

XCIIª SEDUTA

MARTEDÌ 18 MAGGIO 1937 - Anno XV

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

Congedi	Pag.	3014	
Disegni di legge:			
(Approvazione):			
« Ricostituzione dei comuni distinti di Fratte Rosa e di San Lorenzo in Campo in provincia di Pesaro » (1506). — (Approvato dalla Camera dei Deputati)		3019	
« Approvazione del Protocollo stipulato in Rio de Janeiro il 5 novembre 1936, fra l'Italia e il Brasile addizionale al Trattato di estradizione del 28 novembre 1931 » (1642). — (Approvato dalla Camera dei Deputati)		3019	
« Obbligatorietà della frequenza dei corsi preliminari allievi ufficiali di complemento per studenti universitari » (1650). — (Approvato dalla Camera dei Deputati)		3020	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1936-XV, n. 2382, che proroga alcune disposizioni di carattere transitorio riguardanti il personale militare della Regia Aeronautica » (1654). — (Approvato dalla Camera dei Deputati)		3020	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 288, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Svezia il 1º dicembre 1936 » (1675). — (Approvato dalla Camera dei Deputati)		3020	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1937-XV, n. 366, con il quale è stato approvato il piano regolatore edilizio della zona del centro della città di Gallarate e sono state dettate norme per la sua attuazione » (1676). — (Approvato dalla Camera dei Deputati)		3021	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1937-XV, n. 360, recante proroga del termine della durata in carica del Consiglio d'Amministrazione dell'Ente autonomo "Volturno" in Napoli » (1677). — (Approvato dalla Camera dei Deputati)		3021	
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1937-XV, n. 210, recante norme dirette ad agevolare i finanziamenti occorrenti agli assuntori di forniture e di la-			
vori che interessano la difesa nazionale nonché agli assuntori di opere pubbliche in Africa Orientale Italiana » (1679). — (Approvato dalla Camera dei Deputati)			3021
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 febbraio 1937-XV, n. 438, riguardante la sistemazione di edifici ai valichi alpini di frontiera » (1680). — (Approvato dalla Camera dei Deputati)			3021
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1937-XV, n. 385, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1936-37 » (1681). — (Approvato dalla Camera dei Deputati)			3022
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1937-XV, n. 466, concernente la concessione di contributi per incoraggiare la coltivazione del cotone in provincia di Foggia » (1682). — (Approvato dalla Camera dei Deputati)			3022
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 271, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Germania il 10 dicembre 1936-XV » (1683). — (Approvato dalla Camera dei Deputati)			3022
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 febbraio 1937-XV, n. 338, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale, stipulati in Roma, fra l'Italia ed i Paesi Bassi, il 1º gennaio 1937-XV » (1684). — (Approvato dalla Camera dei Deputati)			3023
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 287, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Turchia, il 29 dicembre 1936-XV » (1685). — (Approvato dalla Camera dei Deputati)			3023
(Discussione):			
« Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI » (1718). — (Approvato dalla Camera dei Deputati)			3023
RICCI			3023
BROGLIA			3027

PITACCO	3028
BANELLI	3031
SECHI	3036
SANDICCHI	3037
(Presentazione)	3014
(Seguito della discussione):	
« Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI » (1686). — (Approvato dalla Camera dei Deputati)	
LANTINI, <i>Ministro delle corporazioni</i> . . .	3014
Relazioni:	
(Presentazione)	3039
Ringraziamenti	3014
Votazione a scrutinio segreto:	
(Risultato)	3038

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: De Capitani D'Arzago per giorni 5; De Michelis per giorni 5; Fantoli per giorni 10; Majoni per giorni 10; Piaggio per giorni 5.

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

Ringraziamenti.

PRESIDENTE. Dalla famiglia del defunto senatore Miliani ho ricevuto la seguente lettera di ringraziamento per le onoranze rese all'illustre Estinto:

« Eccellenza,

« Se l'amore per il nostro amatissimo Estinto non ci fa velo, noi abbiamo trovato nelle parole dette da V. E. al Senato sul conto di Giovanni Battista Miliani il vero e più completo ritratto che di Lui possa farsi.

« La sintetica quanto eloquente rievocazione della Sua anima e della Sua figura, con tutte le sue migliori caratteristiche, con riflessi di luce che danno risalto alla sua multiforme e sempre benefica attività, ci ha vivamente interessato e intimamente commosso, tanto da darci la sensazione di rivederlo vivo dinanzi a noi.

« Fra tante innumerevoli attestazioni di omaggio rese alla Sua memoria, la giusta comprensione e

l'alta considerazione di V. E. tengono il primato; e ne resterà in noi perenne il ricordo, pari a quello del nostro amatissimo Scomparso.

« Con profonda gratitudine e con deferentissimo ossequio.

« Di V. E. obbl.ma

« FAMIGLIA MILIANI ».

« Fabriano, 16 maggio 1937-XV ».

Elenco di disegni di legge comunicati alla Presidenza.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Di Donato di dar lettura di un elenco di disegni di legge comunicati alla Presidenza.

DI DONATO, *segretario*:

Dal Ministro dell'interno:

Modificazioni alle circoscrizioni territoriali dei Comuni di Comiso, Ragusa, Vittoria, Biscari e Chiaramonte Gulfi, in provincia di Ragusa, e del Comune di Caltagirone, in Provincia di Catania (1722).

Ricostituzione di sedici Comuni in Provincia di Cosenza (1723).

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI » (N. 1686). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro delle corporazioni.

LANTINI, *ministro delle corporazioni*. Onorevoli Senatori, i discorsi dei senatori Ricci e Di Frassineto, che hanno toccato argomenti sempre di attualità circa i contributi sindacali e assistenziali e l'organizzazione commerciale, giustificano queste mie dichiarazioni che non hanno ragione di sorpassare i limiti discreti della brevità.

Il panorama dell'attività ministeriale, e di quella corporativa che vi è collegata, è descritto con efficacia e chiarezza nella relazione del senatore Conti, che da qualche anno con simpatia e diligenza dedica la sua attenzione ai problemi sociali ed economici propri della società nazionale corporativa, che il Fascismo viene costruendo « secondo il gradualismo tempista che è caratteristico del Regime », come è stato ancora ieri l'altro ricordato dall'alto del Campidoglio.

Il Senato ha appreso dal comunicato riassuntivo dei lavori del Comitato Corporativo Centrale del 24 febbraio u. s. che la invocata semplificazione dei contributi, a vario titolo corrisposti dai datori di lavoro e dai lavoratori, è all'ordine del giorno. Una Commissione, composta dei rappresentanti di tutte le Confederazioni e dei Ministeri ed Enti che ne hanno competenza, è stata incaricata di presentare ad una prossima sessione dei lavori dello stesso Comitato Corporativo Centrale proposte definitive, intese a realizzare la unificazione e la semplificazione maggiore possibile delle procedure di accertamento e di riscossione dei contributi.

Il problema, come ogni altro del genere, non sarà suscettibile della soluzione radicalissima e paradossale di abolire ogni forma di ritenuta . . . ; ma è pur suscettibile di soluzioni che riusciranno di giovamento e perciò di gradimento ai contribuenti.

Intanto posso fin d'ora dichiarare che, per precisa disposizione del Duce, a decorrere dal prossimo anno 1938, la tessera sindacale dovrà essere ridotta alla quota unica e minima di lire 1, per togliere di mezzo, una volta per sempre, la gravazza di una ritenuta che, al momento di essere percepita, può sembrare pesante al contribuente e d'altro canto può, in vista del gettito globale, incitare le Organizzazioni a una azione propagandistica di tesseramento che contrasta, omai, con la compostezza delle Associazioni sindacali fasciste, sulle quali il riconoscimento di legge e la rappresentanza totalitaria delle categorie riverberano una autorità morale e politica che deriva i suoi lineamenti dalla stessa suprema autorità dello Stato.

Le Associazioni sindacali del nostro Regime non hanno bisogno di competere in gare partigiane con altre di diversa colorazione. Non devono compiere azione di lotta sociale e quindi non sentono il grave impegno di costituirsi fondi di guerra per scioperi ed elezioni. Il loro alto dovere, la loro missione perspicua e precipua è di perfezionare i servizi sindacali, di estendere le prestazioni assistenziali ai loro rappresentati ed aumentarne l'efficacia provvidenziale. Si tratta di prestazioni e assistenze numerose e di varia natura; economiche, fiscali, sociali, sanitarie, istruttive, educative, familiari.

La gran massa dei modesti — e non solo fra i lavoratori delle categorie superiori, degli specializzati e qualificati alle manovalanze, dai coloni e mezzadri ai braccianti, ma anche fra gli stessi datori di lavoro (piccoli industriali, artigiani, commercianti, venditori ambulanti, piccoli proprietari e coltivatori diretti) — ha bisogni molteplici e crescenti cui non è facile di corrispondere singolarmente.

Il Sindacato nazionale, investito di pubbliche responsabilità, liberato dalle amplificazioni demagogiche e settarie, realizza la sua attività in un complesso di funzioni concrete che recano una somma di positive utilità di cui si può forse, per effetto dell'abitudine, non apprezzare pienamente il beneficio, ma alle quali nessuno sa-

prebbe più rinunciare, essendo esso elemento indispensabile di un più alto tenore di vita e di effettiva maggiore partecipazione alla società civile, garanzia di aiuto in contingenze varie, che un tempo lasciavano agli umili il senso dell'isolamento e dell'abbandono.

Le Associazioni sindacali, oltre ai nuovi compiti loro assegnati in dipendenza della partecipazione alle Corporazioni, ai cui lavori debbono prepararsi predisponendo indagini e relazioni di carattere tecnico ed economico sulla rilevazione dei prezzi, sui salari, sulla ripartizione dei contingenti di importazione, sulle concessioni dei nuovi impianti e la vigilanza dei consorzi, sono spinte a sempre maggiori doveri nella assistenza verso i loro rappresentati.

Il Sindacato, infatti, vede ogni giorno crescere la folla che lo frequenta, distinta in due grandi categorie. Negli intervalli fra i turni di lavoro o nelle ore serali di libertà, sono i rappresentati che vi ricorrono per questioni di salari, di cottimi, di vertenze: nelle ore piene del giorno, sono le mogli, i figli, i familiari del lavoratore che vi ricorrono per informazioni della più varia natura, per consigli, per averne guida nel ricorrere agli uffici pubblici, nel rilascio di documenti, per facilitazioni scolastiche e via dicendo.

È questo un modo vasto e pieno di sentire e praticare la solidarietà di cui il Sindacato nostro — insisto sulla nostra originalità per marcarne la distinzione di fronte al Sindacato classista e politicante — è il protagonista attivo e fecondo.

È bene riconfermare che, nonostante la vasta espansione dei loro compiti, i mezzi finanziari delle Associazioni sindacali continuano ad essere quelli che furono loro consentiti con la legge 3 aprile 1926.

La finanza sindacale è principalmente poggiata sul sistema dei contributi sindacali obbligatori; il gettito dei contributi associativi, ossia facoltativi, che sono pur essi delimitati dalla autorizzazione ministeriale, è inevitabilmente instabile.

Ora, come è noto, la disciplina dei contributi obbligatori rimane — da quando fu instaurata nel febbraio 1927 — tuttora ancorata al principio della commisurazione del contributo al salario di una giornata di lavoro.

È così che le Associazioni sindacali hanno conseguito e conseguono i mezzi finanziari loro occorrenti nella misura allora stabilita, senza alcuna possibilità di incremento in rapporto ai crescenti bisogni, data la direttiva costante del Ministero di non consentire alcun aumento alla misura dei contributi.

Dell'importo di tali contributi, il 72 per cento va alle Confederazioni e Associazioni aderenti, il 10 per cento allo Stato, l'1 per cento al fondo di garanzia per l'applicazione dei contratti collettivi di lavoro, il 17 per cento a fondi assistenziali diversi in favore dei produttori italiani all'estero, dell'Opera Nazionale Dopolavoro, dell'Opera Maternità ed Infanzia, dell'Opera Nazionale Balilla,

del Patronato Nazionale e della Croce Rossa Italiana.

Il Ministero segue con vigile cura l'andamento della gestione economica delle Associazioni. Anzi, a rendere sempre più efficace la vigilanza, è stato istituito l'anno scorso un apposito Ufficio ispettivo presso la Direzione Generale delle Associazioni professionali.

In questo primo ciclo di attività dell'Ufficio ispettivo, non solo sono state controllate le gestioni centrali di tutte le Confederazioni, mediante ispezioni condotte da funzionari del Ministero, ma anche la massima parte (circa 720) di quelle delle Unioni e dei Sindacati provinciali ed interprovinciali e degli Enti assistenziali, mediante indagini compiute da ispettori ministeriali e dal personale addetto ai Circoli dell'Ispettorato corporativo.

Le ispezioni hanno dato particolarmente luogo all'esame di tutto il complesso funzionamento amministrativo e finanziario delle organizzazioni, con speciale riguardo alla materia dei contributi sindacali obbligatori e suppletivi ed alle erogazioni e giustificazioni delle spese.

Salvo alcune deficienze e rare infrazioni emerse presso talune Unioni e presso qualche Ente assistenziale, deficienze per le quali il Ministero è subito intervenuto, adottando, di concerto con i presidenti confederali, le opportune provvidenze, le ispezioni hanno potuto constatare il normale andamento delle Associazioni sindacali e il costante perfezionamento dei servizi contabili e amministrativi.

L'onorevole Di Frassineto ha voluto porre in rilievo alcuni inconvenienti, ai quali darebbe luogo, nel settore rurale, l'applicazione delle leggi di previdenza sociale, soffermandosi particolarmente sull'assicurazione infortuni, e per la tubercolosi dei mezzadri e coloni.

Per l'assicurazione infortuni egli ha rilevato il disagio nel quale vengono a trovarsi gli agricoltori, per il fatto che essi sono tenuti ad osservare due leggi protettive del lavoro agricolo: quella speciale del 1917 per gli infortuni agricoli, che copre tutti i rischi sorgenti nel normale lavoro dei campi, e quella del 1904 per gli infortuni nelle attività industriali e commerciali, che tutela soltanto i rischi che si manifestano con caratteristiche a tipo industriale, specialmente per l'uso delle macchine agricole.

Questa legge, che per la sua struttura e per le sue necessità di carattere tecnico deve richiedere una certa attiva collaborazione ai datori di lavoro agricoli, è la più anziana, per cui le formalità da essa stabilite a carico dei datori di lavoro sono perfettamente ad essi note, e sono state, anzi, notevolmente semplificate dalla riforma del 1935, entrata in vigore, con decorrenza dal 1º aprile.

