale, i bruttissimi tralicci di ferro che sostengono le linee aeree nella stessa navata centrale; e così pure si migliori la sala delle biglietterie, la pensilina sulla piazza delle partenze, l'ufficio telegrafico, e quant'altro può essere facilmente reso più decoroso, pretendendo anche una maggiore cura in tutto e ovunque.

Non insisto su tale importantissimo problema e mi basta di avervi richiamato, da quest'aula, la personale attenzione del Ministro, nella fiducia che qualche cosa di buono e di bello farà eseguire anche nella nostra vecchia, gloriosa stazione: i romani, e non soltanto i romani, gliene saranno infinitamente grati.

Onorevoli colleghi, ho finito e vi prego di scusarmi per avere forse troppo insistito su questioni di dettaglio, ma ho creduto di farlo perchè ritengo che sia molto opportuno di migliorare, per quanto è possibile, quei particolari che maggiormente colpiscono l'attenzione di chi viaggia ed in specie degli stranieri, che tutto osservano con spirito più disposto alla critica che all'elogio.

Teniamoci dunque ben pronti, con tutti i servizi ferroviari e con tutti i mezzi di comunicazione in perfetto ordine, per la prossima ripresa turistica, quando giungeranno in Italia i tanti stranieri che, in ogni parte del mondo, già attendono impazienti di poter partire verso questa nostra terra incantevole, mèta da tutti desiderata, sognata sempre! E vi verranno più che mai numerosi, siamone certi, perchè non si può restare a lungo lontano dall'Italia rinunciando ad esaltare lo spirito e perfezionare l'intelletto dinanzi alle divine bellezze che soltanto la Patria nostra può e sa offrire con tanta generosità e che nessuna forza umana, per quanto ostile, riuscirà mai a sanzionare! (*Vivi applausi, congratulazioni*).

RICCI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCI. Onorevoli colleghi, il bilancio delle Ferrovie di Stato contiene quest'anno importanti novità, delle quali ho ragione di compiacermi perchè rispondono a idee da me in quest'aula ripetutamente manifestate.

Lo abbiamo lasciato l'anno scorso con un *deficit* previsto di 900 milioni per l'esercizio 1935-36, il quale *deficit* in fatto credo si sia assottigliato, particolarmente in questi ultimi mesi di esercizio, per il migliorato traffico e speriamo continui ad assottigliarsi ancora. Questo *deficit* faceva seguito ad un disavanzo di 807 milioni dell'esercizio 1933-34; nel 1932-33 603; nel 1931-32 198. Nei sette esercizi precedenti si aveva avuto un seguito di bilanci chiudentisi in avanzo per una somma complessiva in cinque anni, 1128 milioni.

Quali le cause del disavanzo? Le abbiamo analizzate lungamente nelle discussioni fatte negli anni scorsi. Gli eccessivi oneri patrimoniali (voglio dire le pensioni, gli interessi ecc.), e la contrazione del traffico (specialmente a causa della concorrenza dell'automezzo).

Questi i due punti su cui bisognava portare la nostra attenzione, questi i due punti cui rivolgere la nostra cura.

Fra i pesi patrimoniali il primo, il più grave era quello delle pensioni. Il carico delle pensioni da 78 milioni del 1921-22 è salito a grossi sbalzi a 562 milioni. Era stato costituito un fondo per tale servizio, che veniva alimentato con un accan-

tonamento di 40 milioni all'anno, il quale accantonamento fu sospeso, da quando i bilanci andarono in disavanzo. Il provvedimento era necessario ma l'entità dell'accantonamento insufficiente. Infatti l'aumento di anno in anno della spesa per le pensioni superava di gran lunga l'interesse rispondente all'accantonamento. Per esempio dall'anno scorso a quest'anno tale spesa è cresciuta di 20 milioni, mentre l'interesse su un accantonamento di 40 milioni sarebbe stato soltanto 2 milioni, cioè una decima parte. Così trascurandosi di provvedere adeguatamente negli anni buoni, come si sarebbe potuto fare; si è dichiarato praticamente un avanzo nelle Ferrovie dello Stato, che una rigida Amministrazione forse non avrebbe dichiarato, riservando invece quelle disponibilità a impinguare il fondo. Se fossero esistiti quei sindaci severi ed oculati, di cui ho sentito parlare oggi dall'onorevole Ministro di grazia e giustizia, certamente essi non avrebbero permesso che le Ferrovie versassero al bilancio dello Stato utili che in realtà non esistevano e che ora lo Stato deve rigurgitare e sta anzi rigurgitando in misura molto maggiore. Ma il danno resta e sta nel fatto che durante parecchi anni e Ferrovie e Stato hanno vissuto nella illusione della prosperità, quella tale prosperità della quale non si parlava soltanto in Italia ma, con note più calde e più appassionate, parlava anche il Presidente Hoover degli Stati Uniti. E voi sapete che la prosperità è una minaccia alla rigidità dell'amministrazione. In tempi prosperi si corre facilmente, si abbonda nelle spese, si fanno cose spesso non strettamente necessarie, si adotta una liberalità di criteri che poi in seguito si rivela dannosa. È questo il fato delle cose umane: la prosperità reca in se stessa i germi dell'avversità. Il caso attuale è grave perchè si è largheggiato e si è adottato un criterio di liberalità quando veramente prosperità non c'era.

Come dissi, il carico delle pensioni oggi è di 562 milioni. Per 54 milioni vi concorre il fondo, di cui ho parlato, cogli interessi, che però, sono diminuiti in seguito alla conversione del Consolidato (ora sono nuovamente aumentati ma non sono ritornati al livello precedente). Inoltre vi concorrono per 72 milioni le ritenute sugli stipendi, in ragione del 6 per cento. Il resto lo pagava tutto l'Azienda ferroviaria, oggi invece 250 milioni li paga lo Stato. Questo è il primo concorso dello Stato. Resta ancora un disavanzo a carico della gestione ferroviaria di 177 milioni, che è molto, e non credo che potrà in seguito diminuire fino a pareggiare il servizio delle pensioni; ma occorreranno altri radicali provvedimenti. Evidentemente i calcoli nelle pensioni sono stati fatti male; troppo ottimisti: la ritenuta del 6 per cento è insufficiente. Il disavanzo nel servizio del debito vitalizio si riscontra non solo nel bilancio delle Ferrovie, ma in qualunque altro pubblico bilancio, anche in quelli degli Enti locali. Ne avete un esempio nel bilancio delle Poste e Telegrafi, oggi in

discussione, dove il passivo delle pensioni è 95 milioni, o meglio è 79, perchè bisogna dedurre 16 milioni a carico dei servizi telefonici. Orbene, le ritenute danno appena 15 e mezzo. In teoria il concorso dell'ente pubblico dovrebbe essere eguale alla ritenuta; ma non ci si riesce mai. Ho voluto dilungarmi su questo problema, che eccede i limiti del bilancio ferroviario ed è di grande importanza per tutti i pubblici bilanci.

Facciamo un passo fuori di casa: in Francia per esempio. Vediamo che il servizio del debito vitalizio è gravissimo e compromette tutto quel bilancio; esso supera 10 miliardi di franchi, comprese le pensioni di guerra, 5 miliardi senza queste; sopra un bilancio di 40 miliardi.

Ora io non vorrei che chiusa una falla se ne aprisse un'altra. Lo Stato si assume detto concorso di 250 milioni per il servizio delle pensioni, perchè esso stesso ha cagionato in gran parte il disavanzo con i provvedimenti che ha imposto, obbligando cioè a mettere a riposo prima del tempo una quantità di ferrovieri, ecc.

È giusto e logico che tutto quanto è fatto in dipendenza di un criterio politico sia avulso dall'Ente amministrativo il quale deve procedere con rigorosi criteri d'amministrazione.

Ma io vedo all'articolo 25 un nuovo stanziamento di 3.200.000 lire, onere per la liquidazione delle benemerienze fasciste dei ferrovieri (decreto 11 ottobre 1934). Essendo un onere di natura politica avrebbe dovuto anche questo essere a carico del bilancio dello Stato e non di quello ferroviario.

A tale proposito osservo ancora che sarebbe stato meglio provvedere con una legge completa, organica. Se si voleva dare un premio per le benemerienze fasciste, esso doveva estendersi subito a tutti coloro che potevano averne diritto. Perchè procedere alla spicciolata? È questo pur troppo un sistema molto caro alla burocrazia: si domanda una cosa per un piccolo gruppo di impiegati, per quello composto dai più benemeriti, per i quali non si può rispondere con una denegazione. Poi, una volta accolto il concetto, al primo gruppo se seguono altri, e la pattuglia diventa un esercito. Infatti si comincia ora l'estensione, che decorre dal 1° ottobre 1935, ai naviganti di bassa forza; delle linee sovvenzionate; poi verranno, e sarà giusto, gli impiegati postali; poi quelli degli Enti locali ecc.

Vediamo perciò di fare leggi che non si prestino a queste sorprese. Sappiamo bene che due sono le ruote che muovono la burocrazia, e non solo la burocrazia, ma tutto il meccanismo delle cose umane; il criterio dell'uguaglianza e il criterio della distinzione. Quando uno di due elementi uguali fa un passo innanzi, l'altro tende a raggiungerlo; raggiunta la parità uno dei due tende a fare un altro passo e l'altro a seguirlo, e così di seguito.

Non parlo solo per questa cifra relativamente piccola, ma poi verranno altri casi e sembreranno giusti. A coloro che saranno andati in Africa

Orientale si dovrà pure pagare un compenso; ma il bilancio dello Stato dovrebbe sostenerne l'onere.

Vi è poi un altro beneficio di 100 milioni che risente il bilancio ferroviario: beneficio per modo di dire, perchè in sostanza non si tratta che del trasferimento dal bilancio ferroviario a quello dello Stato. Si tratta della riduzione degli interessi. Le Ferrovie devono pagare una certa somma per interessi alla Tesoreria su prestiti che ebbero in passato. L'anno scorso l'onere era di 600 milioni, ed era calcolato ad un tasso un po' elevato. Ora lo Stato ha accordato una riduzione portandolo a 4 per cento. Osservo però che questa riduzione è un po' anacronistica, giacchè era meglio farla l'anno precedente, quando il mercato dell'interesse era in ribasso e lo Stato aveva fatto la conversione dal 5 al 3 ½ ed aveva ridotto d'imperio l'interesse fra i terzi, ma quando come in questo caso era esso stesso creditore aveva trascurato di provvedere.

Infine vi è il concorso dello Stato per la elettrificazione che consiste in un contributo annuo di 70 milioni di lire.

L'elettrificazione ferroviaria viene fatta non tanto per il vantaggio della gestione ferroviaria, che forse sarebbe più economica condotta con i mezzi adottati finora, ma a vantaggio della Nazione. Quindi è giusto che lo Stato concorra alle spese di elettrificazione, anche in considerazione del prestito fatto due o tre anni fa, allo stesso fine, a condizioni piuttosto onerose.

Si tratta in tutto adunque, di un complesso di circa 420 milioni che lo Stato versa alle Ferrovie senza nessun vantaggio per il contribuente, giacchè in sostanza non si ha che un trasferimento di oneri. Ad ogni modo però il bilancio delle Ferrovie ne esce più depurato e più organico. Queste considerazioni furono, negli anni scorsi, svolte dal collega Flora e da altri, me compreso, in questa aula.

Per compensare e superare il disavanzo, abbiamo poi altri miglioramenti che riguardano il vero e proprio esercizio ferroviario. Uno di 150 milioni, riguarda la maggiore entrata del traffico delle merci, aumento che ha cominciato a verificarsi a partire dal luglio 1935. Confrontato mese per mese, come fa la relazione della Giunta generale del bilancio, il gettito è notevolmente in aumento, in parte causa le condizioni speciali che attraversa il Paese (poichè una guerra richiede un movimento di materiali molto forte) in parte causa la politica delle sanzioni. Questa riduce certamente il movimento dei porti e dei transiti in quanto che viene meno merce dall'estero, ma attiva fortemente il commercio interno, per tutta la merce di produzione nazionale che mette in movimento, per servire ai bisogni del Paese.

Queste circostanze, che probabilmente continueranno per qualche tempo, unite al rifiorire del traffico sia interno che internazionale, fanno sperare che il movimento delle merci stia avviandosi verso un solido aumento.

Non parlo del traffico passeggeri. Per quanto il numero dei passeggeri sia aumentato, pure, siccome è diminuito il numero di quelli che viaggiano in prima e seconda classe, nel complesso il gettito si mantiene costante o dà solo un leggero accrescimento. Sono state pubblicate statistiche molto interessanti nella relazione ferroviaria (pag. 126) che qui credo opportuno riferire, circa la distribuzione del traffico dei passeggeri fra le varie classi:

	Biglietti venduti	
	1934-35	1933-34
1 <sup>a</sup> classe . . .	1.153.484	1.349.965
2 <sup>a</sup> classe . . .	7.118.829	8.307.215
3 <sup>a</sup> classe . . .	72.943.970	69.735.177
	<u>81.816.283</u>	<u>79.392.357</u>

Dal 1929 al 1934 la prima classe prima rappresentava il 2,23 per cento ora rappresenta soltanto 1,40 per cento.

Del resto, a parte le statistiche, voi lo vedete dal numero delle prenotazioni dei posti. È questo — a mio giudizio — un indice eloquente. Si capisce che quando non si viaggia, nessuno pensa a prenotare posti. Ebbene nel 1934 furono prenotati per la prima classe 21 mila posti: l'anno successivo appena 11 mila. Un altro indice sicuro è dato dal numero degli abbonamenti ferroviari. La relazione delle ferrovie ce ne dà il numero disceso in un anno da 169.682 a 166.259; non trovo peraltro che ne dia il gettito che credo sia abbastanza cospicuo.

La diminuzione del gettito del traffico passeggeri è indubbiamente dovuta anche alle riduzioni ferroviarie: riduzioni ferroviarie che avvengono continuamente per fiere, per esposizioni, per manifestazioni. Dice la relazione della Giunta: « forse troppe ». Io mi associo a questa considerazione. Distinguiamo invece le riduzioni ferroviarie per i treni popolari e sportivi ecc. ecc., le quali sono tutt'altra cosa. In generale però tutte le riduzioni ferroviarie ai passeggeri non compromettono molto il bilancio ed appaiono più dannose di quelle che in realtà siano. Perché bisogna pensare una cosa. Si distinguono le riduzioni ferroviarie dei passeggeri da quelle delle merci per una circostanza importante. In quelli c'è sempre il ritorno. Il passeggero va e ritorna all'origine, dopo un certo tempo, forse, ma ritorna sempre. La merce invece non ritorna; quindi dà luogo a treni vuoti, a treni che viaggiano per andare a prenderla. Perciò le riduzioni ferroviarie alle merci possono essere più dannose di quello che siano quelle fatte per i passeggeri.

A proposito della riduzione passeggeri è stata lanciata tempo fa, non ricordo più da quale giornale, la proposta di un biglietto unico per Roma al di là d'una certa distanza poniamo 250 chilometri. È una proposta che si dovrebbe prendere in considerazione, perché la capitale è diventata il centro di tutta la vita economica, sociale e politica: tutti i cittadini hanno bisogno o il dovere di venire a Roma, per i loro affari, per la loro vita. È ingiusto, che il cittadino che sta, per esempio, a Catanzaro o in Sardegna debba pagare una tariffa superiore di chi sta a Bologna o a Napoli. Quindi non sembra una cattiva idea quella di adottare per le località oltre un certo raggio attorno a Roma un biglietto unico ridotto eguale per tutte. Ed allora si potrebbero sopprimere tutte le riduzioni che periodicamente si fanno per la Capitale.

Torniamo alle merci nelle quali, come dissi, si verificava già nel secondo semestre del 1935 in confronto col semestre corrispondente del 1934, un aumento del 18,50 per cento, pur restando ancora molto distanti dai buoni anni passati. La ragione principale della decadenza del traffico delle merci, ciò fu ripetutamente notato, era la concorrenza dell'automobile. Io avevo più volte consigliato di mettere automezzi e ferrovie sullo stesso piano. Infatti l'automezzo non pagava interamente la manutenzione stradale, mentre le tariffe dei trasporti ferroviari sono calcolate in modo che le merci trasportate in ferrovia pagano non solo il trasporto, ma anche la manutenzione delle strade ferrate, delle stazioni ecc.

Per arrivare ad una perequazione avevo più volte consigliato una tassa sui trasporti automobilistici proporzionale al percorso e al tonnellaggio. Avevo ancora fatto notare quanto fosse ingiusta e dannosa al bilancio delle ferrovie la pratica delle concessioni fatte allo scopo di attirare sulle ferrovie il traffico che le automobili tendevano ad accaparrarsi. Si fanno fortissime riduzioni agli utenti che garantiscono un forte tonnellaggio, e minacciano, più o meno fondatamente, di servirsi dell'automezzo. La riduzione è stata nell'ultimo esercizio in media 26 per cento, ma in certi casi arriva fino a 35 per cento. Per certe merci e per grandi distanze la tariffa differenziale scende sotto a 10 centesimi per tonnellata-chilometro ed una riduzione di 35 per cento la porta a circa 6 centesimi. La corsa a queste concessioni è stata fortissima. Non solo si è con ciò violato un principio di giustizia nei confronti degli utenti col creare una categoria privilegiata, ma si sta pregiudicando lo stesso bilancio delle ferrovie. Dalle relazioni dell'Amministrazione ferroviaria i cui dati mi permetto di citare risulta quale crescendo vi sia:

	Carico totale di merci sulle FF. SS.		Carico di merci oggetto di concessione		Percentuale media di riduzione
	Tonn.	Lire	Tonn.	Lire	
1932-33	35.000.000	1.804.000.000	3.709.000	130.000.000	20,08
1933-34	33.700.000	1.603.000.000	8.060.000	423.000.000	17,83
1934-35	33.850.000	1.514.000.000	13.542.000	556.000.000	26,17

Il tonnellaggio oggetto di concessioni di favore è stato nell'esercizio 1932-33, 10 per cento di tutta la quantità trasportata e nel 1934-35 è salito oltre 40 per cento. L'importo perduto dalle Ferrovie dello Stato per le dette riduzioni è circa lire 76 milioni.

È poi singolare il contrasto che ne veniva: da un lato lo Stato diceva: «io intendo favorire l'automezzo affinché si formi spontaneamente un vasto parco di autocarri»; d'altro lato le ferrovie operano in senso opposto e dicono: «vogliamo fare noi stesse il traffico che l'automezzo ci porta via, anche perdendoci anche violando il principio dell'eguaglianza di trattamento». Si dice: «diamo lavoro ai porti e alla marina italiana»; ma invece si fanno riduzioni e facilitazioni ferroviarie d'ogni specie ad imprese di trasporti aventi radici internazionali le quali, col sussidio di tariffe cumulative, ridotte, combinate e col concorso di ferrovie estere, trasportano le merci in entrata e in uscita dall'Italia attraverso i transiti di Chiasso, Sempione, Modane e le imbarcano e sbarcano nei porti del nord su navi estere.

Ora tutti questi inconvenienti sembrano messi a posto col nuovo decreto-legge del dicembre 1935, il quale impone una tassa per tonnellata-chilometri di 12 centesimi (e di soli 8 centesimi per i trasporti con mezzi propri), senonchè se il provvedimento pare buono, la misura è eccessiva e minaccia di invertire la posizione.

Questa tassa corrisponde ad un aumento del 60 per cento sul costo dell'autotrasporto (quale era prima dei nuovi dazi sulla nafta del giugno scorso). Contemporaneamente c'è poi stato un aumento anche nelle tariffe ferroviarie dal 10 al 35 per cento.

Per dare un'idea di quest'aggravio, si pensi che il trasporto del carbone da Genova a Milano che rappresenta il caso più frequente, prima del giugno del 1935 per ferrovia costava 29 lire e per autocarro 32 lire a tonnellata; dopo questi aumenti, per ferrovia viene a costare 38 e per autocarro 60. Ciò conferma quanto eccessivo sia l'aggravio imposto all'autocarro; e se anche ci si fosse limitati a metà si sarebbe a posto.

Se vogliamo completare la statistica potremo aggiungere che nell'anteguerra, tale trasporto costava 7 lire. E se vogliamo fare il confronto col nolo marittimo da Rotterdam a Genova diremo che esso era 8 scellini, pari a 10 lire, nell'anteguerra; nel giugno 1935 dopo molto variare tornava ancora a 8 scellini, pari a lire 24,80; e da allora è sceso a 6 scellini, pari a lire 18,60.

Si sono introdotte, come dicevo, sopratasse anche nelle tariffe ferroviarie, sopratasse molto notevoli, come avete avuto occasione di constatare in questi confronti che vi ho fatto. Io non ne vedo ora la necessità dal momento che il traffico è già da sè in aumento e che si frena l'eccessiva concorrenza dell'automezzo. Esse finiscono per determinare un rincaro di molte merci proprio quando si cerca di tener bassi i prezzi; e turbano

l'economia del Paese. Però è da notare una cosa nuova; è da rilevare un criterio cui sembrano informate. Effettivamente tali aumenti operano in senso contrario alla tariffa preesistente. Le tariffe preesistenti erano secondo il sistema differenziale, cioè l'aliquota diminuiva quanto più forte era la distanza. Con i nuovi aumenti invece l'aliquota cresce col crescere della distanza. Per le piccole distanze la sopratassa è di 10, per le distanze un po' maggiori di 20 e per le grandi distanze di 30 e 35 per cento. Gli aumenti effettivi che ne seguono variano anche a seconda delle merci perchè incidono su tariffe già differenti. Ora questo controvapere alla tariffa differenziale, questo orientamento in senso contrario, può avere una influenza almeno tendenzialmente, sull'economia del Paese. Si è pensato a questo? La questione è del massimo interesse ed in certo senso io posso anche approvare questo sistema. Mentre prima si raccorciavano le distanze, oggi si aumentano. Mentre prima si agevolava la penetrazione di ogni porto, di ogni stazione, di ogni fonte di produzione e di ricchezza, oggi invece si allungano le distanze e si dà quindi un impulso alla vita locale, all'industria locale e regionale, alla produzione vicina al consumo. Economicamente ciò vale combattere l'accentramento e favorire il dislocarsi e diffondersi della ricchezza. Ed è preferibile, anche dal punto di vista della difesa nazionale. Infatti i grandi accentramenti industriali (non c'è bisogno che lo dimostri in un consesso dove siedono tanti generali e tanti periti in materia militare), sono quanto mai pericolosi. Dal punto di vista della difesa del Paese è molto conveniente fare un decentramento. E credo che in omaggio a questo concetto la Germania stia appunto trasportando parte delle sue industrie dalla zona occidentale a quella orientale, verso la Slesia.

Se questo è il criterio che ha voluto seguire il legislatore allorché ha adottato tali tariffe; allora la mia disapprovazione si ferma. Osservo però che in tal caso bisognerebbe insistervi più apertamente e venire a un rimaneggiamento generale delle tariffe con particolare riguardo a determinate materie prime che dovrebbero avere speciale trattamento.

Prima di abbandonare l'argomento della gestione ferroviaria, desidero dire poche parole su una nuova gestione introdotta nell'Amministrazione delle Ferrovie, quella del monopolio di acquisto dei metalli e dei carboni. È questa una nuova funzione attribuita alle Ferrovie sull'esempio di quanto era avvenuto durante gli ultimi anni della guerra europea e nei primi anni del dopoguerra. Anche allora le Ferrovie esercitarono il traffico del carbone, caricando i prezzi, tanto che in un esercizio poterono realizzare un utile di 155 milioni. Mi auguro che non succeda altrettanto adesso; e noto con piacere l'affidamento che ne sta dando con cenni l'onorevole Ministro.

Per quello che riguarda gli acquisti all'estero, il provvedimento adottato era assolutamente neces-

sario. L'opera del privato in momenti come quello nei quali ci trovavamo all'epoca dell'istituzione del monopolio e più ancora come quelli in cui ci siamo venuti a trovare successivamente, non era possibile. Si tratta di una funzione non soltanto economica ma anche politica.