In occasione di tale riforma fu già sostenuta la opportunità di unificare le due gestioni. Ma un attento e ponderato esame della questione non poté condurre che al mantenimento dello *statu quo* in considerazione che il rimedio sarebbe stato

peggiore del male, perchè si sarebbero costretti tali Enti a provvedersi, con notevole maggiore spesa, di una duplice attrezzatura tecnica, necessaria per l'applicazione di due distinte e non conformi assicurazioni, senza tuttavia sgravare i datori di lavoro di quelle formalità che il più grave e complesso rischio a carattere industriale necessariamente impone.

Fu perciò deciso di rinviare la risoluzione del problema al momento della riforma della legge agricola, cioè a quando — ed io spero fra non molto di iniziarne lo studio — una più logica coordinazione sistematica tra le due assicurazioni potrà rendere possibile l'attuazione nell'ambiente rurale di più larghe ed effettive semplificazioni.

Per quanto riguarda l'assicurazione tubercolosi dei mezzadri e coloni, l'onorevole Di Frassineto propone anzitutto che l'onere della denuncia dei componenti la famiglia colonica o mezzadrile sia spostato dai conduttori delle aziende agricole ai Comuni, i quali dovrebbero provvedere alla formazione di speciali elenchi anagrafici completi dei lavoratori agricoli, distinti nelle loro categorie.

Ma tali elenchi non sono ancora compilati, nè i Comuni, specie i rurali, sono anagraficamente attrezzati a compilarli, almeno per ora. Ciò posto, deve considerarsi che trattasi di una formalità non pesante, che deve adempirsi una volta all'anno; e comunque a me sembra — poichè il contributo assicurativo di 12 lire all'anno per ogni componente la famiglia colonica di età superiore ai 12 anni è per metà a carico del conduttore del fondo — che i datori di lavoro dovrebbero considerare tale formalità più come una garanzia per l'esatto pagamento delle proprie quote, che come un peso da scaricare su altro Ente.

Ha inoltre rilevato, su tale argomento, che difficilmente il titolare dell'azienda riesce a farsi rimborsare, in sede di resa dei conti, dal mezzadro o colono che sia debitore, la quota di contributo assicurativo che per legge è tenuto a versare per conto di esso all'Istituto Nazionale Fascista della Previdenza Sociale. E suggerisce il rimedio che la quota di spettanza colonica sia versata all'Istituto assicuratore direttamente dal mezzadro o colono.

Il senatore Di Frassineto sa essere principio fondamentale e universalmente ammesso che il datore di lavoro è tenuto a versare anche la parte di contributo di spettanza del lavoratore. D'altra parte è facile vedere quali gravi inconvenienti turberebbero il regolare andamento della gestione assicurativa, tutte le volte che i versamenti delle due parti dell'unico contributo non fossero tempestivamente ed esattamente effettuati... il che avverrebbe di frequente quando due, in luogo di uno solo, fossero i versamenti.

Ecco perchè tutte le legislazioni considerano indispensabile l'unicità dell'obbligazione assicurativa, che per ovvie ragioni non può non essere effettuata dal conduttore dell'azienda. D'altronde si tratta di un contributo, come anche quello per la assicurazione Maternità a versamento annuale, e rife-

rito alla famiglia colonica, di non grande entità, per cui non difficile sarà ripeterne l'importo. I casi di evasione non possono essere molti.

Anche le modeste patriarcali aziende agrarie non avranno difficoltà, sin dal primo anno, di aggiornare le loro semplici scritturazioni a queste formalità, attraverso le quali pure si rinsalda la solidarietà fra il proprietario agricolo e i suoi collaboratori del patto colonico e mezzadrile.

Resta il problema generale: tutto quanto si potrà fare a proposito di semplificazione e unificazione dei vari contributi sarà fatto ed io mi auguro che la collaborazione delle organizzazioni sindacali, degli istituti sociali e dei Ministeri interessati giovi a predisporre per il prossimo anno un sistema di contributi più semplice e per ciò stesso meno costoso.

(Voci). Speriamo!

LANTINI, ministro delle corporazioni. Con l'aiuto di tutti ci si arriverà.

Il senatore Di Frassineto può attendere fiduciosamente i lavori della Commissione e le deliberazioni che, a suo tempo, il Comitato corporativo centrale prenderà. Egli può essere sicuro che, soprattutto verso l'agricoltura, la dovuta ponderatezza accompagnerà, come per il passato, l'estensione delle previdenze sociali e demografiche alle categorie rurali.

Nessuna affermazione di principio, nessuna pregiudiziale si oppone al concetto sostanziale espresso — salvo qualche considerazione particolare e di contorno — dal senatore Ricci circa la convenienza di lasciare che il commercio all'ingrosso continui ad adempiere alle sue funzioni specifiche, affrontandone i rischi relativi.

La direttiva superiore e generale in materia è quella tracciata dal Duce nel discorso del 23 marzo Anno XIV, alla seconda Assemblea nazionale delle Corporazioni: « Quanto all'attività commerciale bisogna distinguerne i due aspetti: quello esterno, che è diventato funzione diretta o indiretta dello Stato e quello interno, che — ottenuto l'autodisciplinamento delle categorie — non cambierà di molto la sua fisionomia. Il campo del commercio resta affidato all'attività individuale, o dei gruppi, o delle cooperative ».

Per ciò che si riferisce al commercio estero, la pratica di questi ultimi giorni ha dimostrato che l'intervento dello Stato si esplica nel contenere, controllare, disciplinare il movimento commerciale dal punto di vista valutario e dell'equilibrio della bilancia dei pagamenti.

All'interno il commercio, operatore principale della circolazione e distribuzione delle merci, trova il campo aperto, salvo alcune limitazioni rese ovvie da situazioni particolari o di monopolio statale o di ammasso. Ma, nella stessa pratica distribuzione dei generi soggetti a monopolio e ad ammasso, le categorie commerciali non sono dimenticate, ed io credo anzi che, quanto più esse intenderanno la convenienza di alcune rettifiche ai metodi della mercatura, tanto più potranno essere attive opera-

trici all'interno e in alcuni rami all'estero degli stessi servizi di monopolio ed ammasso, quante volte esse dimostreranno di sapere e poter adempiere alle operazioni di scambio con economia di costi.

Non poche delle risposte alle considerazioni svolte dal senatore Ricci sono di competenza specifica del Sottosegretariato agli Scambi e alle Valute; ma sono certo che il camerata Guarneri presterà ad esse la maggiore attenzione convinto, come lo siamo tutti, che una disciplina del nostro commercio estero non può essere temporanea, ma deve, con mezzi e modi bene adatti, raggiungere una razionale e duratura efficienza.

Anche le associazioni sindacali devono adeguare le loro funzioni a questa nuova esperienza e, per la parte che gli spetta, il Ministero delle corporazioni le inciterà e stimolerà opportunamente, soprattutto là dove esse devono dare pronta pubblicità alle liste periodiche per la distribuzione delle licenze di importazione, in modo da rendere edotti gli interessati della imparzialità con cui le associazioni stesse sono chiamate ad adempiere agli incarichi delicati dallo Stato loro deferiti.

Ed aggiungerò ancora che per quanto riguarda l'inquadramento delle Confederazioni si sta procedendo ad una distinzione, se non ad una completa separazione, fra commercianti all'ingrosso e commercianti al minuto.

In realtà non v'è, e lo stesso onorevole senatore Ricci lo ha ammesso, da rammaricarsi di questo risorgere, in veste e con necessità e metodi moderni, del mercantilismo.

Si dicono fedeli alla libertà gli Stati ricchi che possono approfittare ed anche abusare della libertà di comprare e di vendere, possedendo essi le fonti del commercio internazionale, con i domini coloniali che danno le materie prime, controllando con la potenza dei trasporti marittimi i mercati internazionali di raccolta e distribuzione delle merci, infine avendo nelle mani le chiavi della intermediazione universale negli arbitraggi mercantili e bancari.

I popoli, che ricchi non sono, devono necessariamente chiedere allo Stato, nel risorto mercantilismo nazionale, difesa ed aiuto alla possibilità dei loro traffici, alla indipendenza della loro produzione, alla continuità del loro lavoro, alla certezza del loro pane.

Del resto, è facile persuaderci della verità, testè autorevolmente riaffermata, che le misure protettive e difensive delle economie nazionali non possono costringere e ridurre l'entità dei traffici internazionali.

Può essere questo un effetto momentaneo e passeggero, ma i bisogni economici sono incontenibili, e quindi essi danno luogo ad operazioni necessarie e conseguenti.

Tali misure possono, anzi, utilmente contribuire a ridurre ed a castigare la speculazione internazionale; quella che, a volte, gonfia artificiosamente la domanda di prodotti per secondare manovre

rialziste e, poi, altrettanto artificiosamente, costringe l'offerta o invade disordinatamente i mercati per deprimere i corsi, a scopo di sleale concorrenza, nella quale chi perde sono sempre i modesti che non hanno la forza di resistere e di opporre manovra a manovra.

Anche nel presentarci all'estero come venditori e compratori, meglio del tumultuoso schieramento di individualistiche offerte e domande a noi giovani — e ne stiamo imparando la salutare lezione — seguire la legge dell'ordine e della solidarietà, fondata sul rapporto incontrovertibile che collega l'interesse dei singoli a quello della Nazione intera. (*Approvazioni*).

Il favorevole andamento della congiuntura economica nazionale, già delineatosi da vari mesi, si è ulteriormente accentuato e consolidato negli ultimi tempi.

Questa nostra «ripresa» è soltanto in parte correlativa al moto ascensionale che da alcuni mesi si manifesta nel mercato mondiale: sotto vari aspetti, invece, essa ha caratteristiche proprie, connesse alla fisionomia della organizzazione economica nazionale ed agli indirizzi propri della politica corporativa.

Gli indici dell'attività produttiva sono in sensibile aumento anche nei rami interessanti il consumo della che producono civile e l'esportazione. Le elaborazioni statistiche mostrano che, nel primo trimestre dell'anno in corso, l'indice generale della produzione industriale ha presentato un incremento del 16 per cento, in confronto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Vi hanno concorso non soltanto le industrie connesse alle fabbricazioni di guerra (metallurgia e meccanica 8 per cento), ma soprattutto le industrie che producono beni per la popolazione civile e per l'esportazione (ad esempio: industrie varie delle costruzioni 13 per cento; industria tessile 30 per cento).

Preme porre in rilievo l'andamento caratteristicamente favorevole dell'industria estrattiva: la creazione di appositi istituti parastatali, l'incremento delle ricerche, la ripresa dei lavori in miniere da anni e talora da secoli abbandonate, hanno concorso a determinare un forte aumento nella produzione.

Invero, il primo trimestre del 1937 segna un aumento, in confronto del corrispondente periodo del 1935, del 57,82 per cento.

L'interruzione dei nostri rapporti commerciali con l'estero, conseguente alle sanzioni, non ci ha impedito di riconquistare, a sanzioni felicemente cadute, i mercati stranieri, con risultati, in alcuni casi, di singolare importanza.

Le nostre esportazioni (escludendo quelle dirette al mercato coloniale, in quanto non produttivo di valute estere) hanno registrato un aumento del 198 per cento, in confronto dello stesso periodo dell'anno precedente (periodo sanzionista) e del 54 per cento in rapporto allo stesso periodo del-

l'anno 1935. Anche tenendo conto dell'aumento dei prezzi verificatosi nel corso di tale periodo, si può sicuramente affermare che il *quantum* delle nostre esportazioni è in sensibile e promettente ripresa.

Il commercio estero complessivo — Colonie e Impero compresi — segna, sempre per il primo trimestre 1937, le seguenti percentuali: il 121 per cento in più del 1936 ed il 68 per cento in più in confronto del 1935.

Al miglioramento ha giovato, in misura sensibile, l'allineamento della lira al nuovo rapporto aureo delle principali monete. Allineamento che, d'altra parte, non ha condotto — grazie alla energica e tempestiva azione del Partito ed allo spirito di disciplina delle categorie economiche responsabili a grave inasprimento nè del costo della vita, nè dei prezzi all'ingrosso; è giusto porre in rilievo che tali fenomeni hanno presentato in Italia aumenti meno sensibili non soltanto rispetto ai Paesi che hanno allineata, nell'autunno scorso, la loro moneta, ma anche rispetto a quelli che non hanno proceduto negli ultimi anni ad alcuna revisione della loro politica monetaria.

Così ad esempio, può essere interessante ricordare in proposito che, in confronto del settembre 1936 (data immediatamente precedente all'allineamento della lira), l'indice dei prezzi all'ingrosso è aumentato in Italia del 12 per cento, mentre per lo stesso periodo si registra in Francia, che ha allineato il suo franco, un aumento del 31 per cento e in Inghilterra un aumento del 16 per cento, senza manovre monetarie.

Gli indici citati, che si riferiscono ad una Nazione come la nostra uscita appena da una breve ma intensa guerra e da un assedio economico quasi universale, dimostrano che l'economia italiana viene assumendo lineamenti suoi propri. Il che non vuole significare l'assurdo dell'isolamento ma, più realisticamente e semplicemente, una sua propria unità produttiva.

Nel discorso alla III Assemblea delle Corporazioni, il Duce ha tracciato, con possente rilievo, le vie maestre per cui alla indipendenza economica, alla inconfondibile personalità della propria economia la Nazione perverrà, realizzando lo sviluppo di ogni possibile produzione a noi consentita dal sottosuolo, dalla terra, dal clima e soprattutto dal genio laborioso del nostro popolo.

E già il Comitato Corporativo Centrale è stato chiamato al lavoro sulle basi del piano regolatore disegnato ed impostato dal Capo.

Il segreto della complessa e poderosa battaglia che condurrà, anche qui, alle soglie luminose della vittoria, è quella virtù mussoliniana che una tradizionale incomprendione ci negava, e che ogni giorno, invece, vigoreggia nelle opere e nella fede degli italiani dell'Era fascista: la volontà.

Energia spirituale che sostiene lungo il duro cammino, moltiplica le forze, supera gli ostacoli e domina gli eventi. (*Applausi vivissimi, 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 delle corporazioni, per l'esercizio finanziario dal 1^o luglio 1937 al 30 giugno 1938, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

È approvato il bilancio del Fondo speciale delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1^o luglio 1937 al 30 giugno 1938, allegato allo stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 3.