Ricordiamo però che l'istituzione del monopolio era coordinata alla promessa di valersi per la distribuzione al consumo delle aziende preesistenti. In realtà questo non è stato fatto, almeno finora, con senso di giustizia distributiva; tanto che sono in corso lagnanze e oggi ho ricevuto io stesso una mezza dozzina di memoriali al riguardo. Non aggiungo parola perchè è mio sistema di trattare le questioni più in generale e non entro in siffatti dettagli.

Sempre a proposito del monopolio mi sembra che esso adempie abbastanza bene alla sua funzione di acquisto di carbone all'estero. Ma le circostanze attuali e le condizioni della nostra economia dopo le sanzioni, consigliano l'esercizio di una disciplina soprattutto in fatto di consumo, di scorte ecc. Ora tale funzione non può essere svolta dal monopolio per il solo acquisto, poichè tra l'altro non è investito di sufficienti poteri. Sarebbe meglio creare un organismo unico capace di esercitare un controllo sopra il consumo e quindi fare in modo di ridurre l'impiego di carbone estero di cui si consumava e si consuma troppo. Bisognerebbe imporre in certi casi il combustibile nazionale, in altri casi i surrogati del carbone, quali la nafta, l'elettricità; ed anche consigliare ed eventualmente imporre macchine e forni, che abbiano un alto rendimento, e non disperdano le calorie. Tale è un po' la funzione dell'Associazione per il controllo della combustione ma praticamente non pare dia risultati sufficientemente energici. Ho la ferma convinzione che si debba riuscire a diminuire il consumo del carbone di 30 o 40 per cento. Il primo esempio lo danno le stesse Ferrovie. Bisognerà anche forzare la mano al consumatore. Ma finchè la vendita è affidata ad organi che hanno semplicemente funzione di provvedere la merce e non di limitare la vendita, e fra i quali non c'è coordinazione, non otterremo nulla. Occorre un Ente, solo, indipendente, e con larghi poteri, che obblighi il consumatore a consumare poco. Esso potrebbe essere un Commissariato per il carbone, al quale si dovrebbe poi affidare anche la distribuzione e l'imposizione del prodotto nazionale e la gestione di scorte ecc.

Per quello che si riferisce al movimento nei porti, le relazioni fanno osservare che il traffico è un po' aumentato. Ma qui sorge la solita distinzione tra traffico di cabotaggio e traffico con l'estero. Il traffico di cabotaggio è cresciuto anche perchè ci serviamo di prodotti nazionali; ad esempio è aumentato il traffico con la Sardegna, dalla quale ci vengono ligniti e minerali. L'aumento del cabotaggio sarà anche dovuto alle eccessive tariffe ferroviarie.

Infatti potrà divenire più conveniente la nave, specialmente il veliero, per eseguire tutto o parte d'un trasporto, ricorrendo il meno possibile alla ferrovia o all'automobile. Ma indubbiamente l'isolamento economico contrae il traffico coll'estero, il quale costituiva circa 75 per cento del movimento complessivo dei nostri porti.

I nostri maggiori porti sono adunque tutti un po' in crisi. Ed io credo che in crisi resteranno ancora per parecchio tempo. Ho sempre sostenuto che l'Italia possa e debba bastare a sè stessa, molto più di quanto generalmente si crede, e ritengo che anche a sanzioni finite continueremo il più possibile sulla strada in cui ci siamo messi. Questo concetto dobbiamo tener presente nell'esame del bilancio della marina mercantile. La marina mercantile di linea assorbe 270 milioni per sovvenzioni, ai quali per esser esatti bisogna aggiungere 12 milioni per contributo dello Stato nel pagamento o degli interessi sui mutui relativi al credito navale (articolo 76). Bisogna tener conto di lire 7.500.000 di premi per le costruzioni navali. Una volta si spendeva per tali premi molto di più, e cioè 30 e perfino 50 milioni. Purtroppo però tutti sanno che le costruzioni navali sono in crisi. Probabilmente si ristabiliranno i 50 milioni di premi di navigazione.

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. Quarantacinque.

RICCI. Grazie. Non so se si ristabiliranno i premi per le demolizioni. In totale arriviamo a circa 350 milioni di lire tra premi e sovvenzioni.

Ora, la marina di linea, come dissi l'anno scorso, comprende molte navi le quali a forza di dire che sono di tipo recente, che sono giovani, cominciano ad esser mature e si avviano verso la vecchiezza. Esse furono costruite quasi tutte nello stesso periodo, cioè circa il 1927, e quindi diventeranno vecchie tutte assieme. Bisogna provvedere a rinnovarle, gradatamente e tempestivamente a rinnovarle a seconda delle esigenze delle varie linee. Osservo poi che le sovvenzioni le quali dovevano servire non solo alla gestione ma anche alla costituzione di un fondo di rinnovamento, praticamente sono bastate appena per l'esercizio. Qui si delinea una posizione abbastanza difficile. Da un lato si ha la necessità di fare in tempo, e possibilmente non tutt'assieme, nuove navi di linea, e dall'altra si ha la necessità di rinforzare la finanza dello Stato affinchè possa dare le relative sovvenzioni.

Sarà allora il caso di esaminare bene se tutti i servizi sovvenzionati siano veramente redditizi specialmente per riguardo alla valuta, e se non convenga rinunciare a qualcuno di essi per accentrare le nostre forze su taluni che per avventura rispondano meglio ai rinnovati nostri bisogni specialmente in materia coloniale.

Nel complesso volgono sempre tempi difficili per la marina mercantile e per i trasporti. Le relazioni furono fatte quando ancora si era sotto l'impressione dei noli correnti alla fine del 1935,

quando (nel dicembre 1935) il numero indice era 96; ma oggi siamo ancora discesi perchè in febbraio abbiamo toccato 84.

Per i transatlantici raccomando ancora una volta che non si continui nella costruzione di navi di lusso: il tipo più modesto di nave mista, il *cabin-steamers*, oggi risponde molto meglio alle esigenze del pubblico e alle borse dei viaggiatori. Noi non dobbiamo eccedere nell'idea di vincere la concorrenza delle marine dei mari del nord; tra l'altro ci manca oggi una merce molto importante cioè il trasporto dell'oro i cui spostamenti si verificano fra Parigi o Londra e Nuova York. L'oro frutta ai transatlantici che fanno scalo nei porti settentrionali d'Europa noli cospicui; pare che esso abbia poca simpatia per il Mediterraneo. Veda l'onorevole Ministro se può dirigerlo dalle nostre parti!

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. Non dubiti! Farò il possibile!

RICCI. Quanto alla marina libera da carico le cui navi si designano sotto varie denominazioni (*tramps, cargo-boats, navi randagie, vollandiere ecc.*), essa ha avuto momenti buoni nei primi tempi della guerra d'Africa, specialmente per il congestionamento del porto di Massaua, ora felicemente superato. Sotto l'impressione della richiesta di navi a causa di questo congestionamento, i nostri armatori sono forse stati indotti a esagerare le esigenze di quel traffico. Secondo me, andiamo incontro ad una delusione qualora si volesse insistere a basarsi sull'ipotesi che ci sarà molto lavoro. Furono acquistate molte navi usate all'estero per 271 mila tonnellate, cifra che da anni non si era più raggiunta. Tutto ciò spiega come noi oggi abbiamo una marina da carico abbastanza forte; forse non sarà al livello delle punte che ora potrebbero occorrere, ma ad impresa finita, noi possiamo ritenere che la nostra marina da carico sarà sufficiente, anzi ultra sufficiente.

Perciò vorrei suggerire molta cautela quando si tratta di acquistare altre navi vecchie all'estero. Sarà bene deliberare a ragion veduta.

A noi basta avere tante navi quante occorrono per trasportare il nostro fabbisogno di merci. Si vorrebbe da taluni che le navi fossero materialmente utilizzate per la merce da trasportare dall'Italia o per l'Italia. Questo non è necessario. Quando ci sono navi a sufficienza, lasciamole pure libere di procurarsi i noli che credono, se ci sono noli più convenienti nei mercati fra terzi. L'importante è che ci sia sufficienza di navi. Ricordiamo che il nostro traffico marittimo coll'estero si va restringendo. Vedete ad esempio il consumo di carbone per le ferrovie dello Stato: da 2 milioni e mezzo credo che ora sia sceso ad un milione e 200 mila.

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. 1.600.000 con le nuove elettrificazioni.

RICCI. Se prima c'era da trasportare il grano ora questo è scomparso; c'erano i fosfati che

stanno scomparendo e lo stesso avviene per il salnitro.

Il bisogno di navi diminuisce. Si fanno poi dei confronti un po' curiosi.

C'è una tabella, qui, nella relazione della Giunta del bilancio, non in quella dell'onorevole De Vito, che mette in relazione il tonnello con la popolazione. Vediamo di non lasciarci guidare da siffatte argomentazioni. Perchè non è la popolazione di un Paese quella che influisce sul tonnello. Un paese, per esempio, che abbia soltanto comunicazioni marittime, come potrebbe essere la Svezia oppure la Norvegia, che non sono Paesi insulari ma è come se lo fossero perchè non hanno comunicazioni per via terra, ha bisogno di una marina più grande. Un Paese di forte consumo situato in un clima cattivo che sia dedito alle industrie pesanti che consumano molto, ha bisogno di una marina più grande. Noi non siamo in tali condizioni. Però invece di occuparci della quantità vediamo di utilizzare questo tempo, questa necessaria pausa, per prepararci ad una ripresa della nostra marina specialmente in fatto di qualità. Era stato bandito l'anno scorso un concorso per la nave da carico tipo italiana. Cosa utilissima. Sarebbe bene chiudere questo concorso. Io vorrei chiedere all'onorevole Ministro che cosa ne è stato.

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. È stato chiuso.

RICCI. Sarebbe bene preparare tutti gli studi per affrettarci e poterne così preparare la costruzione non appena sarà il momento. E allora siano navi costruite tutte nei nostri cantieri. Si dia veramente lavoro a tutta l'industria nazionale e non solamente ad una parte di essa.

La gestione della nave vecchia in realtà è stata possibile per due premi: l'uno afferente al patrimonio, l'altro afferente all'esercizio. Il primo era il premio di demolizione. Chi comprava la nave vecchia sapeva che nella peggiore ipotesi poteva demolirla ricavandone un certo prezzo. L'altro è il premio di navigazione.

Ora questi premi è bene siano concessi quando è necessario, ma il premio di demolizione io dubito che sia ancora necessario, perchè i materiali ferrosi sono aumentati notevolmente di prezzo. Il premio di navigazione lo credo ancora necessario e potrebbe anche darsi il caso di doverlo aumentare, ma non a favore della nave che si acquista all'estero e che diviene oggi redditizia, soltanto in forza di tali artifici. Questo premio sia dato alle sole navi già esistenti, iscritte a tutt'oggi nel nostro registro e sia di preferenza riservato alle navi costruite nel nostro Paese.

Ed ho finito. Il caso ha voluto che io fossi il primo oratore a parlare dei porti e della marina; ho discorso di cose concrete e avvinto all'argomento, non ho accennato menomamente a persone, o a classi di persone; ma mentre ragionavo dei porti il mio pensiero correva ai lavoratori portuali, che dai nostri lidi sono accorsi a lavorare

nei porti africani; mentre ragionavo di navi, il mio pensiero correva alla gente di mare, impegnata in una vita disagiata, in continua navigazione sotto gli occhi gelosi di marine concorrenti. Orbene consentite che a questi lavoratori, io mandi un caldo saluto, un caldo saluto che vuole dire ammirazione e gratitudine, ma soprattutto significa fede nei destini della Patria. (*Applausi*).

BROCCARDI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BROCCARDI. Onorevoli senatori, il Senato vorrà perdonarmi se dovrò tornare su alcuni degli argomenti trattati dagli oratori che mi hanno preceduto, ma essi sono di una tale importanza che credo non sia male che il Senato dimostri di essersene col più vivo interesse occupato.

Come ha accennato l'oratore che mi ha preceduto, il bilancio, o lo stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni, quest'anno ci porta, come un dono anticipato pasquale, il pareggio tra le entrate e le spese della gestione ferroviaria: 3 miliardi e 448 milioni di spese e 3 miliardi e 448 milioni di entrate.