Il contributo a favore dell'Ente nazionale serico, di cui al Regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2265, convertito nella legge 13 dicembre 1928, n. 3107, è stabilito, per l'esercizio 1937-38, in lire 1.250.000.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Ricostruzione dei comuni distinti di Fratte Rosa e di San Lorenzo in Campo in provincia di Pesaro » (N. 1506). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati).*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Ricostituzione dei Comuni distinti di Fratte Rosa e di San Lorenzo in Campo in Provincia di Pesaro ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, segretario, legge lo stampato numero 1506.

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

Art. 1.

I Comuni di Fratte Rosa e di San Lorenzo in Campo, riuniti con Regio decreto 13 settembre 1928-VI, n. 2273, nell'unico Comune di San Lorenzo in Campo, sono ricostituiti con le circoscrizioni preesistenti all'entrata in vigore del decreto anzidetto.

(Approvato).

Art. 2.

Il Prefetto di Pesaro, sentita la Giunta Provinciale Amministrativa, provvederà, in attuazione della presente legge, al regolamento dei rapporti patrimoniali e finanziari fra i Comuni di Fratte Rosa e di San Lorenzo in Campo.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Approvazione del Protocollo stipulato in Rio de Janeiro il 5 novembre 1936, fra l'Italia e il Brasile addizionale al Trattato di estradizione del 28 novembre 1931 » (N. 1642). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati).*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Approvazione del Protocollo stipulato in Rio de Janeiro il 5 novembre 1936, fra l'Italia e il Brasile addizionale al Trattato di estradizione del 28 novembre 1931 ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, segretario, legge lo stampato numero 1642.

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

Art. 1.

Piena ed intera esecuzione è data al Protocollo stipulato in Rio de Janeiro il 5 novembre 1936 fra l'Italia e il Brasile, addizionale al Trattato di estradizione del 28 novembre 1931.

(Approvato).

Art. 2.

La presente legge entra in vigore alle condizioni e nei termini previsti nel Protocollo di cui all'articolo precedente.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Obbligatorietà della frequenza dei corsi preliminari allievi ufficiali di complemento per studenti universitari » (N. 1650). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Obbligatorietà della frequenza dei corsi preliminari allievi ufficiali di complemento per studenti universitari ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*, legge lo stampato numero 1650.

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

Art. 1.

I giovani che, in seguito a domanda, ottengono l'ammissione ai corsi preliminari, allievi ufficiali di complemento per studenti universitari sono senz'altro arruolati nel Regio esercito, qualora già non lo siano, purchè abbiano compiuto il 17° anno di età.

(Approvato).

Art. 2.

Con l'ammissione ai corsi predetti essi assumono l'obbligo di frequentarli e non potranno essere dimessi dai corsi e prosciolti dall'arruolamento se non nei casi previsti dalle vigenti disposizioni sul reclutamento del Regio esercito e in seguito a determinazioni del Ministro per la guerra.

(Approvato).

Art. 3.

I giovani, come sopra obbligati a frequentare i corsi preliminari allievi ufficiali di complemento per studenti universitari, i quali si renderanno inadempienti alla frequenza dei corsi senza giustificato motivo, nella loro qualità di militari in congedo illimitato, incorreranno nelle sanzioni stabilite dall'articolo 2 della legge 13 giugno 1935-XIII, n. 1067.

(Approvato).

Art. 4.

Il Ministro per la guerra è autorizzato ad emanare le norme esecutive per l'applicazione delle disposizioni della presente legge.

(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 21 dicembre 1936-XV, n. 2382, che proroga alcune disposizioni di carattere transitorio riguardanti il personale militare della Regia Aeronautica » (N. 1654). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1936-XV, n. 2382, che proroga alcune disposizioni di carattere transitorio riguardanti il personale militare della Regia aeronautica ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 21 dicembre 1936-XV, n. 2382, che proroga alcune disposizioni di carattere transitorio riguardanti il personale militare della Regia aeronautica.

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 gennaio 1937-XV, n. 288, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Svezia il 1° dicembre 1936 » (N. 1675). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 288, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Svezia, il 1° dicembre 1936 ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 288, che ha dato esecuzione ai seguenti Accordi stipulati in Roma, fra l'Italia e la Svezia, il 1° dicembre 1936:

a) Accordo commerciale;

b) Accordo di clearing;

c) Accordo speciale per il regolamento dei pagamenti arretrati.

LEGISLATURA XXIX — 1^a SESSIONE 1934-37 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 MAGGIO 1937

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1937-XV, n. 366, con il quale è stato approvato il piano regolatore edilizio della zona del centro della città di Gallarate e sono state dettate norme per la sua attuazione » (N. 1676). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1937-XV, n. 366, con il quale è stato approvato il piano regolatore edilizio della zona del centro della città di Gallarate e sono state dettate norme per la sua attuazione ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 gennaio 1937-XV, n. 366, con il quale è stato approvato il piano regolatore edilizio della zona del centro della città di Gallarate e sono state dettate norme per la sua attuazione.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1937-XV, n. 360, recante proroga del termine della durata in carica del Consiglio d'Amministrazione dell'Ente autonomo "Volturno" in Napoli » (N. 1677). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1937-XV, n. 360, recante proroga del termine della durata in carica del Consiglio d'Amministrazione dell'Ente autonomo "Volturno" in Napoli ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, segretario:

Discussioni, f. 405

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 21 gennaio 1937-XV, n. 360, recante proroga del termine della durata in carica del Consiglio di Amministrazione dell'Ente autonomo « Volturno » in Napoli.

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 10 febbraio 1937-XV, n. 210, recante norme dirette ad agevolare i finanziamenti occorrenti agli assuntori di forniture e di lavori che interessano la difesa nazionale nonchè agli assuntori di opere pubbliche in Africa Orientale Italiana » (N. 1679). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1937-XV, n. 210, recante norme dirette ad agevolare i finanziamenti occorrenti agli assuntori di forniture e di lavori che interessano la difesa nazionale, nonchè agli assuntori di opere pubbliche in Africa Orientale Italiana ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 10 febbraio 1937-XV, n. 210, riguardante norme dirette ad agevolare i finanziamenti occorrenti agli assuntori di forniture e di lavori che interessano la difesa nazionale, nonchè agli assuntori di opere pubbliche in Africa Orientale Italiana.

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 15 febbraio 1937-XV, n. 438, riguardante la sistemazione di edifici ai valichi alpini di frontiera » (N. 1680). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

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

LEGISLATURA XXIX — 1ª SESSIONE 1934-37 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 MAGGIO 1937

legge del Regio decreto-legge 15 febbraio 1937-XV, n. 438, riguardante la sistemazione di edifici ai valichi alpini di frontiera ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 15 febbraio 1937-XV, n. 438, riguardante la sistemazione di edifici ai valichi alpini di frontiera.

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 3 aprile 1937-XV, n. 385, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1936-37 » (N. 1681). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1937-XV, n. 385, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1936-37 ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 3 aprile 1937-XV, n. 385, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1936-37.

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 23 marzo 1937-XV, n. 466, concernente la concessione di contributi per incoraggiare la coltivazione del cotone in provincia di Foggia » (N. 1682). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

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

legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1937-XV, n. 466, concernente la concessione di contributi per incoraggiare la coltivazione del cotone in provincia di Foggia ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 marzo 1937-XV, n. 466, concernente la concessione di contributi per incoraggiare la coltivazione del cotone in provincia di Foggia.

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 gennaio 1937-XV, n. 271, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Germania il 10 dicembre 1936-XV » (N. 1683). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 271, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Germania il 10 dicembre 1936-XV ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 271, che ha dato esecuzione ai seguenti Accordi stipulati in Roma, fra l'Italia e la Germania, il 10 dicembre 1936:

a) Trattato relativo all'estensione ai Possedimenti e Colonie italiane del Trattato di commercio e di navigazione del 31 ottobre 1925;

b) Accordo per estendere ai Possedimenti e Colonie italiane quello per il regolamento dei pagamenti del 26 settembre 1934;

c) Accordo per il regolamento dei pagamenti derivanti dai diritti d'autore per opere letterarie, scientifiche ed artistiche.

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.

LEGISLATURA XXIX — 1^a SESSIONE 1934-37 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 MAGGIO 1937

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 febbraio 1937-XV, n. 338, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale, stipulati in Roma, fra l'Italia ed i Paesi Bassi, il 1° gennaio 1937-XV » (N. 1684). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 febbraio 1937-XV, n. 338, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale, stipulati in Roma, fra l'Italia ed i Paesi Bassi, il 1° gennaio 1937 ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 18 febbraio 1937-XV, n. 338, che ha dato esecuzione ai seguenti Accordi stipulati in Roma, fra l'Italia ed i Paesi Bassi, il 1° gennaio 1937:

- a) Accordo per regolare i pagamenti relativi agli scambi commerciali e Protocollo di firma;
- b) Accordo commerciale provvisorio e Protocollo di firma;
- c) Due scambi di Note.

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 gennaio 1937-XV, n. 287, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Turchia, il 29 dicembre 1936-XV » (N. 1685). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 287, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Turchia, il 29 dicembre 1936-XV ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 287, che ha dato esecuzione ai seguenti Accordi stipulati in Roma, fra l'Italia e la Turchia, il 29 dicembre 1936-XV:

- a) Trattato di commercio e di navigazione con protocollo addizionale;
- b) Accordo commerciale;
- c) Accordo per i pagamenti con Protocollo addizionale.

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.

Le urne rimangono aperte.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1937-XV, al 30 giugno 1938-XVI » (N. 1718). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

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 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI ».

Prego il senatore segretario Di Donato di darne lettura.

DI DONATO, *segretario*, legge lo stampato numero 1718.

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

RICCI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCI. Onorevoli Colleghi, parlerò della Marina mercantile e dei porti.

La nostra flotta mercantile alla fine del 1936 era quasi uguale a quella della fine del 1935 e cioè 3.010.000 tonnellate di stazza contro 2.838.000. L'aumento è derivato dall'acquisto di navi usate, fatto durante l'impresa africana a prezzi abbastanza convenienti.

Se badiamo alla sua composizione, la marina di classe e mista per passeggeri, resta immutata su 970 mila tonnellate. La marina da carico libera di linea 195.000 tonnellate ha subito poche variazioni. Pure poche variazioni vi sono nelle navi-cisterna (306.000), e quasi nessuna nelle piccole navi per il cabotaggio (180.000) o per il traffico mediterraneo (352.000). L'aumento è stato tutto nei « tramps », che salgono a 1.007.000 tonnellate.

Ma gli anni passano e da parecchio tempo costruiamo troppo poco, dimodochè tutta la nostra

marina mercantile si avvia ad un'età venerabile. Abbiamo costruito appena 11.000 tonnellate nel 1936; circa 23.000 nel 1935 e così negli anni precedenti, mentre nel 1927 eravamo su 100.000 tonnellate.

In fatto di colossi della nostra marina, eccettuati gli ultimi due, il *Rex* ed il *Conte di Savoia*, la cui costruzione rimonta a circa 5 anni fa, gli altri risalgono ad oltre 10 anni, ma non sono più colossi data la grandezza delle più recenti costruzioni.

Da parecchi anni nella discussione sul bilancio si raccomanda la tempestiva ordinata rinnovazione del naviglio specialmente del naviglio di qualità.

Non è annessa al bilancio la situazione delle flotte sovvenzionate; e non si può dire per conseguenza quale sia stato l'uso fatto dei proventi delle sovvenzioni e a quale cifra siano salite. Essi avrebbero dovuto essere parzialmente dedicati all'ammortamento e al rinnovamento del naviglio; ma dai bilanci più o meno noti delle principali compagnie di navigazione, si vede invece che non si è provveduto. Sicchè bisogna provvedervi ora con nuove erogazioni e con nuovi sussidi da parte dello Stato.

La nostra marina ha una forte proporzione di vecchie navi (superiori a 25 anni); una proporzione quadrupla della marina inglese, tripla della norvegese, doppia della marina francese; sta peggio di noi soltanto la Grecia.

Si ritiene che nel quinquennio 1937-41 occorrerà costruire navi per circa 1.200.000 tonnellate, cioè 240.000 tonnellate all'anno; costruire, oppure comprare all'estero. Intanto gli acquisti all'estero sono diventati più difficili causa gli aumenti. Allora sarà sempre più necessario cercare di utilizzare col massimo criterio economico il nostro naviglio e bisognerà prepararci in tempo, ove occorra, anche a rinunciare a certe rotte che in valuta aurea non sono sufficientemente profittevoli. O piuttosto preparare il rinnovamento e far rifiorire l'industria delle costruzioni navali.

Era stato indetto un concorso per la nave da carico; io non ne conosco l'esito. Non so peraltro se questo sia il momento di darvi attuazione. Forse potrà ancora convenire l'acquisto di navi usate all'estero malgrado l'alto prezzo, tanto più che in tal caso il *tramp* trova subito da noleggiarsi in loco con carico per l'Italia; il che non avviene per la nave costruita qui.

Un'altra eventuale obiezione alla possibilità di sviluppare ora fortemente le costruzioni marittime è la questione del ferro, dei metalli. Io credo che potremo superarla. Certo, quando pensiamo agli sciupii di ferro che si sono fatti in tante costruzioni edilizie non necessarie, in grattacieli non necessari nè estetici, viene fatto di pensare che sarebbe stato meglio risparmiare quel ferro per utilizzarlo nelle costruzioni navali in questo momento tanto importanti.

Passiamo al movimento dei porti. Si tratta principalmente di esaminare fino a qual punto la

marina mercantile italiana sia in grado di provvedere ai bisogni del nostro commercio estero; i quali risultano appunto dal movimento dei porti.

Noi ricaviamo l'entità di questi bisogni dal movimento dei porti, scindendo naturalmente quello che è cabotaggio da quello che è traffico coll'estero. Vediamo così che dal 1934 al 1936, escluso il 1935, perchè è un anno, diciamo così, un po' gonfiato dai bisogni della preparazione e dell'esecuzione della guerra etiopica, il movimento con l'estero dei porti, per quanto riguarda gli arrivi, è sceso da 22 milioni di tonnellate a 15,5. Esso comprende anche il movimento di transito che tra entrata ed uscita si può valutare in circa 1 milione e mezzo di tonnellate e si esplica principalmente via Trieste (tonnellate 1.162.000). L'uscita è leggermente aumentata: da 2.867.000 è salita a 2.976.000 tonnellate. L'aumento è dovuto, come è noto, all'Africa Orientale. Se prescindiamo da questo movimento, che si può valutare in circa 800.000 tonnellate, c'è una diminuzione notevole anche nel traffico di uscita, cioè nelle esportazioni.