Se si considera che l'anno scorso noi approvammo il bilancio di previsione per l'esercizio 1935-36, con un *deficit* di 900 milioni e cioè 3 miliardi e 700 milioni di spese e 2 miliardi 800 milioni di entrate, il pareggio che ci si presenta è veramente sorprendente. Il *deficit* della gestione ferroviaria ebbe inizio nell'esercizio 1930-31, dovuto particolarmente alla contrazione del traffico, che da un gettito di 4 miliardi e 600 milioni, nell'esercizio 1929-30, era sceso nell'esercizio 1934-35 a 2 miliardi e 600 milioni, con una riduzione del 45 per cento. Ma al *deficit* avevano contribuito anche altri due fattori, come hanno accennato gli oratori che mi hanno preceduto, e cioè l'onere delle pensioni che da 78 milioni nell'esercizio 1921-1922 era salito a 420 milioni nell'esercizio 1935-36 e l'onere patrimoniale che da 170 milioni nel 1921-1922 era salito a 697 milioni nell'esercizio 1935-36.

Era necessario, ha detto l'anno scorso, nella tornata del 18 maggio, il Ministro delle comunicazioni in quest'aula, far scomparire questo debito perchè non si avesse l'impressione che questa maggiore Azienda tecnica dello Stato fosse una malata a carico della Nazione. E mentre alcuni pensavano che si poteva provvedere al pareggio della gestione ferroviaria mettendo a carico dello Stato gli oneri patrimoniali e il carico delle pensioni, così che il disavanzo delle Ferrovie sarebbe passato dal Ministero delle comunicazioni al Ministero delle finanze, si deliberò invece di mettere questo disavanzo a carico delle merci che viaggiano attraverso il nostro Paese, sia che vengano trasportate dalle ferrovie che dagli automezzi. Così vennero i provvedimenti che sono contenuti nel disegno di legge che siamo chiamati oggi ad approvare e che io riassumerò brevemente.

Il Ministero delle finanze interviene a sollevare il bilancio delle Ferrovie con 250 milioni di contributo annuo, per il carico delle pensioni. Il Tesoro riduce

il tasso d'interesse sugli anticipi che ha fatto alle Ferrovie al 4 per cento e con questo le Ferrovie realizzano un'economia di 101 milioni e 700 mila lire. Il Ministero delle finanze dà un sussidio alle Ferrovie di 70 milioni per l'elettrificazione delle linee ferroviarie ed abbona alle Ferrovie di Stato un canone annuo di 2 milioni e 800 mila lire. Lo Stato così interviene a risanare il bilancio delle Ferrovie con 424 milioni e 500 mila lire; ma immediatamente si rifà di questo onere, applicando una tassa sopra le merci trasportate dagli automezzi, tassa sulla quale tornerò a parlare perchè è altissima e dalla quale il Ministero delle finanze si ripromette di ricavare 425 milioni, somma corrispondente appunto all'onere che si è assunto verso le Ferrovie.

Inoltre le Ferrovie dello Stato, con il decreto del 9 dicembre 1935-XIV, n. 2110, sono state autorizzate ad aumentare le tariffe ferroviarie di una determinata percentuale che varia per le diverse categorie, e che credo si possa considerare alla media del 25 per cento. Da questo aumento delle tariffe, l'Amministrazione delle ferrovie pensa di ricavare circa 400 milioni, e poichè, come ha accennato l'oratore che mi ha preceduto, in quest'anno si è constatato che la contrazione del traffico ha raggiunto il punto più basso ed anzi si è iniziata una promettente ripresa del traffico stesso, ripresa che si era manifestata da tempo sulle ferrovie svizzere, su quelle tedesche, su quelle inglesi, su quelle degli Stati Uniti, così l'Amministrazione ferroviaria ha ritenuto che questo incremento di traffico possa essere valutato in 150 milioni.

E pertanto le Ferrovie complessivamente calcolano, per gli alleggerimenti degli oneri e per le maggiori entrate, di poter contare su un miglioramento di 974 milioni e 500 mila lire.

Non vi è dubbio che la struttura dei provvedimenti adottati è ingegnosa, e ne va data lode al Ministro delle comunicazioni e a quello delle finanze.

Ma vi sono due provvedimenti sui quali si è intrattenuto il collega senatore Ricci Federico e sui quali intendo di soffermarmi anch'io perchè in sostanza sono quelli che hanno risanato il *deficit* delle ferrovie, e cioè: l'aumento delle tariffe ferroviarie e la istituzione di una tassa sui trasporti fatti con automezzi.

Sul primo provvedimento mi permetto di fare qualche osservazione. Io non sono un agricoltore; ma tante volte ho sentito degli agricoltori lagnarsi di non poter intraprendere certe determinate culture, specialmente orticole, perchè, per la distanza dai centri di consumo, le spese ferroviarie sono così forti da non lasciare un margine adeguato di utile. Ricordo che un valoroso agricoltore, molti mesi or sono, prima dell'aumento delle tariffe ferroviarie, mi diceva di aver fatto l'esperimento di una vasta cultura orticola nella provincia di Grosseto. Giunti i suoi prodotti a maturazione ed inviati sul mercato di Genova come quello che

poteva assorbirli, ne ebbe questi risultati. Di 100 lire, quota parte del ricavo della vendita di questi prodotti, 52 lire furono assorbite dalla spesa del trasporto ferroviario; il resto per buona parte andò per il trasporto del prodotto dalla terra alla stazione ferroviaria, dalla stazione ferroviaria di arrivo al mercato, per l'imbballaggio, per il carico e scarico e per le spese accessorie. A lui agricoltore e produttore, di quelle 100 lire rimasero soltanto sette od otto lire; ed egli dovette abbandonare una coltura dalla quale si riprometteva qualche compenso alle sue fatiche.

Ora evidentemente questi fenomeni, questi fatti, queste, diciamo così, limitazioni di raggio di azione per certe colture si aggraveranno con l'aumento delle tariffe. Faccio di necessità virtù e mi acconcio a questo aumento; ma voglio soltanto raccomandare all'onorevole Ministero delle comunicazioni di tener presente che intorno ad una determinata tariffa ferroviaria si vanno organizzando degli interessi, si prendono degli impegni, si intraprendono delle colture, delle lavorazioni, insomma si crea tutto un sistema e tutta una organizzazione industriale, agricola e commerciale della quale bisogna tener conto. Bisogna perciò che l'onorevole Ministro voglia vigilare come si svolge il traffico con l'aumento delle tariffe, per intervenire, coi poteri che egli ha, in tutti i casi nei quali sia necessario con provvedimenti contingenti che rappresentino una specie di sutura fra le nuove e le vecchie tariffe, in modo da non danneggiare l'agricoltura, l'industria, il commercio, ed anche forse le stesse ferrovie dello Stato.

E vengo al secondo provvedimento, più grave, quello della istituzione di una tassa sui trasporti effettuati con automezzi. Se questa tassa avesse un carattere contingente e servisse a distogliere per il momento, in tempo di inique sanzioni, il traffico degli automezzi per portarlo sulle ferrovie e quindi realizzare un'economia del combustibile liquido, io non discuterei. Invece l'origine del provvedimento, essendo diretto a colmare il *deficit* del bilancio ferroviario, ha carattere del tutto stabile, e allora debbo fare alcune considerazioni.

Ricordo che quando si discusse il bilancio delle comunicazioni nel maggio dell'anno scorso, qualche senatore obiettò che il *deficit* ferroviario era dovuto alla concorrenza degli automezzi e quindi bisognava provvedere in qualche modo a danno degli automobili e a vantaggio delle ferrovie. Ma ricordo altresì che anche i più scalmanati difensori delle ferrovie, sostenevano questa tesi: le ferrovie hanno a loro carico la strada sulla quale fanno i trasporti, mentre invece i camions si servono gratuitamente della strada pubblica; le ferrovie quindi sono in una condizione di inferiorità; ma si riteneva che, quando fosse stato posto a carico dei trasporti con automezzi una tassa per tonnellata chilometro che corrispondesse alla spesa che pure per tonnellata chilometro le ferrovie incontrano per mantenere la loro strada,

le ferrovie sarebbero state in condizione di favore di fronte al traffico con automezzi.

Io non ho il dato esatto della spesa che le ferrovie incontrano per tonnellata chilometro per il mantenimento e la custodia della linea ferrata; ho fatto qualche calcolo per mio conto e credo di esser giunto a dati abbastanza attendibili. Ho trovato cioè che nel 1934-35 le tonnellate chilometro fatte dalle ferrovie sono state 8 miliardi e 662 milioni; che l'incasso per ogni tonnellata chilometro e cioè il prezzo del trasporto per ferrovia di una tonnellata chilometro è stato di circa 17 centesimi e che la spesa della manutenzione della strada, sta tra i 4 e i 5 centesimi. Cinque centesimi è una cifra alta, poichè se fate il calcolo e moltiplicate i 5 centesimi per 8 miliardi e 662 milioni di tonnellate chilometro fatte in un anno, arrivate per la sola manutenzione della linea ferrata a 433 milioni, spesa superiore certamente alla reale. Ma la tassa che è stata imposta alle merci trasportate con gli automezzi, è ben altro che i 5 centesimi: è 12 centesimi a tonnellata chilometro. Come ha detto l'oratore che mi ha preceduto, questa tassa corrisponde a qualche cosa come il 50 o il 60 per cento delle spese che per tonnellata chilometro incontravano gli esercenti autotrasporti e perciò, a causa di questa tassa, dovrebbero aumentare del 50 o del 60 per cento il prezzo dei loro trasporti. Credo che questa tassa abbia un carattere proibitivo, e ritengo che in tempi normali a poco a poco i trasporti con automezzi finiranno col limitarsi ai brevissimi percorsi. Invece credo che sia molto opportuno che i due mezzi di trasporto coesistano e si completino. Bisogna mettere le ferrovie e gli automezzi sullo stesso piano di concorrenza e poi lasciare che ognuno faccia la propria strada.

E perchè questo sia, bisogna che l'onorevole Ministro, appena tornata la normalità dei traffici — ora siamo in tempi anormali — riesamini, insieme col Ministro delle finanze, il decreto-legge del 2 dicembre e lo modifichi in modo che anche l'Italia possa avere un servizio di trasporto merci a mezzo camion perchè esso rappresenta un progresso, tanto è vero che si è affermato in tutto il mondo.

BENNI, *ministro delle comunicazioni*. Sono d'accordo con lei.

BROCCARDI. Grazie. D'altra parte, tanto le ferrovie che l'automobilismo devono fare ancora molto cammino in Italia; pensiamo che le statistiche c'insegnano che in Italia si fanno tre viaggi in ferrovia per ogni abitante all'anno. In Francia se ne fanno 20, in Inghilterra 29, e in Germania 30 e che se l'Italia oggi ha 230 mila mezzi automobilistici, l'Inghilterra ne ha 1.750.000 e la Francia 1.800.000. Vedete dunque quanto cammino dobbiamo ancora fare tanto nel campo ferroviario che in quello automobilistico.

Mi sia permesso, onorevole Ministro, di rivolgere un plauso al vostro Ministero per il passo veramente gigantesco che nell'esercizio 1935-36 ha

compiuto l'elettrificazione delle ferrovie. Sono più di 1000 chilometri elettrificati che in questo esercizio sono entrati in funzione. Mi auguro pertanto che il programma, veramente fascista, che voi, onorevole Ministro, avete annunciato, cioè di portare i 4 mila chilometri di ferrovie già elettrificati o in via di elettrificazione a 9 mila chilometri, in confronto dei 17 mila che compongono tutta la nostra rete ferroviaria, possa essere il più sollecitamente compiuto.

So perfettamente le difficoltà che oggi voi incontrate per questa elettrificazione, ma quando leggiamo nei bilanci delle ferrovie — parlo del Bilancio consuntivo 1934-35 — che si sono spesi 189 milioni per l'acquisto di combustibili, somma che è andata all'estero e vediamo nel bilancio preventivo attuale che 174 milioni si dovranno spendere sempre per l'acquisto di combustibili, pensiamo che ogni riduzione di questa spesa sarà salutata con vivo compiacimento dal Senato del Regno.