Per contro, si è mantenuto abbastanza bene il traffico con l'estero per ferrovia. Non dico che sia aumentato, ma è diminuito di poco. Da 5.600.000 tonnellate tra entrata ed uscita, siamo scesi a 4.900.000 tonnellate. Quindi c'è una differenza abbastanza piccola e quasi trascurabile.

Questo conferma quello che del resto già si sapeva e cioè che il nostro commercio con l'estero si svolge ora principalmente coi Paesi coi quali comunichiamo ferroviariamente, e che le nostre comunicazioni crescono relativamente più per ferrovia che per mare.

Il cabotaggio è cresciuto da 12 milioni a 17 milioni di tonnellate, il che significa che abbiamo trasportato circa 6 milioni di tonnellate nel 1934 e 8.500.000 tonnellate nel 1936.

La marina italiana è in grado di trasportare tutta la merce che ci occorre per le esportazioni? Non è necessario, come ho già spiegato altre volte, che essa la trasporti effettivamente. Basta che in caso di necessità sia in grado di farlo. Questo perchè i nostri armatori possono trovare convenienza in altre rotte fra terzi, ed in sostituzione verranno le navi estere nei nostri porti.

Questo succede sempre: la stessa Inghilterra, malgrado lo sviluppo della sua marina registra nei suoi porti un traffico di navi inglesi di appena 55 per cento. Nei nostri porti la partecipazione della bandiera italiana al traffico con l'estero è stata di 48 per cento in entrata e 46 per cento in uscita; queste cifre si riferiscono alle merci. Per i passeggeri le proporzioni sono molto migliori: le navi italiane hanno trasportato nei traffici con l'estero, sopra 419.000 passeggeri, ben 352.000, cioè circa 85 per cento.

È facile fare il calcolo che, se il traffico dei porti resta costante nella cifra del 1936, cioè su 18 milioni e mezzo di tonnellate, la nostra marina è largamente sufficiente per eseguire tutti i trasporti. Resta da vedere se il traffico rimarrà in questi

limiti e se per la sopravveniente vecchiezza delle navi, la marina rischi di non essere più in grado di mantenere la capacità di trasporto attuale. Quanto alla possibilità che il traffico dei porti cresca data la tendenza all'autosufficienza, dato il fatto che l'Italia è sempre più capace di produrre molte cose in casa sua, e dato ancora il crescente commercio ferroviario, io credo che il movimento dei porti non avrà forte aumento; naturalmente io mi riferisco al movimento con l'estero e non al cabotaggio.

In considerazione della bilancia dei pagamenti e, in ogni caso, per economia di tonnellaggio, che come dissi potrà essere più utilmente sfruttato in trasporti fra terzi, sarà interessante cercare di diminuire la quantità di merce che si importa, studiandoci di importare quella di maggior rendimento perchè è inutile pagare noli su ciò che non serve. Infatti se ad esempio importiamo merce eccessivamente umida, paghiamo il nolo anche sull'acqua; dobbiamo quindi cercare di trasportare merce in condizioni migliori. Nei combustibili e nei minerali, se importiamo merce a basso rendimento, sprechiamo il nolo sulla cenere.

Dove è possibile, bisogna ancora cercare di ridurre i bisogni. Farò un esempio in fatto di combustibili, accennando ad un problema che va acquistando una certa gravità. Intendo parlare di quelli per riscaldamento ed uso domestico cioè antracite e coke. Il loro consumo cresce enormemente per due motivi: per le costruzioni nuove, che si fanno tutte munite di impianti per riscaldamento; e per l'abitudine, la necessità, la moda di scaldarci sempre di più. La quantità di antracite e coke adoperata per riscaldamento è circa due milioni di tonnellate, annue. A due sterline per tonnellata sono quattro milioni di sterline, vale a dire 360 milioni di lire italiane che vanno all'estero. Ma quel che impensierisce di più è l'accrescimento continuo. Calcoliamo che ogni metro cubo di edificio richiede per riscaldamento quattro chilogrammi, cosicchè una casa semplice, 20 per 20 per 20, cioè 8.000 metri cubi, richiede 32 tonnellate all'anno. Calcolando su 3.000 edifici di queste proporzioni medie abbiamo un accrescimento del consumo del combustibile di circa 100.000 tonnellate all'anno per le nuove costruzioni. Inoltre vi è l'abitudine di riscaldarci sempre più il che porta ad un altro aumento, forse altrettanto.

Il problema è grave perchè il prezzo del combustibile sale. Ad esempio il prezzo dell'antracite che al principio del 1935 era 145 lire, adesso è 251 lire franco nei porti; cui occorre aggiungere il trasporto ferroviario, la consegna a domicilio e il maneggio fino al focolare e tutta la perdita per lo sfrido. Non è dunque possibile adoperare su scala maggiore a questo fine l'energia elettrica?

Io credo che si deve studiare la questione. In certe città dove l'inverno è più rigoroso e il freddo continuo, sicchè occorre scaldarsi tutto il giorno, è forse difficile ricorrere permanentemente alla energia elettrica, cioè lo si comprende bene. Ma nelle

città del litorale, come Roma, Napoli, Genova, e così via, nella bassa Italia e nell'Italia centrale, dove il riscaldamento non occorre continuamente, io credo dovrebbe esser possibile di ricorrere alla forza elettrica. Prendiamo per esempio gli edifici scolastici. Si sono fatti impianti di riscaldamento a carbone che si sfruttano per pochi giorni dell'anno ed, ogni giorno, in poche ore. Se invece si fosse ricorso al riscaldamento elettrico (non centrale, ma autonomo, cioè ogni sala indipendente) questo avrebbe portato un consumo soltanto nelle ore in cui vi è la scuola, e nelle sole giornate fredde. E si avrebbe avuto una notevole economia negli impianti anche per il minor ferro adoperato.

PRESIDENTE. A proposito di ciò che lei dice, onorevole senatore Ricci, desidero ricordarle che dall'anno scorso le sale del Senato sono appunto riscaldate elettricamente.

RICCI. È ciò che mi proponevo di osservare. L'esempio dovrebbe trovare imitatori.

Torniamo ora al traffico portuario. La contrazione si riscontra a un dipresso nella medesima proporzione in tutti i porti. Vi sono però differenze quale un po' più, quali un po' meno.

Tra quelli più danneggiati vi è Genova. Il suo traffico che nel 1928 aveva raggiunto complessivamente 8.200.000 tonnellate di merce, nel 1936 è arrivato appena a 5.800.000 tonnellate. È naturale; una città dedita ai traffici con l'estero risente gravemente della situazione attuale. Quando il commercio con l'estero si svolge in prevalenza sulle ferrovie, si capisce che il porto di Genova, come qualunque altro porto, ne è pregiudicato. La situazione delle classi commerciali ed industriali a Genova è in questi anni peggiorata. Citerò alcune cifre: il numero degli iscritti alla imposta del Consiglio dell'economia da 41.964 del 1929 è scesa a 38.486 nel 1936 e l'imponibile da 666 milioni è sceso a 430 milioni. La disoccupazione risulta alla fine del 1936 di 18.100 mentre era l'anno scorso, alla stessa epoca, di 17.750.

L'unico ramo dove ora gli affari prosperano è il ramo armatoriale. Quanto durerà questo periodo di aumento di lavoro e di noli non sappiamo; ad ogni modo riguarda un numero limitato di persone. E l'armamento non è più una specialità dei soli liguri. Allora si è pensato al modo di stimolare la ripresa dei traffici sia progettando di far sorgere in porto una zona franca industriale per piccole trasformazioni e manipolazioni ausiliarie dell'esportazione, sia instaurando nei dintorni una zona industriale favorita dagli stessi vantaggi fiscali accordati ad altre città: Venezia, Livorno, Napoli, ecc.; sia finalmente invocando (conforme al decreto-legge del dicembre 1927) l'istituzione del porto franco concepito nel senso di un emporio commerciale e di un commercio di transito.

Ho esposto queste tre soluzioni ora prospettate per la ripresa di Genova nell'ordine dell'importanza che io vi attribuisco. Questa mia opinione so che non è condivisa da tutti, attesochè v'è una tendenza a dare maggior peso al solo lato com-

merciale e cioè all'emporio ed al commercio di transito.

Il traffico d'un porto si sviluppa in relazione alle sue industrie ed attività locali, al suo entroterra nazionale, ed alla sua penetrazione all'estero. Genova ha un buon entroterra nazionale; e può e deve sviluppare maggiormente le sue industrie locali; ma ha poca penetrazione nell'entroterra estero; ed io credo che sotto quest'ultimo riguardo vi sia ben poca probabilità di progresso. Ogni tentativo è lodevole; ma qualora non fosse possibile realizzare le tre soluzioni prospettate e bisognasse rinunciare a qualcuna, io credo che il minor male, la minor pena sarebbe la rinuncia all'ultima. Non vorrei che correndo appresso a ciò che a mio modo di vedere è in gran parte illusorio, ci si impegnasse in forti spese, senza aver poi un effetto concreto; e si trascurassero o si abbandonassero all'altrui sfruttamento i mezzi veramente idonei a dare un risultato pratico.

Il transito e l'emporio si basa soprattutto sulla idea del traffico colla Svizzera.

Il transito colla Svizzera è un sogno, del quale io ho sentito parlare fin dai miei giovani anni. Forato il Gottardo, forato il Sempione, si sperava Genova diventasse il porto della Svizzera; fu illusione; non solo Genova non ne ebbe vantaggio ma al contrario sentì una più forte concorrenza per la merce che da quei valichi poté entrare in Italia.

Tale traffico — esclusi gli anni di guerra, in cui essendo i porti del nord bloccati o in disordine, la Svizzera era obbligata a far capo a Genova — si è aggirato sempre su circa 150.000 tonnellate di merce importate, quasi interamente grano, destinate soprattutto al canton Ticino, e di 30.000 tonnellate di imbarco; nel complesso circa 3 per cento del totale movimento del porto di Genova.

È bene esaminare il traffico estero della Svizzera. La Repubblica elvetica, coi suoi 4 milioni di abitanti, importa circa 7 milioni e mezzo di tonnellate di merci, quasi tutte materie prime. Una grandissima parte viene dai Paesi finitimi, specialmente carbone (tonnellate 3.200.000 compreso il coke). Il suo traffico d'oltremare è assai ristretto, minimo quello col Mediterraneo o attraverso il Mediterraneo; il resto viene quasi tutto dai porti del nord. Quanto alla esportazione, essa si aggira sulle 400 mila tonnellate ed è essenzialmente di qualità cui non gioverebbe il porto franco di Genova, mentre invece interessa un buon servizio di nolo, imbarco, trasporto.

A Genova, come ripeto, vengono 20 o 30.000 tonnellate di questa esportazione.

Se prendete una carta geografica della Svizzera, vedete che la sua parte industriale dove i traffici sono più intensi è situata a nord di Lucerna: Zurigo, Basilea ecc., ed è quindi più vicina al porto di Basilea cioè per il Reno ai porti del nord. Non bisogna dimenticare il porto di Basilea che la Svizzera ha attrezzato e sviluppa con lavoro costante e continuo. Infatti questo porto che nel 1926 aveva un movimento di 300.000 tonnellate,

nel 1936 è arrivato a otto volte tanto, cioè 2.300.000 tonnellate.

Si sta sistemando il Reno per metterlo in condizioni di sempre migliore navigabilità, a monte di Strasburgo, talchè i barconi invece di passare per il Canale di Kembs, possano continuare lungo il fiume ed arrivare a Basilea. Si prospetta di eseguire i lavori in tre anni e anzi si progetta di prolungare la via d'acqua fino al Lago di Costanza. Ma fermiamoci per ora a Basilea; la Svizzera intende dare un tale sviluppo alla sua navigazione e al suo porto, che si parla perfino (io credo per altro ciò sia esagerato) di penetrazione in Italia per tale via e per mezzo delle ferrovie svizzere.

Del resto basta riflettere che i Paesi coi quali la Svizzera ha il maggior traffico (le cui proporzioni quasi non variano, e sono ora fissate da *clearing*) sono la Germania, la Francia, il Belgio, l'Inghilterra, l'Italia, gli Stati Uniti d'America e l'Olanda. Aggiungiamo che le ambizioni marittime della Svizzera, sono tali che essa ha già costruito un suo piroscafo, il *Bernina*, che ha già fatto viaggi da Londra a Basilea.

La prospettiva di costituire emporii commerciali e sviluppare il traffico di rispedizione verso altri mercati, ad imitazione dei grandi porti del Nord di Europa, deve essere ben considerata. Anzi tutto il traffico di rispedizione per mare, nei porti del Nord è in declino. Non è esatto che Amburgo, che Rotterdam, che Anversa, ricevano grandi quantità di merci in deposito e le rispediscono poi all'estero per mare. È esatto invece che vi siano molte rispeditrici via terra nel loro *hinterland* estero. Le tendenze autarchiche di ogni Paese ed il moltiplicarsi delle linee di comunicazione, tolgono ai grandi porti quella funzione che avevano nel passato, di irradiazione marittima. Se risaliamo a secoli addietro, troviamo Rotterdam, Anversa, Amsterdam, troviamo Londra, troviamo Amburgo e i porti della lega anseatica che facevano grossi depositi di merci che poi rispeditivano per mare. Oggi invece le merci tendono ad andare direttamente dove interessa. Inoltre bisogna riflettere che la funzione di emporio commerciale deve essere sostenuta da un fortissimo movimento verso il proprio naturale entroterra. Se non v'è un entroterra nazionale che offra possibilità di collocamento della merce depositata qualora, i mercati esteri non l'assorbissero, che in altri termini faciliti la rotazione dei depositi, la funzione d'emporio non è possibile. Ora bisogna guardare in faccia la realtà: i porti del Nord han dietro di sé vaste popolazioni ad alto consumo, che essi possono servire per mezzo di vie fluviali in concorrenza con ferrovie a tariffe ridotte. L'entroterra di Amburgo è costituito nella sola Germania nord-orientale da circa 40 milioni di abitanti, e più l'Europa centrale. Rotterdam ne ha quasi altrettanti, cioè l'Olanda e parte della Germania. Anversa ha il Belgio, parte della Svizzera ecc. Genova serve (insieme con Savona) solo l'Alta Italia occidentale, cioè circa 8 milioni di abitanti: il resto

dell'Italia è servito da numerosi altri porti sparsi per tutto il litorale. Ma Amburgo è quasi il solo porto della Germania nel Mare del Nord, come Marsiglia è il solo porto della Francia nel Mediterraneo. La conformazione dell'Italia non concede a Genova una analoga posizione di privilegio.

Invece quello che è suscettibile di un grande sviluppo, ed è un'idea ottima l'avervi pensato, è la piccola industria di trasformazione, da attuarsi nel porto franco per servire l'esportazione; piccola industria, manipolazione della merce, imballaggio, miscela oppure preparazione in scatole, ecc. Questa attività è già in corso a Genova, nella darsena, ma quella è troppo piccola località (appena 34.000 metri quadrati) e sarebbe una buonissima cosa se trovasse possibilità di largo sviluppo nel nuovo porto genovese. Altra parte che dovrebbe svilupparsi per ragioni di giustizia, è la zona industriale con i vantaggi fiscali; sono almeno otto o dieci anni che a Genova non sorgono stabilimenti industriali nuovi; essi sono tutti assorbiti da altre località dove sono attirati da vantaggi fiscali (esonero ricchezza mobile, esonero tasse scambi, sistemi tariffari nei trasporti). Ora ragioni di giustizia, vorrebbero che questi vantaggi fossero estesi anche a Genova, e non si limitassero a Venezia, Livorno, Trieste, Napoli ecc.

Questo ho voluto dire nell'interesse della mia città, perchè, ripeto, correr dietro a qualche cosa che è irraggiungibile può essere non solo pericoloso ma anche dannoso all'interesse generale del Paese. Se vi sono obiettivi più importanti e più pratici, ad essi dobbiamo dare la precedenza; e, avanti ogni altro, dobbiamo insistervi.

Quanto alla questione più generale ed assorbente del miglioramento della nostra marina mercantile e del traffico marittimo, essa, onorevole Ministro, è questione molto seria e grave dove occorre procedere tempestivamente con gradualità, con assiduità e non a scatti. (*Applausi*).

BROGLIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BROGLIA. Onorevoli Colleghi. Ho chiesto la parola senza alcuna intenzione di penetrare nelle cifre del bilancio o di lodare l'andamento degli importanti servizi inerenti alle comunicazioni.

Il bilancio del complesso Dicastero assai lusinghiero in virtù dell'opera appassionata e fattiva dell'onorevole Ministro e dei valorosi suoi collaboratori, conferma le previsioni fatte a suo tempo dal Ministro di allora, S. E. Costanzo Ciano, permettendo un più largo respiro e sollievo al Ministro delle finanze.

I servizi non potrebbero procedere con maggiore regolarità e rapidità.

Fare ancora delle lodi al Ministro delle comunicazioni, dopo quelle giustamente tributategli dalla Camera dei Deputati e dall'onorevole Commissione di finanza del Senato, sarebbe cosa perfettamente inutile; in fatto di lodi l'onorevole Benni, si trova in uno stato di completa saturazione.

Ed allora mi si potrà chiedere la ragione che mi indusse a domandare la parola.

Rispondo subito.

Soddisfo un mio personale desiderio, quello cioè di mettere in particolare rilievo il lavoro diligente e coscienzioso di alcuni fedeli disciplinati e modesti collaboratori del buon andamento dei servizi e del bilancio.

Alludo alla Milizia ferroviaria. La Milizia ferroviaria che costituisce una delle più tipiche istituzioni rivoluzionarie fasciste, adempie i suoi delicati compiti con vera abnegazione.

I numerosi servizi ad essa affidati: vigilanza ai parchi ferroviari; scorta sui treni viaggiatori e treni merci; vigilanza agli scali, magazzini e officine; sorveglianza alle stazioni, alle linee, agli impianti ecc., costituiscono un complesso di attività di indiscutibile interesse sociale ed economico.

Gli stessi stranieri che viaggiano sui nostri treni, hanno spesso lodato la diligenza ed il garbo con cui i Militi ferroviari disimpegnano le loro funzioni.

La presenza dei Militi ferroviari dà al pubblico un senso di tranquillità e di sicurezza.

Lo stile dei viaggiatori, parlo della grande massa, è radicalmente cambiato, da diversi anni a questa parte.

Non si assiste più, come in altri tempi ormai fortunatamente lontani, ad abusi di ogni sorta: le vetture non vengono imbrattate dai pasti che i viaggiatori consumano ed i sedili non subiscono più le lordure di un tempo.

L'abuso di occupare con oggetti o valigie parecchi posti allo scopo di avere una posizione più comoda, è cessato; e del pari è cessato l'altro grave abuso di riempire completamente le reticelle delle vetture con numerose ingombranti valigie oltrepassanti le dimensioni ed il peso prescritti.

Tutto ora è disciplinato mercè la costante vigilanza della Milizia che tutto vede e reprime con garbo e fine educazione.

Si potrebbero al riguardo citare molti episodi, ma ciascuno di voi, onorevoli Colleghi, avrà rilevata ed ammirata l'opera dei bravi militi ferroviari sempre gentili nelle informazioni che vengono loro richieste, sempre vigili ed attenti nel dare cortese assistenza a chi ne ha bisogno.

Gli iscritti alla Milizia ferroviaria ammontano a circa 23.000, ma di essi soltanto 5.000 sono impegnati nel servizio continuativo.

Tutta la forza esistente può essere impiegata con un semplice preavviso di poche ore ed immediatamente utilizzata in tutti i servizi di ordine pubblico e di carattere politico.

La sua organizzazione permette precise e rapide segnalazioni al valoroso Comandante, il quale è costantemente al corrente dell'andamento del servizio con i rapporti che quotidianamente gli vengono trasmessi.

Circa il rendimento economico della Milizia, dev'essere segnalato, in modo particolare, cosa questa che passa inosservata, le prestazioni gratuite

volontarie di queste brave Camicie Nere che rinunciano a congedi ed a riposi, effettuando pattuglie notturne e servizi straordinari con ingente economia per il bilancio dello Stato.

Dai rilievi statistici che mi fu permesso di esaminare, le prestazioni gratuite volontarie dei Militi ferroviari fanno risparmiare all'Erario la cospicua somma di circa dieci milioni.

Le operazioni di polizia ordinaria ferroviaria politica tributaria, oltrepassarono nell'ultimo esercizio il numero di ottomila: il ricupero di addebiti abbandonati dall'Amministrazione ferroviaria ammontarono ad oltre 700 mila lire.

Assai significativa è la somma di lire 250 mila, pagata dall'Amministrazione a titolo di indennità per furti e manomissioni. L'esiguità di tale somma dimostra l'intensa sorveglianza che dai Militi viene esercitata.

Si pensi alla spaventosa cifra di milioni che veniva pagata prima dell'avvento del Fascismo!

Nel 1922, ad esempio, la somma pagata per tale titolo dall'Amministrazione ferroviaria fu di oltre 62 milioni.

Onorevoli Colleghi. Potrei citarvi ancora altre cifre assai significative che mi fu concesso di rilevare e che servirebbero a vieppiù dimostrare le grandi benemerienze della Milizia ferroviaria che raccoglie elementi di provata onestà, rettitudine, abnegazione e di passione fascista per il lavoro a cui è adibita.

Ma ritengo inutile dilungarmi perchè Voi, onorevoli Colleghi, al pari di me, avrete ammirato lo spirito fascista di questa caratteristica affermazione rivoluzionaria del Regime.

È bene che in questa Alta Assemblea sia particolarmente segnalata l'opera dei bravi Militi quale ambito premio della loro nobile incessante fatica: (Approvazioni).

PITACCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PITACCO. Onorevoli Senatori, ho chiesto la parola per soffermarmi brevemente sulle linee di navigazione sovvenzionate che più particolarmente si riferiscono al porto di Trieste ed alle sue Aziende marittime. Mi compiaccio di poter constatare che fra le quattro principali società, alle quali è commesso il nuovo importantissimo compito di svolgere, secondo le direttive unitarie del Duce, potenziata, snellita, specializzata l'attività del traffico marittimo con ogni parte del mondo ripartito per porti, per mari, per continenti si trova assieme coll'Italia, l'Adriatica, la Tirrenia, il Lloyd Triestino. Ne conserva esso il nome e parte del suo passato lavoro; altro ne aggiunge al di là dagli stretti, in specie quello per l'Africa Orientale, dove durante la nostra guerra valorosa e fortunata in Etiopia, il suo sforzo concorse con il 41 per cento della flotta e con 1.344.000 tonnellate di transito. Il Lloyd, di cui già Camillo di Cavour aveva presagita felice l'ascesa, celebrò non è guari un secolo di sua vita, prospera per industrie fatiche e per

fervore di provata italianità. La sua fu celebrazione degna di storia; non solo di quella nostra storia adriatica, per la quale la Società Lloydiana si è fusa e confusa nei palpiti coll'anima dei Giuliani e dei Dalmati, ma è storia della Nazione tutta, che per la parola del Ministro delle comunicazioni ne riconobbe l'intento nazionale precipuo, diffuso attraverso la favella dei suoi marinai fin dentro i grandi e i piccoli porti del vicino Levante.

Trieste, che per quasi tutto l'ultimo secolo fu il centro della regione, redenta dalla nostra grande guerra, seguì le fortune delle navi Lloydiane, costruite nei suoi arsenali, con l'orgoglio e la tenerezza di un padre per le proprie creature.

L'emporio che nei traffici marittimi trovò la sorgente più sicura dei suoi commerci e della sua prosperità, festeggiò l'anniversario secolare del Lloyd, ribattezzato triestino, come un trionfo dell'ardimento e della tenacia della sua gente.

Per uno strano, fatale ricorso di eventi, il centenario del Lloyd coincise con la nuova missione ad esso affidata, che però, per la contrazione dei servizi a cui tende, ne allontana la rotta già vittoriosa da quel Mediterraneo, che era stato il campo delle sue più belle e invidiate conquiste. E non è senza preoccupazione che vediamo perduto per il Lloyd proprio quel complesso di linee che erano state il maggior vanto della navigazione triestina, e le predilette delle sue cure, perchè per esse e con esse aveva traplantato il nome, la parlata, la bandiera nella Grecia, nell'Egitto, in Siria, nella Palestina, nella Turchia, nel Mar Nero, dove il nome di Trieste e del Lloyd divenne — ed è tutt'ora — preponderante, popolarissimo emblema di onestà, di serietà, di operosità grandemente apprezzato.

È preoccupazione comprensibile del resto in chi teme possa andare diminuita o perduta la dovizia di esperienza, di tradizioni, di relazioni, conseguita e tesoreggiata con perseveranza paziente nei lunghi diuturni contatti e teme che del cambiamento del nome e dei servizi approfittino i molti concorrenti dell'estero, pronti in agguato, per sostituirsi all'influenza ed al predominio che il notevole passato di tutto l'impianto Lloydiano acquisì al porto di Trieste e soprattutto all'Italia.

Già altre volte, Compagnie estere avevano tentato di soppiantare la nostra bandiera; ma non erano riuscite nè ad infrangere, nè a rallentare gli stretti legami che il Lloyd aveva saputo creare e conservare con tutta la numerosa e affezionata clientela mediterranea. È preoccupazione spiagabile in chi anche sotto il dominio straniero visse e lottò solo per affermare la potenza della propria Nazione ed è soddisfazione legittima ricordarlo. Tuttavia mi preme riconoscere che questo importante cumulo di interessi italiani, non andrà disperso, trasferito come è, a una Compagnia eminentemente adriatica, che da Venezia — assurta con Marghera a porto industriale, sempre più promettente — può far rivivere sui lidi di quel

mare vigilato da tanti astiosi sospetti, fasti memorie e glorie della grande Repubblica.

Ma occorre che la Società Adriatica, traendo tesoro del ricco retaggio di probità e rinomanza che le viene in eredità dal Lloyd Triestino, continui a fare dell'emporio di Trieste il capolinea del suo esercizio per il Levante.

Solo così si potrà giovare agli interessi della Società e dello Stato che la rigida concentrazione dei servizi marittimi e la netta divisione del lavoro, nei quattro settori, compi nell'intento di attuare una politica marittima controllata ed attiva. Ma se Trieste se ne è preoccupata, non se ne è doluta, per quel profondo senso di disciplina che la distingue e per il suo forte sentimento di solidarietà nazionale. Si dolse piuttosto di vedere ammainate le bandiere di due Società che erano nate e cresciute nel fervore della sua rinascita e che la città aveva seguito nell'avvicinarsi del loro vario destino con le più liete speranze: la Cosulich e la Libera Triestina.

La prima, da inizi modesti aveva raggiunto con le sue sedici grandi unità, di 169.307 tonnellate, importanza e notorietà. estesissime, e anche nel tempo della difficile crisi seppe richiamare sulle lussuose e celeri motonavi, varate prime nel mondo da cantieri triestini, il movimento turistico dall'America del Nord, dal Brasile, dall'Argentina verso il nostro meraviglioso Paese.

La Libera Triestina, con trenta navi di 188.500 tonnellate, aveva ripresa una vecchia iniziativa triestina con le sue linee del periplo africano oltre Suez ed oltre Gibilterra, con quelle dell'Africa Occidentale fino a Durban, e con la linea commerciale mensile per i porti di Massaua e Mogadiscio.

Il Duce nel suo così suggestivo entusiasmo si compiacque affermare che il nuovo compito di Trieste è compito imperiale. E la città, tutta lusingata dalla fiducia riposta nella sua coraggiosa intraprendenza, si accinge con fierezza e con energica preparazione fascista ai nuovi doveri, che nel programma di sistemazione della marina mercantile sono consegnati alle sue navi ed ai suoi uomini al comando di Luigi Rizzo, degno successore dell'ammiraglio conte Dentice.

Ma è un dovere non facile, perchè il porto di Napoli, molto più vicino all'Africa Orientale, assorbe necessariamente la maggior parte del movimento passeggeri e non di esecuzione immediata, perchè dipende, oltre che dalla costruzione di nuove navi e dalla preparazione dei servizi, dallo sviluppo ampio e regolare dei traffici.

Comunque sarà opportuno conservare al Compartimento marittimo di Trieste i piroscafi e le motonavi attualmente iscrittivi, 138, di complessive 569.192 tonnellate e ciò anche per il fatto che Trieste resta sede centrale di armamento principale per il Lloyd e diventa sede succursale di armamento per l'Adriatica e per l'Italia. La conservazione al Compartimento, dove le navi sono già

iscritte, tutela molti interessi che riguardano l'arruolamento e i diritti del personale.