E poichè parlo di elettrificazione, mi sia permesso di raccomandare in modo particolare la elettrificazione delle linee che vanno verso il confine, e tra queste linee raccomando specialmente quella che va verso il Sempione. Faccio parte della Commissione internazionale per il Sempione ed ogni volta che la Commissione si raduna in Svizzera ci viene chiesto dai nostri colleghi svizzeri quando l'Italia provvederà ad elettrificare il tratto della linea del Sempione che è sul versante italiano.

Onorevoli colleghi, qui sarò un po' in disaccordo con il mio amico e collega onorevole Ricci che mi ha preceduto. Mai, come in questo periodo storico ed eroico, l'Italia ha sentito la necessità di avere una forte e bene organizzata marina mercantile. Io chiedo a voi, onorevoli senatori, che cosa sarebbe costata la gloriosa impresa africana se avessimo dovuto ricorrere per tutti i trasporti alla marina straniera; quale esodo dal nostro paese di valuta estera si sarebbe verificato e quale prezzo avrebbero raggiunto i noli a nostro carico. Invece tutti i trasporti per questa grande impresa sono stati eseguiti dalla bandiera italiana senza aumento di noli; non si è verificato il pescecannismo, a cui ieri nel suo memorabile discorso il Capo del Governo accennava, perchè il Governo con la marina mercantile italiana ha fatto da padrone come era giusto ed ha dettate le condizioni di nolo. I trasporti per l'A. O. sono fatti tutti con equipaggi italiani che mettono nel loro compito un entusiasmo che non è superato se non da quello col quale i nostri soldati e le nostre Camicie Nere combattono in terra africana. (*Applausi*).

Quando l'Italia entrò nella grande guerra, nel 1915, aveva una marina mercantile composta di un milione e 430 mila tonnellate di stazza e spese più di 3 miliardi per noli che per buona parte furono pagati all'estero. L'Inghilterra, che aveva una marina di 19 milioni di tonnellate, mercè il fortissimo aumento dei noli (altro che pescecanni-

smo!) ha potuto rifarsi negli anni di guerra di tanta parte delle spese di guerra. Ciò valga di monito, onorevoli colleghi, per l'avvenire.

Oggi la nostra marina mercantile consta di due milioni e 800 mila tonnellate di stazza lorda; essa tiene il settimo posto fra le marine del mondo, ma tiene uno dei primissimi posti per la bellezza, la comodità e l'efficienza delle sue navi di linea, che non temono il confronto con le più belle navi straniere.

Mercè i servizi indispensabili e i servizi utili che il Duce ha voluto e che il Governo Fascista ha attuato, la nostra Bandiera corre tutti i mari e percorre quasi tutte le coste del mondo con servizi regolari. Una magnifica linea va dai porti italiani sino all'estremo Oriente, agli estremi porti della Cina e del Giappone in quei mari cioè dove si stanno maturando i destini di tanta parte del mondo. Devo a questo proposito una parola di plauso all'onorevole Ministro perchè proprio questa linea, in quest'anno, è stata sensibilmente migliorata con magnifiche navi che fanno veramente onore alla Bandiera italiana. Altre linee regolari partono dai porti italiani per percorrere tutta la costa occidentale dell'Africa fino alla Città del Capo, tutta la costa orientale dell'Africa fino a Durban. Partono dai porti italiani linee regolari che vanno nel Nord America, a Nuova York, nel Sud America a Rio Janeiro, a Buenos Ayres. Altre dai porti italiani vanno ai porti del centro America, passano il canale di Panama e mentre una volge al Nord lungo la costa della California fin quasi a Vancouver un'altra scende a Mezzogiorno lungo le coste del Perù e del Cile fino a Concepcion.

Il Fascismo deve essere orgoglioso di queste linee che non portano soltanto la Bandiera italiana sui mari più lontani, ma portano anche un palpito di amor di patria a tutti i nostri connazionali anche a quelli che sono sparsi sulle coste più lontane del mondo.

Bisogna perseverare, onorevole ministro. Dico questo unicamente perchè mi hanno obbligato a questo appello le parole dell'amico Ricci: non bisogna titubare. Bisogna perseverare specialmente in questo momento di sanzioni. Ricordiamoci che ognuna delle linee che noi esercitiamo è costata denaro e sacrifici per l'impianto e per il suo avviamento; che ogni linea di navigazione polarizza attorno a sé una serie d'interessi di commercianti e di industriali italiani, di commercianti e di industriali italiani residenti all'estero e che sopprimere una di queste linee vuol dire stroncare tutti questi interessi, e rinunciare ai sacrifici che abbiamo fatti, a vantaggio di una bandiera straniera che indubbiamente prenderebbe il nostro posto.

Mai come in questa materia è appropriato il motto fascista: « Resistere ».

Ma la marina nostra (e qui ha ragione il mio collega senatore Ricci) ha bisogno di essere rinnovata e specialmente deve essere rinnovata la marina da carico per poter affrontare la concorrenza delle

navi straniere, ben costruite adatte e specializzate per i trasporti che compiono.

Purtroppo al 31 dicembre 1935 sugli scali italiani, ridotti ormai a pochi, non vi erano che 25.592 tonnellate in costruzione per la marina mercantile, il che vuol dire qualche cosa come la metà della stazza del *Rex*, mentre su quelli inglesi ve ne erano 1.543.000 e in Germania 118.000.

Il capitolo 75 che contempla i compensi di costruzione, riparazioni e compensi daziari ecc., sul bilancio preventivo del 1931-32 aveva un assegno di 57 milioni, in questo bilancio l'assegno è ridotto a 7.500.000 lire. Non vi è nessuna recriminazione nella citazione di queste cifre perchè so perfettamente che se non vi sono navi in costruzione non occorrono compensi ed è inutile stanziare delle somme che non si spendono. Accenno a ciò soltanto per mettere in chiaro che incombe il problema del rinnovamento della flotta. La marina italiana deve essere rinnovata e saranno i cantieri italiani che dovranno rinnovarla. Il problema è immanente e dobbiamo essere pronti ad affrontarlo.

Sono entrato in questo tema anche per rivolgere una preghiera al Ministro delle comunicazioni.

La legge sui compensi di costruzione vorrebbe che il compenso daziario per ogni tonnellata di lamiera o di profilati impiegati nella costruzione o riparazione di navi fosse riveduto o aggiornato ogni anno. Questo compenso, di franchi oro 7.75 per quintale, ormai è assolutamente inadeguato. Bisogna aggiornarlo per impedire che per le importanti riparazioni le navi italiane degli armatori privati si rivolgano alle officine dei porti stranieri.

Ed ho finito. L'Italia è fiera di poter affermare, onorevole Ministro, che i servizi pubblici dipendenti dal vostro Ministero, le ferrovie, le poste, i telegrafi, la marina mercantile sono i più ordinati e disciplinati del mondo. Voi avete portato, onorevole Ministro, nel Ministero delle comunicazioni il buon senso e lo spirito pratico di un intelligente e valoroso industriale, quale voi siete: tutti i vostri collaboratori, dai direttori generali ai più modesti manuali che rincalzano le traversine ferroviarie, hanno la coscienza di servire la Nazione e la servono con fede e con amore, orgogliosi di contribuire alla grande fatica del Duce per le fortune della Patria.

A voi e ai vostri collaboratori, giunga gradito il plauso di una modesta voce che parte dal Senato. (*Applausi*).

GIAMPIETRO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIAMPIETRO. Onorevoli senatori, nel maggio del 1921, prima che s'iniziasse la discussione del bilancio del Ministero delle comunicazioni, mi rivolsi al Ministro del tempo, S. E. Ciano, pregandolo di volere accogliere alcune raccomandazioni sui servizi ferroviari della mia regione. Egli mi invitò ad esporle nella pubblica discussione. Io parlai e fui lieto di sentire nella risposta, che egli poi mi dette, che le mie osservazioni erano giustissime e che egli era pronto ad accoglierle;

anzi con quella arguzia, che è caratteristica della sua arte oratoria, aggiunse che, quando fossero arrivati fino a Roma i lamenti per la soppressione di qualche fermata nel treno diretto, egli avrebbe ricorso a me per avere il mio appoggio e tacitare ogni lamento. Senonchè le mie richieste e le sue promesse hanno lasciato il tempo che trovarono, perchè nel 1931 era in gestazione il Regio decreto-legge, che poi fu pubblicato il 21 dicembre il quale modificò le norme che regolavano l'esercizio della rete ferroviaria dello Stato.

Appena io ebbi agio di leggere questo decreto, dovetti subito riconoscere che era più che dannoso per le linee del Mezzogiorno, e specialmente per alcune di esse non molto produttive. Parlai quando fu discussa in Senato la conversione in legge del Regio decreto-legge, prospettai le difficoltà a cui si sarebbe andati incontro e feci osservare che i provvedimenti, i quali avrebbero potuto essere emanati, avrebbero reso ancora peggiore la condizione delle nostre linee ferroviarie. Non mi sbagliai. Le disposizioni emesse posteriormente hanno peggiorato le condizioni delle linee ferroviarie del Mezzogiorno. Mi riferisco specialmente alla linea Sicignano-Lagonegro che unisce alcuni comuni dalla provincia di Cosenza, per mezzo del tronco Lagonegro-Castrovillari, buona parte dei comuni del circondario di Potenza e alcuni di Lagonegro e della provincia di Salerno a Napoli, a Potenza, alle Calabrie. Quale sia questa situazione di fatto, quale il rimedio che propongo a S. E. il Ministro e le preghiere che io a lui rivolgo, dirò brevisimamente.

L'esercizio sulla linea Sicignano-Lagonegro è compiuto con quattro littorine e con un treno misto di terza classe; le littorine tutte di terza classe come si sa. Quale siano gli svantaggi di un viaggio fatto in questo modo è facile comprendere.

A Sicignano, dove s'inizia il servizio delle littorine, bisogna lasciare il treno che viene o che va a Napoli e salire su di esse, con qualunque tempo, talvolta senza che vi sia chi trasporti la valigia, e incontrando tutti gli inconvenienti di un trasloco che prima di evitava col viaggiare nella vettura da e per Napoli.

Inoltre il numero ridotto di posti fa sì che sovente bisogna viaggiare in piedi, pigiati gli uni sugli altri, ovvero si deve attendere la corsa successiva della littorina, con grande incomodo e perdita di tempo specie per coloro che provengono da altri luoghi per lo più lontani dalle stazioni ferroviarie. E il viaggio si compie in terza classe in compagnia di ogni sorta di gente, con quale e quanto comodo è facile immaginare.

Per darne una pallida idea, mi permetto di narrare al Senato un viaggio che ho avuto occasione di fare in queste condizioni. Si era nel mese di novembre; a Napoli presi posto in uno scompartimento di seconda classe, perchè la prima era già stata abolita. In questo scompartimento trovai già altri tre compagni di viaggio, tra i quali un

sottufficiale, che aveva incominciato a fumare e che non la smetteva più. Arrivati a Torre del Greco, sopraggiunge una signora con due bambini, uno dei quali aveva un cinque anni e l'altro era poppante. Appena entrato nello scompartimento, il bambino di cinque anni cominciò ad esserne il padrone assoluto, pestando i piedi ai viaggiatori e imbrattandone gli abiti. Senonchè intervenne providamente Morfeo, che lo prese sotto la sua protezione ed il bimbo si addormentò. Ma allora l'altro bambino poppante si svegliò e cominciò una melodia, un concerto punto piacevole con i suoi acuti e i suoi bassi, grida e strilli, un concerto che si potrebbe dire con il poeta: «lacerator di ben costrutti orecchi». E tutto non finì ancora qui, perchè nella stazione successiva, quella di Torre Annunziata centrale, sopraggiunse un'altra persona, uno di quei villani rinciviliti, di cui parlava il Manzoni, il quale aveva l'aspetto un po' del contadino e un po' del signore. Armato di una mazza, ebbi il piacere di averlo a fianco. Lo scompartimento era pieno di fumo, perchè il sottufficiale, nonostante l'avessi pregato di smettere fumare, dato che l'aria era diventata irrespirabile, non ne volle sapere; il mocciosetto continuava il suo concerto e, per di più, altro penoso fastidio mi veniva dal mio vicino.

E così dovetti continuare il viaggio, viaggio che naturalmente mi sono ben guardato di rifare.