Le 59 navi del Lloyd che saranno qualitativamente rinnovate e rimodernate (avranno un tonnellaggio di circa 443.388 di stazza) sono destinate all'esercizio delle linee da passeggeri e da carico con l'Africa Orientale, con l'Asia e con l'Australia.

Per le comunicazioni con l'Africa Orientale vennero già adibite 26 navi, oltre al raddoppiamento delle linee del Grande espresso Italia-India-Estremo Oriente, che tocca due volte al mese, con quattro stupende unità, lo scalo di Massaua e quello francese di Gibuti. L'Africa, per la quale si allestiscono tutte queste linee e che le navi Lloydiane furono le prime a congiungere attraverso Trieste con l'Europa centro Orientale — ed io ricordo di averne sollecitato quasi trenta anni or sono una adeguata sovvenzione dal Governo di Vienna — l'Africa, che già trovava nell'emporio triestino, quale sbocco dei grandi distretti industriali ed agricoli danubiani, il capo linea di importanti servizi, diventerà certamente centro di notevole risveglio di traffici. Non dimentichiamo che la rapida e mirabilmente vittoriosa conquista dell'Impero ha aggiunto alla Patria un territorio sei volte più esteso dell'Italia, sprovvisto com'è di ogni strumento del vivere civile, ma destinato a vedere elevato il tenore di vita dei suoi abitanti per i provvedimenti accorgimenti del Governo, esso diventerà, grazie alle molte migliaia di chilometri di strade rotabili in costruzione ed allacciatisi alla rete delle nostre vecchie Colonie e per esse al mare, e grazie all'opera intensa di colonizzazione, diventerà certo un serbatoio inesauribile di materie prime ed un ricco mercato dei più diversi prodotti industriali.

Ma per quanto la coltivazione agricola delle terre fertili si possa sviluppare con rapido ritmo per le attitudini e la resistenza eccezionali dei coloni soldati, per quanto si proceda alacramente allo studio ed agli assaggi del sottosuolo per le ricerche minerarie, per quanto le migliorie apportate nell'arredamento dei nostri porti africani avvantaggino il movimento previsto, i limiti di tempo a queste previsioni non sono facilmente precisabili.

Certo un nuovo campo si apre all'attività commerciale e marittima della Nazione ed anche del porto di Trieste, nel quale il Regime nel giro di pochi anni ha saputo potenziarne l'attrezzatura, facendone un porto dei più razionali e moderni, pienamente preparato alla congiuntura insperata.

Più specialmente dopo il compimento del nuovo grande magazzino granaglie già in funzione, il quale consente di scaricare una nave di 6000 tonnellate e di convogliare il contenuto direttamente sul Sylos in una sola giornata e mezza di lavoro.

Opere queste grandiose, per le quali, come per tutto il benevolo benefico interessamento dimostrate sempre, Trieste esprime ancora una volta la sua profonda indelebile riconoscenza al Capo del Governo, e spera di poterla rinnovare con

lo slancio di tutto il suo affetto in una tanto ambita ed attesa sua visita non lontana.

Il carattere dell'emporio triestino però, per la sua situazione geografica e per la sua preponderante consistenza economica, ha funzione precipua di *transito*.

Convieni accentuare che i traffici del transito attraverso Trieste e Fiume, incuneati nell'Eruopa Centro-Danubiana, entrati dopo l'annessione nel sistema nazionale ed ora grazie ad accordi recenti, pienamente affiancati, sono una particolarità propria dell'Alto Adriatico ed hanno notevole importanza per la Nazione.

Va ricordato come un competente conoscitore dei nostri traffici rilevava sul « Sole » che ogni tonnellata di merce in transito produce, per noli marittimi e ferroviari, per costi e profitti di semi-lavorazione, per assicurazioni, ecc. un ricavo, quasi *tutto in divise* di circa 200 lire italiane al netto delle spese.

Ed anche oggi, in cui approfittando delle difficoltà derivate ai traffici di transito dalle necessità dei *clearings*, dalle restrizioni valutarie, dai controlli diversi, i porti di Amburgo, di Gdynia, di Sussak, il Danubio e le ferrovie Transbaltiche sottraggono a Trieste ed a Fiume molto del loro lavoro — vi ha una diminuzione di oltre un milione di tonnellate rispetto al 1924 — si può calcolare ciò malgrado un introito per lo Stato, solo attraverso Trieste, di oltre 200 milioni di lire in divise.

Perchè è da notare che uno dei modi più ricercati per procurarsi divise dagli Stati esteri — e lo afferma anche l'onorevole relatore nella sua precisa e concisa esposizione — è precisamente il commercio di transito. Su di questo importantissimo fatto mi permetto di richiamare l'attenzione del Sottosegretariato alle valute ed al riguardo metto a cuore del Governo di sostituire agli Accordi c. d. di Monaco del 1928, che dovevano ripartire equamente fra il mare del Nord e l'Adriatico il traffico dei porti di Trieste e di Fiume, i nuovi Trattati, che però dovrebbero essere conclusi in modo da escludere le possibilità di troppo facili e dannose evasioni.

A questa funzione di porto di transito sarà da avere specialmente riguardo anche per quanto concerne l'applicazione della riordinata divisione del traffico marittimo per il porto ed il retroterra di Trieste e di Fiume.

Perchè solo con il commercio di transito si può accrescere il movimento da e per il porto di Trieste. Negli ultimi tempi, mentre lo scambio commerciale da Trieste per il Levante è stato di 433.976 tonnellate nel 1934 e quello delle Indie, la Cina ed il Giappone di 278.248 tonnellate, il traffico con l'Australia si aggirò intorno alla esigua cifra di appena 1.866 tonnellate, dovute a singoli viaggi saltuari per la mancanza di linee regolari tra Trieste e l'Oceania.

Una comunicazione regolare era invece attivata ogni 28 giorni da Genova con un totale lordo di 35.048 tonnellate.

Il continente australiano, che è in testa di tutta la produzione ovina mondiale, che ha il primato del rame, e dispone di una ricchezza mineraria fra le più larghe ed assortite — oro, argento, piombo, zinco, stagno, radio — con tesori non ancora appieno sfruttati, che ha una industria bene avviata ed in aumento costante, ha una popolazione di poco più di 6 milioni di abitanti, fra i quali solo circa 7 mila italiani.

Pur disponendo di un movimento di navi di oltre 5 milioni di tonnellate, ha avuto finora con il nostro Paese molte scarse relazioni di affari.

Occorrerà da parte del Lloyd Triestino molta iniziativa e lavoro di preparazione per avvicinare questo ricco continente, chiuso ancor ai traffici italiani.

Il 1935 ha segnato, secondo la relazione dell'Istituto Nazionale Fascista per gli scambi con l'estero, una ulteriore contrazione sia nelle esportazioni — specie della lana — sia nelle nostre vendite sui mercati australiani, le quali arrivano appena a un ottavo circa dei nostri acquisti colà.

Del resto questo movimento in discesa risulta anche dal bilancio della Compagnia del Canale di Suez per il 1936 nel quale è messo in rilievo come il traffico da e per l'Oceania sia diminuito di ben un milione e mezzo di tonnellate.

E poichè ho accennato al Canale di Suez, attraverso il quale devono passare tutte le linee assegnate al Lloyd triestino, consenta l'onorevole Senato che io mi indugi, pur brevemente, intorno a questo così vitale problema ed intorno alla Compagnia che il canale monopolizza.

Con la Convenzione del 5 gennaio 1856 la Compagnia universale del Canale di Suez ottenne la concessione per 99 anni, di costruire e di gestire il Canale fra il Mar Rosso ed il Mediterraneo, opera che fu inaugurata il 17 novembre 1869. Il capitale fu previsto in 200 milioni di franchi-oro e fu diviso in 400 mila azioni da 500 franchi.

Di queste 177.000, di proprietà del Kedivé Ismail di Egitto, vennero acquistate ad iniziativa di Disraeli dal Governo britannico — che si assicurò il possesso dell'Isola di Cipro che oggi sta trasformando in un grande aeroporto — e dopo averne combattuta l'idea ed ostacolata la costruzione finì col farvi un ottimo affare. Oltre ad avere su 32 membri, 10 nelle Assemblee (21 sono francesi ed uno olandese) e tre nel Consiglio, ha recuperato ad esuberanza la somma di 3.976.582 sterline sborsata per le azioni, con gli introiti dei dividendi i quali nel 1926 ammontarono a 950.000 sterline e a 1.550.000 nel 1927.

Trattasi come si vede di una gestione quanto mai redditizia; ciò risulta dal fatto che le azioni originali, pur ridotte nel 1924 da 500 a 250 franchi, sono quotate alla borsa di Parigi ad oltre 18.000 franchi. Gli introiti lordi della Compagnia furono nel 1934 di ben 856.410.000 di franchi e nel 1935 di 887.720.000 su 5.663 traversate per 31.750.802 tonnellate.

Ha contribuito, nell'ultimo tempo, ad accre-

scere questi introiti favolosi, la nostra bandiera. L'Italia è salita al secondo posto nel transito attraverso l'Istmo superando i sei milioni e mezzo di tonnellate, più del quinto del movimento globale, mentre per i passeggeri la proporzione è anche più schiacciante, essendo gli italiani 500.000 su 782.000 complessivi di tutte le nazionalità transitati nei due sensi.

I guadagni enormi di questo monopolio veramente aureo stanno per subire una riduzione.

Con il 1° aprile p. p. le tariffe sono state ridotte, ma le riduzioni non sembrano ancora bastevoli agli armatori britannici, che, a quanto risulterebbe, per conseguire ulteriori riduzioni, intendono adottare navi più veloci e combustibile più a buon mercato per riprendere con esse, come fa l'Australia per i trasporti del grano, il viaggio attorno al Capo di Buona Speranza, che il governo inglese sta ora fortificando, ad evitare per certe merci il più rapido ma assai più costoso Canale di Suez. Tutto ciò non può essere indifferente per il nostro Paese.

Il 17 novembre 1968 va a scadere la concessione, che non fu ancora rinnovata avendo il parlamento egiziano respinto nel 1909 la domanda presentata dalla Compagnia, alla quale premeva di allargare di 60 metri il canale; sembra opportuno, per quanto la scadenza non sia prossima, tenerne conto fin da ora, sia pure per la posizione prevalente dell'Italia nella nuova graduatoria nel traffico oltre l'Istmo e per la sua accresciuta contribuzione ai larghi proventi della concessionaria, sia per il carattere internazionale nello spirito e negli intendimenti della Società, come è concretato nello statuto del 1856, quello cioè di avvantaggiare il commercio dei popoli e di ridurre le gravezze dei noli marittimi. Perché con questo programma i promotori sotto la presidenza del simonista Barthèlèmy Prosper Enfantin crearono la Società degli studi per il taglio di Suez, la quale doveva essere non già una impresa di lucro, ma un ente destinato a favorire la diffusione della civiltà «rendendo più economiche e più rapide le comunicazioni tra i Paesi lontani» ed anche dai firmatari della Convenzione di Costantinopoli 29 ottobre 1888 che consacrava la neutralità del Canale, fu riconosciuto come un fondamento della vita economica mondiale.

L'Italia a questa impresa di così larga portata commerciale e di così essenziale beneficio per i suoi traffici mediterranei concorse, come è noto, con il progetto dell'ingegnere Luigi Negrelli, che fu anche eseguito e come è meno noto, con la fattiva partecipazione ed il contributo finanziario dei maggiori istituti triestini - Comune, Camera di commercio, Lloyd - e della Camera di commercio di Venezia, della città che del Canale fra il mar Rosso ed il Mediterraneo si era occupata nel suo Consiglio dei dieci fin dal 1504.

Le liti penali e civili intentate dagli eredi Negrelli e quelle degli enti citati, malgrado i loro valenti patrocinatori, fra i quali Raimondo Poincaré, che contestavano la validità del firmano di

concessione, chiedendo la quota loro spettante nella Commissione esecutiva, non condussero a risultati concreti, obbiettando gli avversari l'intervenuta prescrizione. La Società se è francese, perchè la sede della direzione è a Parigi, è però egiziana, poichè Ismailia è il campo della sua attività e come Società egiziana è regolata dalle leggi e dagli usi del Paese e sottoposta alla competenza di quei tribunali misti.

Non è forse da escludere che nella rinnovazione della concessione, che potrebbe essere domandata fra non molto, o nelle Convenzioni che ancora non sono state definite a Montreux fra noi e l'Egitto, data la conseguita sua sovranità, non possano non influire le mutate condizioni politiche, il vasto Impero Coloniale Africano, e la larga risonanza della grandezza dell'Italia nuova e non sieno prese in qualche considerazione dal Governo concedente nell'esercizio della sua sovranità di fronte a situazioni finanziarie di privilegio, proposte di giustizia equilibratrice e l'accresciuta collaborazione nostra mediterranea.

Non azzardo proposte: mi limito a un augurio ed ho finito. Possa il Canale di Suez che ingigantì l'importanza del grande Lago Latino, nell'equilibrio del mondo, diventare finalmente porta di libertà, non barriera che ostacoli la sicurezza e la prosperità dei popoli e possa l'Italia, dal Mediterraneo, verso il quale è tutta protesa, raggiungere, mercè la intrepida riordinata marina, le infallibili sue nuove fortune. (*Vivissimi applausi, congratulazioni*).

BANELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BANELLI. Onorevoli Senatori, dopo i discorsi che sono stati fatti oggi al Senato, sui problemi particolarmente attinenti alla marina mercantile e, in modo più particolare, dopo quanto ha detto il senatore Pitacco riguardo al problema del traffico che interessa la mia città, io mi limiterò a fare un breve ragionamento in materia, traendo lo spunto da quei dati che il relatore, senatore De Vito, con tanta precisione, e con forma così sintetica ma effettivamente spaziente in tutto quello che è il panorama della nostra marina mercantile, ci ha fornito.

Non posso però, quale marinaio io stesso, non solo per un legittimo orgoglio di casta ma anche per un doveroso riconoscimento, non ricordare, qui al Senato, quanto grande e quanto mirabile sia stato lo sforzo della nostra marina mercantile, incominciando dalle capitanerie di porto, dagli arsenali, da chi lavora negli uffici periferici ed in quelli centrali per arrivare infine agli stati maggiori di bordo ed agli equipaggi, in quella che è stata la nostra rapida spedizione e travolgente guerra in Africa Orientale.

Questo ho voluto ricordare, anche perchè, due anni or sono, quando ebbi l'onore di parlare per la prima volta della marina mercantile, fra la simpatica attenzione del Senato, avevo già messo in rilievo quali fossero le doti del nostro marinaio

e quale la sua capacità nell'affrontare i disagi della navigazione con quella tradizionale disciplina propria alla gente di mare, resa da noi veramente non comune dal clima fascista.

Pensate, onorevoli Senatori, che dal febbraio del 1935 fino alla conclusione dell'impresa africana, con un piccolo incremento portato al nostro tonnellaggio mediante un tempestivo acquisto all'estero, fatto ancora in buone condizioni di mercato, di sole 140.000 tonnellate di navi, la nostra marina mercantile ha provveduto al trasporto di ben 800.000 uomini, tra soldati equipaggiati ed operai, tra l'Italia e la Libia, l'Eritrea e la Somalia, operando in condizioni portuali rese difficili dalla mancanza delle banchine, dalla inospitalità delle coste nelle rade aperte e dall'avversità del clima, specie nel Mar Rosso, clima che talvolta riesce non solo insopportabile, ma addirittura micidiale, ove le navi non siano adeguatamente attrezzate di tende, frigoriferi, macchine refrigeranti, abbondante circolazione d'acqua ecc., e sulla quale necessità e possibilità di attrezzatura non è il caso di intrattenere ora il Senato.

Se ci riferiamo ai dati circa il costo della nostra impresa africana, che in cifra assoluta e con opportune comparazioni, rispetto al costo di precedenti spedizioni, ci ha fornito l'anno scorso il collega Felici, si può affermare che la spesa da noi sostenuta per tale gloriosa impresa fu relativamente esigua. Ciò si deve in gran parte a quanto ha potuto fare la marina mercantile, o meglio a quanto abbiamo potuto fare operando in modo assolutamente indipendente dall'estero e senza permettere ad altrui di lucrare ai nostri danni, mentre eravamo impegnati in questo fatto di così alta importanza nazionale. L'esempio dato, infine, di sottomissione spontanea agli ordini nella esecuzione dei compiti da parte degli armatori, dei cantieri, delle maestranze e degli equipaggi, è stato veramente grande e totalitario, per cui il Senato, valutando tutto il merito dimostrato anche in questa contingenza dalla nostra marina mercantile, le tributa il suo più vivo ringraziamento. (*Applausi*).

Nel mio precedente discorso, quando, io almeno, profano tra i profani, nulla ancora conoscevo circa una eventuale nostra impresa africana, dopo avere messo in rilievo le caratteristiche fondamentali dei nostri servizi marittimi sovvenzionati e quello delle navi adibite ad essi, dicevo senz'altro che in gran parte il tonnellaggio misto dei servizi postali di passeggeri e di merci, nel periodo fascista che andava dal 1925 (inizio dei servizi sovvenzionati, stabiliti in base alle nuove convenzioni) fino al 1934, aveva avuto per le comunicazioni con le Isole e con le Colonie una soddisfacente sistemazione, così come pure in detto periodo di tempo avevamo provveduto per il tonnellaggio delle nostre grandi linee transatlantiche. E mentre mettevo in giusto rilievo il grande sforzo che all'uopo avevamo compiuto, mercè l'indirizzo e le provvidenze del nostro Governo, rilevavo invece che scarso per rendimento

economico e per velocità, o comunque non appropriato, era il tonnellaggio che ancora impiegavano nella maggior parte dei casi per le altre comunicazioni, oltre gli Stretti, e, rispettivamente, quello che impiegavano nel bacino orientale del Mediterraneo.

Mettevo infine in rilievo l'importanza della marina libera da carico e, contro le tendenze della industria delle costruzioni navali, invocavo disponibilità di valuta per gli armatori che in quel momento si orientavano verso il mercato estero per l'acquisto di tonnellaggio di seconda mano, allora conveniente per prezzo.

Sono ora lieto di rilevare che da una recente dichiarazione dell'onorevole Ministro delle comunicazioni alla Camera e dalla relazione dell'onorevole De Vito, risulta che un programma elaborato dalla « Finmare », Società che disciplina le quattro grandi compagnie di navigazione neo-costituite, contempla la costruzione di 240.000 tonnellate di navi da linea con un fabbisogno finanziario di circa 900 milioni di lire, ivi compreso l'ammodernamento di due dei nostri grandi transatlantici. Questo tonnellaggio, da allestire entro cinque anni, dovrà precipuamente servire alle esigenze della Società « Italia » e del « Lloyd Triestino » per le linee oltre gli Stretti.

Credo che tale progetto, già vasto per lo sforzo finanziario che contempla, e per l'approvvigionamento dei materiali occorrenti, specie il ferro, nonchè per i contributi che dovrà pagare lo Stato in base alle vigenti disposizioni di legge, sia soddisfacente anche in relazione alle difficoltà del momento, per cui ben possiamo ringraziare il Ministro, di averci dato, da così alta sede, tali importanti assicurazioni, anche perchè, ripeto, per il tonnellaggio minore degli altri nostri servizi, per qualche tempo ancora, si può attendere la rinnovazione.

Non sono invece, onorevole Ministro, e Lei mi consenta di dirlo, altrettanto soddisfatto, quale marinaio che vede quello che può e quello che deve essere lo sviluppo nostro sul mare, per quanto ci è dato di conoscere circa la marina libera da carico. L'altra volta che parlai, in sede di marina mercantile, avevo detto e continuo ad affermarlo oggi, non temendo false interpretazioni al riguardo, neanche da parte dei miei colleghi di mare, che a me meno importava che l'Italia avesse una più grande od una più piccola marina mercantile, poichè ciò che per me più conta è che l'Italia abbia una marina mercantile economicamente efficiente.

E se per quanto riguarda la marina da carico, come gli armatori liberi chiedevano e come io invocavo nel 1934 ed al principio del 1935, si fosse accordata la valuta per l'acquisto di navi, usate all'estero, con l'incremento del tonnellaggio che ne sarebbe derivato per la nostra bandiera avremmo potuto non solo economizzare in esportazione aurea, per noli successivamente pagati, e che ancor oggi paghiamo in misura più accentrata alle bandiere estere, ma avremmo potuto

anzi costituire delle riserve, tanto più cospicue in quanto più si è elevato il mercato dei trasporti marittimi, che continua a mantenersi alto.

Ma il clima che in quel momento regnava fra di noi, più di tutto per la pretesa dei grandi cantieri navali, che anche l'armatore libero si mettesse sulla via delle nuove costruzioni, ha impedito o per lo meno ha molto limitato gli acquisti all'estero di tonnello da carico usato, il mercato del quale era allora abbondante, per qualità e per prezzo, mentre nemmeno una nave venne commessa all'industria nazionale delle costruzioni navali, poichè il costo delle nuove costruzioni era già in ascesa, e, comunque, esso era finanziariamente ed economicamente inaccessibile per il piccolo e medio armamento.

Dal che risulta, come appunto dicevo due anni or sono, che l'ingegnere navale deve rivolgere la sua attenzione alla politica delle costruzioni navali senza invadere per ragione alcuna il campo armatoriale, ove altre prerogative occorrono che non quelle proprie alla industria delle costruzioni navali.

Ognuno attui, e si specializzi, nel proprio settore economico, dal che risulterà talvolta meno danno, ma, nella stragrande maggioranza dei casi, e nella continuità, il tornaconto della Nazione.

Neanche in oggi in cui i noli sono saliti ad un insolito livello si possono fare favorevoli previsioni per quello che sarà lo sviluppo della nostra Marina da carico nel più immediato avvenire.

Questo perchè all'aumentato fabbisogno di tonnello nel mondo fa riscontro scarsezza nel mercato delle navi di seconda mano ed aumento del loro prezzo, mentre, in modo più assoluto ancora, noi non possiamo fare assegnamento sulle nuove costruzioni, che sono salite a prezzi altissimi e che, comunque, sarebbero di tarda consegna, per cui, di fronte all'incertezza circa la durata della attuale favorevole congiuntura per il tonnello marittimo mercantile, vengono meno, o sono molto incerte e rischiose, le basi del calcolo di convenienza.

In tale situazione di fatto, e poichè la marina mercantile deve in ogni suo settore essere continuamente rinnovata onde con il tempo non trovarci con essa come si troverebbe una Nazione che non provvedesse al suo incremento demografico, io invoco, nel caso concreto, per la nostra marina mercantile da carico, una legge organica, fondamentale duratura, legge che la marina da carico italiana non ha mai avuto, neanche nell'anteguerra, e ciò abbenchè provvedimenti di carattere finanziario molto importanti, prima e dopo, si siano presi in determinati momenti a favore della stessa. Ora raccomandando che anche per la marina da carico noi si abbia al più presto una legge, che sia come una tavola basilare da potersi consultare per un lungo periodo di tempo, nella quale occorrerà tenere conto di tutti i valori variabili contemplabili per un provvedimento di lunga durata.

Una legge, cioè, che sia la spina dorsale di un programma per la ricostruzione della nostra marina da carico, più puntando verso la qualità ed il rendimento economico che non sulla quantità, la quale in particolari congiunture farà presto ad aumentare all'infuori di assistenze particolari.

Bene opportunamente ha ricordato poc'anzi il senatore Ricci che la politica di autarchia, cui ogni paese ovviamente tende, limita il volume dei traffici internazionali. Soggiungo al riguardo che avendo recentemente fatto un giro molto interessante in Italia, ho notato, con molto piacere, in tutto il territorio attraversato, una vera grande trasformazione agraria, in quanto ovunque si vedono magnifici campi coltivati a grano. Non dico che abbiamo già in tasca il raccolto, ma ad ogni modo le previsioni per quest'anno sono buone. (Commenti). In prosieguo di tempo confido che il raccolto italiano del grano s'aggirerà stabilmente su quella cifra di 80-85 milioni che sono necessari alla nostra popolazione.

Quindi per quanto concerne le nostre importazioni di grano, come anche per altri cereali, è da prevedersi che il nostro fabbisogno marittimo rimanga su per giù quello che era negli anni di produzione normale o tutt'al più varierà di poco.

Abbiamo pure un incremento nell'attività mineraria del Paese, per cui possiamo tra altro prevedere una importazione in meno negli anni venturi di circa un milione di tonnellate di carbone rispetto al precedente fabbisogno. Stiamo anche per arrivare all'autonomia per i carburanti, e l'ulteriore elettrificazione delle nostre ferrovie lascia prevedere una progressiva diminuzione di combustibili da importare da oltre mare.

Già sulla base di questi elementi è da prospettarci una minore necessità di tonnello esclusivamente da carico; e bisogna quindi che il nostro programma marittimo ne tenga conto e più si orienti verso la politica di vettori di trasporto per conto altrui, entro i limiti della nostra capacità e della reciprocità con altre bandiere.

Si è accennato oggi ancora al concorso che era stato bandito tre anni or sono dal Governo per la ricerca di un migliore tipo di nave da carico. Dissi due anni fa che ero favorevole a studi di questo genere, purchè il tipo di nave prescelto non diventasse in certo qual modo obbligatorio e non si privasse l'armatore della necessaria latitudine di scelta. Se consideriamo che una costruzione in serie torna assai più all'economia dei nostri cantieri e dovrà costare evidentemente di meno per l'armatore che non le costruzioni di tipi diversi, sarà bene orientarci verso tale indirizzo, con il quale, stabilite le caratteristiche principali della nave si procede più alacramente e con maggiore perfezionamento nella costruzione, poichè calcolazioni, disegni, scali, sestii, macchine ed arredamenti non reclamano nuovi studi, nuove spese e nuovo tempo, tutto venendo in tale modo ad essere semplificato, con risultati

sempre migliori, ad ogni effetto, ed anche per una maggiore capacità di acquisizione per commissioni da altre marine.

Pur non pensando alla guerra, anche perchè le guerre non si possono fare ad ogni pie' sospinto, ma dato che la guerra rientra nelle possibilità di questo mondo, è necessario che la marina mercantile, che in tempi normali fatica e talvolta stenta la sua vita, possa nel momento più opportuno partire, per rendere al Paese che la sostiene tutti i servizi e tutti i vantaggi di cui è capace o che altre congiunture possano presentare.

E, siccome in tali congiunture, ed in previsione di esse, non si può andare o non è conveniente comperare navi altrove, è necessario che l'industria nazionale si attrezzzi, e si mantenga quanto possibile attrezzata, per poter fornire all'armatore ed al Paese il tonnelloccio occorrente nel più breve tempo possibile, per cui, anche per questo serio motivo si presenta la necessità di unificare per caratteristiche in singoli tipi la nave italiana, che il nostro Governo assisterà fin dal suo nascere e nell'esercizio della sua funzione economica.

L'I. R. I., che allo scopo ha costituito la Finmare con il capitale di 900 milioni di lire, ha portato a compimento il programma di fusione delle principali Società di navigazione sovvenzionate, con rapidità, entro i limiti di tempo stabiliti dal Capo del Governo.

Le quattro grandi compagnie, che dalla fusione sono derivate, per la gestione su base nazionale dei nostri più importanti e più grandi servizi marittimi, sono state messe in condizioni finanziarie e patrimoniali tali da far che esse possano effettivamente esplicare i loro compiti senza difficoltà e senza preoccupazioni.

È doveroso riconoscere che le Società hanno avuto un buon patrimonio navale a prezzo giusto, mentre ancora, dopo il loro riordinamento, ulteriori notevoli vantaggi sono ad esse derivati per l'incremento dei noli.

È da prevedere pertanto che queste quattro grandi Compagnie, con il denaro che per tale congiuntura incassano ed incasseranno più di quanto all'atto della loro costituzione era possibile preventivare, possano provvedere per il miglioramento del tonnelloccio dei rispettivi servizi non contemplato nel programma di rinnovamento accennato e riguardante l'« Italia » ed il « Lloyd Triestino ».

Il passaggio delle navi da una all'altra delle Società contemplate nel piano di fusione in esame è avvenuto in modo encomiabile, rapido e senza disguidi; così dicasi per le direzioni, come pure per il personale che, cosa questa delicatissima, è avvenuto senza determinare seri inconvenienti. Credo infine che nel settore commerciale, per il quale io nutro qualche apprensione, relativa alla capacità di acquisizione, di traffico e di nolo nei primi tempi delle nuove formazioni, non si sieno avvertite conseguenze rilevabili, sia per le dispo-

sizioni prese, come anche perchè la fusione ha coinciso con un momento mercantile favorevole.