Ora io pregherei l'onorevole Ministro di far sì che l'esercizio di quella rete sia effettuato in parte con le littorine, ed in parte con almeno due treni, che abbiano uno scompartimento di prima classe.

Non debbo nascondere che ho provato un vivo dolore, quando ho constatato che l'unico treno, che percorre quella linea è un misto composto esclusivamente di vetture di terza classe. Quasi che tutta la gente che deve servirsi della linea Sici-gnanò-Lagonegro non fosse degna delle altre classi che sono nei treni delle altre regioni! E si consideri che oltre alle persone, che per la loro posizione sociale meritano una considerazione, possono essere costretti a viaggiare e ammalati e vecchi che hanno bisogno di cure o di riguardi che non si hanno in una classe unica di terza, in cui sono persone d'ogni condizione e non tutte fornite della cognizione dei loro doveri.

Del resto, il provvedimento da me domandato è un atto di giustizia generale, perchè su altre linee, dove pure vanno le littorine, contemporaneamente vi sono treni che hanno non solo la seconda, ma anche la prima classe. Così sulla Biella-Santhià, sulla Chiusi-Siena, sulla Firenze-Empoli-Siena, sulla Aquila-Sulmona e così via dicendo. È vero che in qualche centro ferroviario le linee sono esercitate soltanto da littorine, ma si tratta di percorso, coperto appena in una mezz'ora, al massimo in quaranta minuti e in regioni, ov'è la possibilità di servirsi di altri mezzi di comunicazione, o di altre linee a non lunga distanza.

E vengo all'altro rilievo sull'esercizio della ferrovia esercitata dalla Mediterranea Atena-Brienza-

Marsico-nuovo. Orbene tanto il viaggio di andata da Napoli a Marsico-nuovo, quanto quello di ritorno, è reso oltremodo incomodo. Infatti partendosi la notte a 0,50 da Napoli e proseguendo, in quelle condizioni di cui ho parlato, fino alla stazione di Atena, bisogna attendere colà due ore per poter continuare per Marsico nuovo. Lo stesso avviene se si compie il viaggio nel pomeriggio: ancora la fermata d'un'ora.

Ora io raccomando all'onorevole Ministro, che con tanto amore dirige le nostre comunicazioni, di trovare un modo per rendere meno penoso il viaggio su quella linea, disponendo almeno che la partenza da Atena abbia luogo appena giunge la littorina da Licignano.

Mi auguro sinceramente che queste mie osservazioni siano prese in benevola considerazione dall'onorevole Ministro. Questo augurio è fondato su la speranza che il suo diretto collaboratore, l'onorevole Sottosegretario di Stato, che è appunto della mia regione, almeno per la carità del natio loco voglia adoperarsi perchè le modeste e giuste mie richieste abbiano ad essere accolte.

Onorevole Sottosegretario di Stato, Ella può testimoniare la verità di quanto ho detto e, ricordando che la mia Brienza fu anche patria di suo padre, vorrà renderle un tributo di riconoscenza.

Onorevole Ministro, ho finito. È vero che noi siamo poveri, perchè non abbiamo le ricchezze delle altre regioni d'Italia, non le terre ubertose, non le industrie, non i commerci, ma la nostra povertà credo che debba essere motivo di compatimento e di aiuti e non circostanza d'inferiorità rispetto agli altri italiani.

Noi siamo poveri, ripeto ma non siamo da meno degli altri italiani, specialmente per la devozione al Re, per l'amore alla Patria, per l'attaccamento al Duce, artefice insuperato e sommo delle fortune e della grandezza d'Italia. (*Applausi*).

FLORA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FLORA. Onorevoli senatori. Il preventivo delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1936-37, dopo cinque anni di disavanzi, dei quali l'Azienda, cui spetta il solo esercizio non ha certo la responsabilità, si chiude, per l'opera urgente ed energica dell'onorevole Ministro delle Comunicazioni, in pareggio.

Il risultato previsto sarà accolto dal Senato, in ogni tempo vigile custode delle finanze, con la più viva soddisfazione, per le ripercussioni che il disavanzo del bilancio ferroviario aveva sul bilancio dello Stato e quindi all'ultimo sul contribuente, che doveva sopportare con maggiori imposte, i disavanzi dell'uno e dell'altro. Ed erano perdite gravose, che la crisi mondiale prima, la concorrenza automobilistica poi, avevano fatto assurgere a cifre paurose. Sono cifre già citate dai colleghi che mi hanno preceduto; permettetemi di ricordarle a mia volta, poichè consentono ulteriori osservazioni.

Il disavanzo, da 198 milioni nel 1931-32 era

salito nel 1934-35 a 840 milioni, senza però compromettere, malgrado le circostanze avverse, i trasporti, pari, e per molti aspetti superiori, per potenzialità, regolarità, sicurezza, a quelli delle linee ferroviarie più celebrate. Non erano però, come molte volte si è detto, e come sembrerebbe consultando la contrazione del traffico viaggiatori e merci, i cui prodotti dal 1928-29 al 1934-35 sono discesi da 4 miliardi e 636 milioni, a 2 miliardi e 615 milioni, imputabili all'esercizio. Erano dovuti, come pure si è riconosciuto, non all'esercizio ma alle partite passive, estranee all'Azienda ferroviaria e ad essa addossate dal Tesoro benché sprovviste di adeguate compensazioni e riserve. La prestazione di servizi gratuiti o semi-gratuiti a tutte le amministrazioni governative, di cui non vi ha esempio nelle ferrovie straniere, private e pubbliche; la spesa per le pensioni, salita, come è stato rilevato, da 170 milioni del 1921-22, anno in cui — e questa cifra merita di essere ricordata al Senato — le ferrovie contavano 240.915 agenti, con un traffico pari a quello attuale, a 420 milioni nel 1935-36, con soli 134.437 agenti; la spesa, infine, per gli interessi e per gli ammortamenti dei debiti patrimoniali accollata dal Tesoro all'esercizio, anche se i nuovi impianti non ne aumentavano per nulla i prodotti, spesa che era salita in 12 anni da 170 a 667 milioni, con beneficio dello Stato proprietario della rete e sacrificio immeritato degli utenti, erano le cause originarie, profonde, organiche dei disavanzi dell'Azienda, e dei timori sollevati da molte parti sulla capacità dello Stato moderno, anche se rinnovato economicamente e spiritualmente dal Fascismo, a gestire le grandi imprese industriali cui è legata la vita sociale del Paese. Sono queste tre cause che l'onorevole Ministro, accogliendo i voti più volte all'uopo espressi nei due rami del Parlamento, dai più autorevoli glossatori del bilancio ferroviario, ha saputo con energia rimuovere per l'immediato e mediato futuro.

Nel suo limpido e forte discorso pronunciato alla Camera dei deputati il 15 maggio, egli così disse: «Sgravio del bilancio ferroviario di tutti gli oneri estranei all'esercizio cioè: disavanzo pensioni, per quote interessi ed ammortamenti, servizi per altre amministrazioni e riduzioni di tariffe non richieste da necessità di gestione; tali le direttive della mia politica ferroviaria».

Ebbene la promessa è stata mantenuta. Il disavanzo della gestione è scomparso senza turbare, con l'aumento delle tariffe all'uopo richiesto, (questo mi preme affermare) i rapporti fra la vaporeiera e l'automezzo, ricondotti, mediante il congegno delle nuove tariffe ferroviarie e automobilistiche, entro la zona economica loro propria.

E che la crisi di cui soffriva l'Azienda fosse di carattere prettamente patrimoniale, e quindi in gran parte indipendente dall'esercizio, degno di ogni elogio, lo provano i risultati finanziari di questi ultimi anni. Nel 1932-33 il disavanzo dell'esercizio puro fu di 27 milioni, mentre il disa-

vanzo della gestione, per effetto degli oneri estranei all'Azienda accennata, saliva a 603 milioni. Nel 1933-34 il disavanzo dell'esercizio imputabile alla crisi mondiale e alla concorrenza degli automezzi fu di 176 milioni, cifra assai modesta rispetto a quella della maggior parte delle ferrovie straniere, costrette, perfino, per pagare gli interessi del capitale obbligazionario, a forti decurtazioni patrimoniali senza le quali il risanamento delle rispettive Aziende non sarebbe stato possibile. Nell'anno finanziario 1934-35 il disavanzo dell'esercizio puro sale a 185 milioni, sempre a causa delle circostanze accennate, onde un aumento del coefficiente di esercizio da 106,9 a 106,67, aumento lievissimo ottenuto senza quelle economie criminose di cui abbiamo avuto esempio in talune ferrovie straniere. Il Senato non giudichi eccessivo questo coefficiente di esercizio, perchè esso è ancora inferiore al coefficiente di esercizio che si avverte in molte reti statali con le quali la nostra può essere comparata. Se consideriamo la rete ferroviaria statale francese, l'auspicato «réseau modèle», noi troviamo che il coefficiente è salito l'anno scorso malgrado le economie adottate, al 116 per cento.

Il confronto per l'onorevole Ministro e per i suoi valenti collaboratori è certo lusinghiero.

Oggi la riconquista del pareggio è compiuta. Il disavanzo della gestione salito a 840 milioni nel 1934-35, è stato scomposto in due parti. Si assegnarono 400 milioni agli utenti e 425 milioni ai contribuenti. Senonchè — tale la questione che più interessa esaminare — il servizio dei debiti patrimoniali che, malgrado la riduzione degli interessi operata dal Ministro e illustrata dal senatore Ricci, implica sempre per l'esercizio una spesa di 610 milioni, deve o meno rimanere sempre a carico degli utenti? È utile, per coprire le spese vecchie e nuove, accrescere con gravose sopratasse le tariffe? Se l'esercizio si chiudesse nuovamente come è certo, per la generale ripresa economica che ovunque si avverte, con un avanzo, come dovrebbe questo essere impiegato? A ridurre le tariffe a beneficio degli utenti, oppure a pagare gli oneri patrimoniali a beneficio dei contribuenti? La soluzione di queste questioni cui si è avvicinato l'onorevole Ministro, iniziando la riduzione degli oneri patrimoniali, con la elettrificazione delle reti mercè il contributo annuo del Tesoro di 70 milioni di cui si è parlato, è una soluzione che io credo giusta e meritevole di essere decisamente sviluppata perchè la sola che più preme allo Stato fascista, assertore deciso della preminenza degli interessi nazionali su quelli individuali.

Il trasporto implica tre elementi: la strada, il veicolo, la forza motrice. Alla spesa della strada, con rotaie o senza, deve provvedere la collettività per la quale la strada rappresenta una necessità vitale. È una spesa che, per facilitare, senza gravare i costi, l'aumento della velocità, — esigenza suprema dei nostri tempi riusciti perfino ad affidare il trasporto delle notizie ai brividi dell'etere —

deve essere contenuta. Alla spesa per il veicolo e la forza motrice debbono provvedere, invece, gli utenti.

Non si può addossare ad essi anche la spesa per la costruzione, la manutenzione, il perfezionamento della strada senza elevare in misura equivalente le tariffe e quindi restringere i benefici che alla collettività stessa derivano dalla riduzione del costo del trasporto che entra nella formazione di tutti i prezzi, come il carbonio entra nella formazione di tutti i composti della chimica organica. Non si possono sgravare i contribuenti, che sono milioni, senza aggravare gli utenti che sono invece una limitata categoria, perchè in tal modo si verrebbe a contrarre i traffici e ad arrestare ogni progresso nel veicolo e nelle ferrovie che più facilitano il trasporto delle cose e delle persone, senza il quale la nostra epoca, che conta le distanze non più misurando lo spazio, ma misurando il tempo necessario a percorrerle, non si comprende. Aumentando le tariffe a carico degli utenti si elimina, o quasi, la divergenza topografica dei prezzi, causa originaria dei trasporti. L'alta tariffa incide sugli scambi e quindi ostacola la produzione e il consumo. Meglio aumentare di una lira il carico dei contribuenti che aumentare di dieci lire il carico degli utenti.

Sono concetti che l'onorevole Ministro ha coraggiosamente applicati limitando l'apporto delle tariffe, necessario alla copertura del disavanzo, a meno della metà della somma totale all'uopo necessaria. In caso contrario le soprattasse avrebbero dovuto essere raddoppiate. Un esempio dell'adesione a questi criteri l'abbiamo nelle spese per l'elettrificazione alla quale pure si è già accennato. L'elettrificazione della strada spetta, per i concetti esposti, alla collettività che più ne approfitta. L'elettrificazione delle grandi arterie — oltre ai vantaggi ben noti e che è necessario raggiungere non appena i traffici raggiungano un certo grado di intensità — ha già ridotto il consumo annuo del carbone della rete ferroviaria da circa tre milioni di tonnellate a due milioni di tonnellate, onde una minore domanda di oro e di divise che si avvicina certamente ai 90 milioni annui. Ecco perchè, applicando questi criteri ai trasporti ferroviari, vorrei pregare l'onorevole Ministro di procedere senz'altro, malgrado osservazioni contrarie, ad una ulteriore discriminazione di quei 627 milioni di spese accessorie che tuttora gravano l'esercizio, poichè, se essi concorrono ad accrescere il patrimonio della Nazione, costituito e migliorato con i sacrifici tributari di tutti perchè a tutti appartiene e giova, non aumentano i prodotti dell'esercizio, che non possono certo seguire sempre la costosa corsa degli incrementi patrimoniali, che non sempre contribuiscono al proprio ammortamento. Così operando si avranno minori tariffe e maggiori traffici. Ed egualmente dovrebbe essere dell'avanzo dell'esercizio che per la generale ripresa dei traffici mondiali non può tardare a ricomparire. Meglio destinarlo a ridurre le tariffe a

vantaggio degli utenti che a pagare le spese della strada che incombono ai contribuenti. Nè questi ultimi possono dolersene, perchè il maggiore aggravio è compensato dai benefici che essi ricavano dalla prestazione gratuita o semigratuata dei servizi ferroviari alle Amministrazioni statali. È uno « scarico » che, secondo i conteggi dell'onorevole Ministro, ammonta a circa 400 milioni. Nè vi sorprenda, onorevoli senatori, la cifra. Il Ministro dei lavori pubblici in Francia, rispondendo ad una interrogazione scritta a lui rivolta nel passato giugno dal deputato Giuseppe Denais, calcolava l'ammontare delle prestazioni gratuite e semigratuite delle Compagnie francesi allo Stato, nella cifra di un miliardo e 160 milioni di franchi; somma sopportata dagli utenti, costretti, per essa, a sopportare più elevate tariffe. Io ho voluto, per meglio giustificare la convenienza di spostare gli oneri che più riguardano la strada dagli utenti ai contribuenti, esaminare poi, per il 1933-34, approfittando delle pregevoli pubblicazioni del Ministero delle comunicazioni e del Ministero delle finanze, a quanto ammonta la spesa in Italia per interessi ed ammortamento dei capitali, investiti prima e dopo il 1905 per la costruzione, la dotazione e lo sviluppo della rete a carico dell'una e dell'altra categoria. Ebbene ho ricavato da questa indagine, alquanto lunga e laboriosa che, mentre in tempi normali a carico del Tesoro e quindi in ultimo dei contribuenti, stanno per interessi e ammortamenti 180 milioni di lire, a carico delle Ferrovie, ossia degli utenti, stanno 683 milioni. Simile distribuzione esclude ogni ulteriore aggravio dei consumatori del servizio ferroviario.

Ma altri due desideri vorrei, prima di finire il mio discorso, esprimere all'onorevole Ministro, cui tanto preme l'avvenire dei traffici. Vorrei che appena i prodotti del traffico lo consentiranno, oltre la revisione della misura delle tariffe e cioè delle soprattasse attuali, che salgono dal 10 al 35 per cento per i trasporti a piccola velocità vincolati a peso minimo di cinque e più tonnellate, si modificasse anche la struttura attuale della nuova tariffa. In questo io non sono punto d'accordo con quanto ebbe a dire così limpidamente il senatore Federico Ricci a proposito di queste soprattasse percentuali crescenti quanto più le distanze aumentano. L'abbandono della tariffa differenziale, se può localizzare il traffico, rende oltremodo costoso il trasporto delle materie prime; sposta industrie e commerci e rincarà costi di produzione e prezzi.

Vorrei infine che l'onorevole Ministro, dopo aver sistemato il bilancio, esaminasse anche la semplificazione delle tariffe attuali, la cui lettura, dato il gran numero di classi e gli aumenti di cui ciascuna di esse è suscettibile, riesce per i non iniziati più difficile e laboriosa della lettura della *Quadruplicata radice della ragione sufficiente*, di Arturo Schopenhauer. Le attuali soprattasse, per quanto bene congegnate rispetto ai due mezzi di trasporto concorrenti (e potrei, se l'ora non

fosse tarda, dimostrarlo), hanno aggravato la complessità tecnica delle tassazioni. La semplificazione delle tariffe, ordinata col decreto 9 dicembre 1935, deve essere continuata fino al completo coordinamento formale delle tariffe ferroviarie tutte. La mole del lavoro è grande, ma all'onorevole Ministro non mancheranno certo il tempo e la volontà di portarlo a termine, affinché l'organizzazione commerciale della rete corrisponda a quella tecnica, ormai superiore ad ogni elogio. Il conseguimento degli obbiettivi accennati, primo tra essi il ribasso delle tariffe merci, non appena, ripeto, saranno superate le odierne difficoltà, servirà a consolidare il pareggio, ora, purtroppo, inseparabile dallo spostamento di oneri ai quali ho accennato. Confido che tale piano di massima sia dall'onorevole Ministro preso in considerazione. La robusta sua politica e la affinata sua esperienza industriale — sorrette dal suo profondo convincimento che alle ferrovie, strumento di difesa, di ricchezza, di civiltà, è legata la sorte del Paese — non possono suggerirgli direttive diverse.

E concludo. Vi è qualche cosa che alla nostra Assemblea, in questa ora grave di eventi per la storia della Patria, preme molto più del pareggio on. Ministro, riconquistato. È la certezza che le Ferrovie italiane, risanate spiritualmente da Costanzo Ciano, e da voi tecnicamente e finanziariamente rinvigorite, sono e saranno per la Nazione in armi, strumento indistruttibile di difesa e di vittoria.

Per tale certezza ancor più che per il pareggio, vi giunga, onorevole Ministro, gradito il plauso del Senato e di quanti amano questa nostra Italia, unica Nazione veramente serena forte sicura dei suoi destini, in questa vecchia Europa che, come cantava il Poeta delle *Odi barbare*: «... su 'l mondo sparge l'irrequieta debolezza sua». (*Applausi*).

SECHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SECHI. Se la Marina mercantile non fosse pervenuta al grado di efficienza e di sviluppo cui l'ha portata Costanzo Ciano, l'impresa africana avrebbe presentato difficoltà, non dico insormontabili, ma gravi.

Ne hanno parlato, assai meglio di quello che potrei fare io, precedenti oratori, e pure degli altri argomenti che mi proponevo trattare, sicché potrei finire il discorso ancora prima di cominciarlo, come l'ora tarda consiglierebbe: credo tuttavia non del tutto superflua qualche succinta considerazione, e per la tardanza dell'ora confido nella benevolenza dei colleghi.

Che la Marina mercantile sia una di quelle che si suole chiamare industrie «chiavi» è evidente; e se taluno ne avesse per caso dubitato, l'esperienza africana certamente lo avrà convinto.

Ma quali i limiti dell'efficienza e dello sviluppo di questa industria chiave perchè sia adeguata

alle necessità d'ordine bellico ed economico che da essa dipendono? Quali gravami deve all'uopo sostenere il pubblico erario? E anzitutto: siamo oggi a punto, o sussistono deficienze che occorra sanare, esuberanze che convenga eliminare? Dico subito che all'incirca siamo a punto, pensare a ulteriori solleciti sviluppi di rilevante importanza sarebbe a mio avviso inopportuno, e pure deprecabile per il non necessario gravame della finanza.

Oggi importa mantenere efficiente l'attuale consistenza, e promuoverne un graduale ma non ingente sviluppo. Ma anche questo programma relativamente modesto richiede adeguato concorso della finanza: così avviene da tempo in tutto il mondo, anche nel mondo britannico, pur essendo quella Marina mercantile in condizioni di privilegio per vivere e prosperare da sé; sorvolo per brevità sulle molteplici ragioni di questo stato di fatto, d'altronde ben noto.

Ma i cordoni della pubblica borsa vanno slacciati con prudenza e con giudizio, bisogna realizzare quanto occorre e niente di più, spendendo il meno possibile.

Si è parlato di linee sovvenzionate che portano alto il Tricolore in tutti gli oceani: lascio da parte la nota poetica che l'argomento comporta, per avvertire ben chiaro che la maggior parte di queste linee oceaniche, e proprio quelle più in vista, non sono affatto sovvenzionate, non hanno dallo Stato alcun contributo continuativo di esercizio.

Per alcune delle magnifiche navi ad esse adibite l'armatore ha avuto un modesto contributo alla spesa della costruzione, sotto forma di prestito, il cui interesse e ammortamento è parzialmente a carico dello Stato: purtroppo i prestiti furono emessi in tempo di interessi elevati, sicché l'onere a carico dell'armatore risulta notevole; fra ammortamento ed interesse, credo si avvicini più al sei che al cinque per cento, mentre lo Stato paga, mi pare intorno al tre e mezzo. Questo è l'unico appoggio che lo Stato fornisce alle migliori nostre linee oceaniche; l'Inghilterra lo ha accordato anteguerra ai suoi «Cunarders», di recente al colossale *Queen Mary* in misura più elevata; parimenti tutti gli altri grandi Stati marittimi.

Si è detto dianzi in quest'Aula: sono servizi di lusso, costano molto, pensiamo piuttosto a navi più economiche. È vero, collega Ricci, sono servizi lussuosi e costosi, ma su certe linee io li credo necessari, se non si vuole abbandonare alle bandiere straniere la ricca clientela che ne usa, come avveniva per il passato. I nostri transatlantici devono rivaleggiare con i migliori di qualsiasi bandiera, ed oggi è ancora così; dico ancora, perchè la lotta di superamento è incessante, e bisogna tenere continuamente d'occhio quello che gli altri si preparano a fare o peggio stanno già facendo, bisogna spendere il necessario per fronteggiarne di continuo la concorrenza.

Tanto più che al gravame del pubblico erario corrisponde ben notevole contropartita attiva per l'economia nazionale. Non credo di esagerare

dicendo che un numero abbastanza rilevante di passeggeri (non dico la parola turisti per rispettare la Crusca) degli Stati Uniti viene in Italia, e vi si trattiene, perchè può fare la traversata sul *Rex* e sul *Conte di Savoia*, o anche sul *Vulcania* e *Saturnia*, ora che queste due belle motonavi sono state convenientemente rimodernate: altrimenti essi farebbero il viaggio per l'Europa con le linee del Nord, servite da transatlantici inglesi, francesi, tedeschi, magari mangiando meno bene e col trattamento meno cordiale che è nell'indole delle genti poco solari; sbarcando nei porti nordici la maggior parte di questi passeggeri resterebbe in quei Paesi, invece vengono direttamente in Italia sui nostri superbi transatlantici, e vi restano più o meno a lungo; anche in questo tempo di crisi non credo siano eccessivamente sforniti di dollari, il ragionamento vale anche per il Sud America, dicendo pesos in luogo di dollari.

Altri servizi di linea godono invece di sovvenzione continuativa d'esercizio che, per oltre Suez, grosso modo corrisponde alla gravosa spesa del transito nel Canale: disgraziatamente a questa spesa non corrisponde contropartita attiva di sorta per l'economia nazionale, e per il pubblico erario, dappoichè le azioni di quella molto fiorente azienda stanno in altre casseforti, non escluse quelle dell'impero britannico che al momento buono ne ha acquistato grossi pacchetti; questo è forse uno dei motivi per i quali le giuste doglianze dell'armamento per le troppo elevate tariffe del canale, che hanno portato le azioni del valore nominale di 500 franchi oro al valore attuale di oltre 20 mila franchi carta (va bene che è carta; ma la differenza resta enorme), non commuovono molto negli alti luoghi che, dai troppo elevati diritti del canale, traggono lucri cospicui. È vero che tutte le bandiere pagano in ugual misura, ma almeno l'armatore inglese ha la soddisfazione di sapere che una parte dei quattrini da lui sborsati va nelle tasche del suo Governo: l'armatore italiano sa che nemmeno un soldo di quello che paga va a favore della sua finanza. Sono situazioni di altri tempi che bisogna sopportare, ma non è male, credo, rilevarle.