Ad ogni modo, per quanto riguarda specialmente i nostri interessi nei traffici dell'Europa Centro Orientale, vorrei che un'azione più svelta potesse svolgersi nei principali centri di produzione di quel nostro interessante retroterra, onde tempestivamente fornire gli elementi per il computo del costo e di tempo dei nostri trasporti.

La legge con la quale venne costituita la « Finmare » e vennero raggruppate in quattro grandi Società le nove prime esistenti, ha trovato, come ho detto or ora, in sede di attuazione, rispondenza nazionale perfetta anche per quanto riguarda i porti Adriatici, i quali hanno anzi avuto i loro servizi migliorati. È da augurarsi specialmente per i porti adriatici ultimi annessi all'Italia, che le cose ora rimangano come sono. Dico questo poichè noi, come gli altri cittadini aventi obblighi verso lo Stato ed aventi quindi dei diritti, sposati allo Stato italiano ci sentiamo perfettamente tranquilli, certi come siamo che il nostro Stato, retto dal Governo Fascista, provvederà sempre alle nostre necessità. Quindi, mi raccomando, onorevole Ministro, che lo stato di cose ora costituito non venga modificato; e non solo per questo, ma anche perchè ricordo da quando ancora navigavo quanto risultava dai discorsi che si pronunciavano al Parlamento Italiano, e che io leggevo nei giornali che mi raggiungevano oltremare, per esempio, per quanto si verificava per le ferrovie nel movimento di flusso e riflusso tra l'esercizio statale e quello privato.

Ora sarebbe bene che tali movimenti, di andata e ritorno, non avvenissero in seguito per quella parte della marina mercantile che ci occupa in questo momento, in quanto non vorrei che nei momenti difficili il tonnelloccio passasse allo Stato od alle Aziende parastatali, e, quando tutto fosse un'altra volta a posto, ritornasse all'amministrazione privata, per poi ricominciare.

BENNI, *ministro delle comunicazioni*. La legge stessa stabilisce la statica per sei anni, la statica più assoluta.

BANELLI. Sì! sono sei anni, ma la vita di una nave e quella di una Società sono più lunghe.

Su questo argomento ho finito. Parlerò ora delle scuole nautiche, o meglio del prodotto di tali Istituti. Noi avevamo nell'immediato dopo guerra, o per lo meno da quando ho cominciato ad occuparmi come deputato della cosa pubblica, un eccesso di assolti nautici rispetto alla capacità di assorbimento della marina mercantile, per cui molti giovani preparati per la carriera marittima rimanevano praticamente senza possibilità di impiego. Quindi spreco di spese per gli Istituti nautici e delusione nei giovani che li avevano frequentati, nonchè per le famiglie che ne sostennero l'aggravio. Le cose sono state successivamente migliorate essendo stato trovato il modo di creare maggiore equilibrio tra numero di Istituti nautici, frequentazione di essi e fab-

bisogno della marina. In oggi la situazione è nuovamente mutata, facendo difetto la nostra marina mercantile di macchinisti, mentre abbondano i giovani ufficiali di coperta che non riescono a trovare imbarco. Ciò ritengo possa spiegarsi col fatto che per l'aumentato tonnello unitario delle singole navi vi è minore bisogno quantitativo di ufficiali di coperta, mentre con l'aumento della potenza motrice della nave aumenta il fabbisogno di macchinisti, più in rapporto geometrico che aritmetico, poichè all'aumento del tonnello unitario, di potenza e di lusso di una nave, corrispondono infinite altre esigenze che reclamano macchine, motori ausiliari ed i rispettivi conducenti.

Che cosa avviene per gli ufficiali di coperta? La nostra legislazione, sempre provvida, ha previsto che il giovane che compie gli studi nautici, e che vuole effettivamente dedicarsi alla navigazione, trovi immediato imbarco per fare il tirocinio pratico prescritto dalla legge, sulle navi delle nostre Società marittime sovvenzionate.

Invero il giovane allievo ufficiale vi si imbarca abbastanza facilmente e gode a bordo un trattamento intermedio tra quello del sottufficiale e dell'ufficiale, con alloggio e mensa separati dal resto dell'equipaggio, facendo il servizio di navigazione sul ponte di comando, a fianco dell'ufficiale, del quale diventa un vero e proprio ausiliario. Senonchè il giorno in cui il prescritto tirocinio di navigazione è effettuato, ed il giovane si presenta alla Capitaneria di porto per sostenere la prova pratica della sua capacità nautica, uscendone con la sua bella patente di capitano marittimo, le cose incominciano ad andar male, sia per mancanza di imbarco, sia per necessità di vita.

Come vi ovvia il giovane? Cercando imbarco quale marinaio! Ed ecco che subito questo giovane, in sull'affacciarsi alla vita, con tutte le prospettive di una carriera, incomincia col trovarsi in condizioni difficili, sotto vari aspetti. Prima di tutto perchè neanche il posto di marinaio è facile a trovare; poi perchè con tale imbarco retrocede moralmente e materialmente dall'alloggio e dalla mensa degli allievi all'alloggio ed alla mensa della ciurma ove si trova, tra altro, a disagio, perchè viene considerato usurpatore di un posto altrui; perchè riceve a bordo mansioni diverse; mentre ancora la recluta, dopo di lui uscita dalla scuola, ha il posto ed il trattamento che egli stesso aveva già goduti, prima del conseguimento della patente che gli conferisce il grado più alto di capitano marittimo.

Sopravviene poi la necessità di formarsi la propria famiglia, per cui appena gli si presenta l'occasione del meno ambito impiego a terra che gli dia la possibilità di vivere e di garantirsi l'avvenire nell'organico di qualche Società, ecco che questo giovane, preparato per la carriera marittima, la diserta definitivamente, convertendosi in un

corrispondente commerciale od in un impiegato contabile, non a tale scopo educato e che tutto al più potrà diventare ragioniere, se tempo, voglia e mezzi avrà per conseguire il diploma.

Vedrà l'onorevole Ministro, ciò che potrà essere fatto per i giovani che vengono a trovarsi in tale situazione, forse avviandoli verso l'aviazione per i servizi aerei civili, od in altro modo provvedendo.

Passando ai porti dirò, per le ragioni che ha sviluppato l'onorevole senato Ricci ed in base agli elementi che ci sono stati forniti dalla relazione De Vito, che nulla era logico attenderci, se non la diminuzione del movimento portuale registrata e che è dovuta a varie circostanze. Appunto per le ragioni fatte presenti non credo che si possa sperare in una grande prossima ripresa di questo movimento, sebbene il domani sia sempre nelle mani di Dio. Dobbiamo pensare, per quelle che sono e che saranno le conseguenze dell'autarchia economica nostra ed altrui che i traffici, salvo punte, determinate da fenomeni straordinari o artificiali, tenderanno a stabilizzarsi su quote più basse; quindi grandi illusioni per le attività portuali non si possono nutrire. Ad ogni modo, se contrariamente alle previsioni, vi sarà un maggiore movimento di merci di massa i nostri porti sono sufficientemente attrezzati per poterlo smaltire, e ben venga il momento!

Per quanto concerne i porti di Trieste e di Fiume vi è una sostanziale differenza nei confronti di quanto avviene per gli altri nostri porti, i quali hanno un retroterra proprio nazionale obbligato, mentre il retroterra di Trieste e di Fiume è un retroterra contrastato dallo sviluppo portuale e marittimo di altri paesi. Evidentemente, bisogna attuare in conformità a questa situazione di fatto. I porti di Trieste e di Fiume, anche ove, per inconcessa ipotesi, fossero rimasti all'Austria o fossero andati ad altro raggruppamento politico, non avrebbero potuto avere dopo la guerra mondiale la posizione preminente che avevano prima, inquantochè, in più ed in diverso di allora, ci sono altre marine che si sono affacciate nella competizione, per cui sempre Trieste e Fiume avrebbero perduto parte dei propri traffici. E se hanno perduto di più di quanto si poteva un tempo prevedere, questo lo si deve alla grande trasformazione politica avvenuta nel nostro retroterra geografico ed economico, la quale è andata oltre ogni previsione.

Ritengo che, in più di quanto già è stato fatto per rimediare a tale situazione, noi si debba in oggi ricercare nuove possibilità di acquisizione mercantile per Trieste e Fiume dando sempre più carattere ed attrezzatura a questi nostri due porti per i servizi di velocità.

Ed allora, si dovrebbe fare che anche le navi dei servizi regolari una volta empiti i fianchi di merci, e quando suoni l'ora stabilita dagli itinerari, vengano il più rapidamente possibile avviate verso i porti di destinazione, perchè vi arrivino con il vantaggio necessario rispetto alla concor-

renza di altre marine in luogo di perdere tempo a zigzagare nell'Adriatico.

Questo con riguardo ai porti di Trieste e di Fiume che, considerati un unico sistema con i porti di Venezia, Ancona, Bari e Brindisi, agli effetti della navigazione sarebbero più distinti, con quest'ultimo, dagli altri per qualità di traffico e vi si provvederebbe alternando le partenze od intensificandone la frequenza.

Concludendo, non senza raccomandare al cuore ed alla mente dell'onorevole Ministro quello che più particolarmente ho detto riguardo la marina da carico, ricordo che essa rappresenta una vera fonte di ricchezza per la Nazione, come nei cicli della storia dell'armamento, si è sempre verificato.

Ho cominciato la mia vita di marinaio con la nave da carico, la ho seguita dopo, e la seguo ancora, e vi ho parlato, onorevoli Senatori, con sincera convinzione, tratta dall'esperienza.

E se la marina da linea si presenta sotto certi aspetti anche politicamente più necessaria, come abbiamo visto recentemente nella campagna etiopica, la marina da carico ne è l'alleata, che la integra e che restituisce ad usura al Paese quello che ad essa più limitatamente si dà. Dico infine che il ciclo di depressione, incominciato nell'ottobre del 1929, col crollo di Wall Street, forse da per sé stesso non sarebbe stato così profondo e così lungo negli anni, se non vi avesse influito la politica speculatrice internazionale, per cui vedemmo perfino bruciati i prodotti piuttosto che venderli a prezzo meno remunerativo. Viviamo oggi in una situazione inversa, non so quanto spontanea o quanto artificialmente prodotta. Prima, per quasi cinque anni seguiti a Wall-Street, la nostra marina da carico ha languito, sofferto e si è assottigliata. Oggi, in fase di ripresa mercantile, che produce noli marittimi molto alti, dovuti in modo così precipuo alla politica degli armamenti, non possiamo provvedere all'aumento del nostro tonneggio da carico, mancando i mezzi e mancando più di tutto la fiducia circa le origini e la durata di questa congiuntura che ha fatto salire il mercato delle navi a livelli altissimi.

Penso al riguardo che la impresa etiopica, da noi sostenuta e portata a compimento in modo così meraviglioso e rapido, non poteva causare come fatto politico ed economico il movimento al rialzo cui assistiamo, se non perchè presa a pretesto per agitare gli animi. Onde la corsa verso gli armamenti ed i grandi rifornimenti delle materie prime e delle scorte che ansiosamente ricercano i Paesi ricchi, in previsione di chissà quali cataclismi, a tutto vantaggio dei soliti grandi cartelli e della speculazione internazionale, ora volta al gioco del ribasso, ora al gioco del rialzo, con pace delle popolazioni che ne pagano le spese.

Mentre noi, presi di mira dalla politica che ci ha avversato durante la spedizione etiopica, e che ci avversa tuttora, almeno per l'incidenza che il rialzo dei prezzi delle materie prime ha per la nostra economia, proprio noi, meno degli altri,

per scarsità di navi da carico, ricaviamo dalla congiuntura mercantile che l'indirizzo attuale produce, in confronto di quanto avremmo potuto fare con quel maggiore numero di navi che l'armatore privato italiano voleva acquistare in tempo, nel 1934-35, spintovi dalla convenienza del mercato e da quella sensibilità mercantile che altri è impossibile abbiano.

Una legge per la marina da carico, organica e duratura, è dunque la invocazione che ancora una volta in chiosa al mio dire io rivolgo al Governo, e mi auguro, onorevole Ministro, che domani, quando lei parlerà, ci porti assicurazioni al riguardo, magari vicino alle critiche che potrà rivolgermi per quanto altro ho detto di marina mercantile, di questo strumento cioè che consideriamo indispensabile per la nostra espansione. (*Vivissimi applausi e molte congratulazioni*).

SECHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SECHI. Soltanto quattro parole: due per raccomandare (dopo tutto quello che bene si è fatto per l'organizzazione dei grandi servizi di linea, con la istituzione delle quattro grandi Compagnie), che la visione dei grandi servizi non distolga troppo l'attenzione dalla marina da carico; questa è cosa del tutto diversa, come bene ha detto il collega Banelli, pur non potendo associarmi alla sua richiesta di una legge organica per la medesima, che non credo potrebbe recarle giovamento alcuno, ma merita anch'essa molta considerazione.

Una marina da carico di giusta consistenza sarà sempre necessaria all'Italia, perchè merci di massa da importare ce ne saranno sempre in misura molto notevole.

Vorrei raccomandare che per questa marina da carico giuochi sempre in pieno la libera iniziativa degli armatori, dei singoli armatori; vorrei che l'organizzazione fosse del tipo che dirò familiare, non vedrei affatto di buon occhio, ad esempio, la costituzione per essa di grandi aziende armatoriali che d'altronde in Italia non sono mai esistite, ed è stata grande fortuna.

Infatti mentre le grandi aziende armatoriali esercenti servizi di linea nei quali prevale il trasporto dei passeggeri sono andate anche da noi più o meno alla malora, le modeste aziende da carico hanno potuto resistere e vivere con aiuti infinitamente minori del pubblico Erario.

Una sola azienda da carico si distacca dal tipo che a me sembra il migliore, la Cooperativa Garibaldi: ma essa ha fisionomia speciale, ha una ragione politica e sociale di vita: nulla obbietto nei suoi riguardi, pur ritenendo utile che anch'essa non si ingrossi troppo.

Tutto il resto conviene resti quello che è sempre stato nelle nostre tradizioni, specialmente nelle tradizioni dell'operosa e avveduta gente di mare ligure, alla quale dobbiamo il grosso della nostra flotta da carico di lungo corso.

Le altre due parole, delle quattro che costituiscono questo discorso, mi servono per dire che

mi associo in pieno alle considerazioni egregiamente svolte dal collega Pitacco sulla esosità delle tariffe di transito nel Canale di