Questa flotta destinata ai servizi regolari di linea è in piena efficienza, ma comincia, non dirò ad invecchiare, però ad avvicinarsi più o meno all'età critica, perchè le navi hanno il torto di invecchiare ancora più presto del bel sesso. A 20-25 anni sono navi che non vanno più, ed io credo giovi pensare alle sostituzioni che diverranno necessarie, anche per graduarle nel tempo, ed evitare punte di lavoro nei cantieri, quanto mai dannose; fra l'altro esse determinano affollamento di operai i quali più non tornano al campo o al monte donde sono venuti, e ingrossano i ranghi dei disoccupati non appena la punta del lavoro viene a mancare. Meglio magari anticipare qualche sostituzione di siffatte navi ancora semivalide, per mantenere nei cantieri una sufficiente continuità di lavoro.

Marina vagante da carico, «tramps», carrette del mare, come meglio piace.

Sono le navi che prendono carico dove lo trovano e lo portano a qualunque destinazione, ma credere che quelle di nostra bandiera possano trovare rilevante attività nei traffici tra i porti stranieri è, a mio avviso, esagerato; possono esercitare anche questa attività, ed è molto bene la esercitino, ma non può essere quella principale, quella che ne assicura le vitalità: intanto una sola marina si sottrae a questa regola, quella norvegese; per il traffico petrolifero anche la svedese, la danese e l'olandese che hanno avuto l'avvedutezza di costruire ottime navi cisterna al momento giusto, e le impiegano con rilevante profitto per trasporti fra Paesi stranieri. Ma la regola generale è che anche il «tramping» trova la maggior base di attività nei traffici nazionali; può essere simpatico ma credo poco pratico esortare quello di nostra bandiera a ricercarla nel lavoro all'estero. La marina norvegese lo sta invece facendo da tempo, e nei periodi buoni ha allacciato una fitta rete di rapporti coi noleggiatori e i caricatori dei grandi porti, che oggi sarebbe impossibile allacciare *ex novo*. Ben venga s'intende anche questa attività, e sia opportunamente curata, ma valutiamola ragionevolmente per stabilire grosso modo che consistenza debba avere la nostra flotta da carico: bisogna all'uopo considerare essenzialmente i traffici nazionali, bisogna che a questi traffici, la cui consistenza complessiva è tuttora rilevante e credo si manterrà a lungo almeno intorno a 10 milioni di tonnellate annue di materie prime importate, il nostro *tramping* prenda adeguata parte, ben lungi peraltro dal monopolizzarli che sarebbe un grossolano errore economico e insieme politico. Ma la parte attuale è ancora troppo modesta: quando si dice che le merci sbarcate nel Regno dalla bandiera nazionale ammontano al 60 o 70 per cento del totale, bisogna tenere giusto conto delle merci di cabotaggio che tutti i Paesi riservano alla propria bandiera: quello che conta è il traffico internazionale, e per questo credo siamo piuttosto sotto che sopra al 50 per cento: vi è largo margine per ragionevolmente aumentare questa troppo bassa aliquota.

Bisogna anzi tutto pensare alle navi cisterna che scarseggiano, e promuovere l'incremento di unità abbastanza veloci, perchè altrimenti poco servirebbero a necessità d'ordine bellico; in altri Paesi questo criterio si applica anche alle navi per carico generale, ad esempio il Giappone che ha posto in linea per gli Stati Uniti cargo di 17 o 18 miglia mentre noi siamo ancora intorno a 10 o 11; è vero che quelle navi giapponesi trasportano molta seta e altre merci ricche, le quali hanno fretta di arrivare per ridurre gli interessi passivi delle giornate che stanno in mare, mentre gli olii minerali e in genere le merci di massa si avvantaggiano meno di una più rapida consegna; si potrà magari acconciarsi a qualcosa meno delle 18 miglia giapponesi, ma le 10 o 11 finora consuete

sarebbero proprio scarse per le navi cisterna di cui vorrei veder presto iniziata la costruzione nei nostri cantieri.

Per le navi da carico generale la consistenza quantitativa credo sia a posto: per la qualità sorge subito il dilemma fra le navi nuove, e le navi già in esercizio presso altre bandiere che i nostri armatori acquistano a prezzo conveniente. Se ne è dianzi parlato in senso tendenzialmente favorevole alle navi nuove, e si è pure fatto qualche conteggio sulla convenienza economica delle navi usate: dico subito che questi conteggi bisogna lasciarli fare all'armatore; se egli compra una nave usata vuol dire che gli conviene, nessuno è più provetto di lui in materia, neppure — oso dire — l'egregio Direttore generale della Marina mercantile o l'onorevole Ministro.

Ma questo acquisto di navi usate va pure considerato in rapporto all'economia nazionale. Dire che sia ad essa molto giovevole lo riterrei eccessivo, ma non bisogna neppure esagerare nel senso opposto: intanto l'economia nazionale si avvantaggia anche dell'esercizio di queste navi che apporta valute pregiate, o quanto meno ne fa risparmiare l'esodo per i noli che altrimenti dovremmo pagare a navi straniere, e in pochi anni compensa l'esodo determinato dall'acquisto; è però auspicabile che la qualità della nostra flotta da carico sia gradualmente migliorata con l'afflusso di navi nuove, pur lasciando agli armatori ragionevole libertà per le navi usate: se esagerassero converrà stringere i freni.

Anche le navi nuove da carico dovranno d'ora innanzi essere costruite in cantieri nazionali, come già il Regime ha appieno realizzato per i transatlantici e per le navi miste: ma bisogna subito aggiungere che all'uopo il Ministro delle finanze dovrà slacciare i cordoni della borsa, per compensare la inevitabile differenza di costo della costruzione, badando bene ad impedire eccessivi lucri per chiochessia, che quando li pagano i contribuenti diventano illeciti e immorali.

BANELLI. Ma bisogna anche evitare l'effetto contrario.

SECHI. Quale?

BANELLI. Quello che, imponendo la costruzione in Italia e gli armatori trovando i prezzi troppo alti, vadano a comperare all'estero.

SECHI. Ma se fosse proibito, l'acquisto all'estero non potranno farlo.

BANELLI. Ed allora non avremmo le navi.

PRESIDENTE. Senatore Banelli, la prego di non interrompere.

SECHI. Se la nazionalizzazione di navi costruite all'estero fosse vietata, gli armatori potrebbero soltanto ricorrere all'espedito cui hanno già ricorso quelli di altri Paesi, e cioè mettere queste navi sotto la bandiera del Panama o dell'Honduras per esempio. Io confido appieno nel patriottismo dei nostri per escludere questa eventualità.

BANELLI. Nel clima di oggi non lo faranno certamente.

SECHI. Per chi eventualmente lo facesse potrà provvedere anche il manganello...

Ma, per costruire in Italia, il Ministro delle finanze dovrà slacciare i cordoni della borsa, perchè, ripeto, i costi sono maggiori. Sorvolo sulle ragioni d'altronde ben note, avverto però che queste ragioni sono assolutamente indipendenti dalla capacità e dalla valentia dei tecnici e degli operai: nessuno al mondo li supera, potranno essere pareggiati, superati mai.

Bisogna pure domandarsi: il materiale metallico necessario alle costruzioni dovrà essere fornito dalle ferriere italiane? Oppure vogliamo continuare a consentire che sia importato dall'estero, franco dogana, e allora costa notevolmente meno del prodotto nazionale.

Sarebbe evidentemente ingenuo sentire in proposito l'opinione dei siderurgici ma è ben chiaro che se si consente l'importazione di questo materiale estero meno costoso, il compenso di costruzione a carico della finanza sarà minore, e con una spesa X si potrà costruire navi per Y tonnellate di stazza; se invece si esigerà l'impiego di materiali metallici nazionali, con la stessa spesa X si potrà costruire tonnellaggio minore, Y meno Z in cui Z sarà una molto notevole aliquota di Y.

Orbene, il gravame cui la finanza si assoggetta nel caso in discorso vuol promuovere le costruzioni navali non già favorire la siderurgia che si avvantaggia di altri provvedimenti; e questo gravame bisogna mantenerlo in giusti limiti per evitare al contribuente imposizioni non indispensabili; e allora bisogna propendere per la libera importazione dall'estero; se una eccezione dovessi ammettere l'applicherei se mai per i pezzi finiti di lavorazione difficile che comportano molto impiego di mano d'opera; le lamiere e i profilati che ne richiedono relativamente assai meno lascerei che il cantiere li acquisti franco dogana ovunque gli conviene.

Io non so se e quale attenzione vorrà rivolgere l'onorevole Ministro a queste mie affrettate e sommarie considerazioni, sono invece sicuro che Egli — proseguendo l'opera del suo eminente predecessore — manterrà ed eleverà l'efficienza della marina mercantile così da renderla sempre più poderoso strumento di efficienza bellica ed economica della Nazione. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la facoltà di parlare all'onorevole Relatore ed all'onorevole Ministro.

Il seguito della discussione è rinviato a domani.

#### Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito i senatori Russo e Cogliolo a presentare alcune relazioni.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 novembre 1935-XIV, n. 1969, concernente

l'assicurazione dei piroscafi della marina mercantile di bandiera italiana (924).

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 novembre 1935-XIV, n. 2397, concernente l'istituzione di un Corpo di ufficiali in congedo della giustizia militare (1042).

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

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

I. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936 al 30 giugno 1937 (1065). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*.

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Delega al Governo di emanare nuove norme sul procedimento per ingiunzione e su quello per convalida di sfratto (737);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 febbraio 1936-XIV, n. 280, concernente la utilizzazione ad uso botteghe di locali delle case economiche per i funzionari e gli agenti dell'Amministrazione postale e telegrafica (973);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1935-XIV, n. 2263, contenente modificazioni agli articoli 9 e 10 della legge 24 giugno 1923, n. 1395, riguardante la tutela del titolo e dell'esercizio delle professioni di ingegnere e di architetto (1017). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1935-XIV, n. 2293, riguardante la istituzione di una nuova sezione presso la Corte di cassazione e soppressione di alcuni posti di avvocato generale presso Corti di appello ed altre modificazioni all'ordinamento giudiziario (1018). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2308, per la revoca della concessione della linea Abbazia Mattuglie-Laurana già esercitata dall'industria privata (1019). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 febbraio 1936-XIV, n. 312, per l'estensione ai maestri elementari dei corsi integrativi di Bolzano delle disposizioni dell'art. 38 della legge 22 aprile 1932-X, n. 490 (1020);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2353, che autorizza il « Fondo

previdenza sottufficiali del Regio Esercito » a concedere prestiti ai sottufficiali iscritti (1022). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 ottobre 1935-XIII, n. 2396, riguardante il conferimento, a domanda, del grado di sottotenente di complemento ai luogotenenti generali, consoli e seniori della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale, non in possesso di alcuni requisiti richiesti dalle disposizioni vigenti (1024). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 dicembre 1935-XIV, n. 2121, riguardante la composizione del Gran Consiglio del Fascismo (1026). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1935-XIV, n. 2401, concernente la conferma in carica degli attuali presidenti e vice-presidenti di sezione dei Consigli provinciali dell'economia corporativa (1028). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2280, concernente il trattamento di pensione degli ufficiali invalidi, non riassunti, riconosciuti invalidi di guerra posteriormente alla loro cessazione dal servizio permanente effettivo (1037). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2292, relativo al conferimento del grado di maresciallo ordinario ai vicedirettori delle bande presidiarie di Corpo d'armata (1038). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2354, recante norme eccezionali per il matrimonio dei brigadieri dei carabinieri Reali destinati nelle Colonie dell'Africa Orientale (1039). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1936-XIV, n. 32, riguardante la sospensione delle prescrizioni e dei termini perentori per i militari che partecipano alle operazioni nell'Africa Orientale (1044). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*;

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936 al 30 giugno 1937 (1090). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*.

La seduta è tolta (ore 20,15).

PROF. GIOACCHINO LAURENTI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti.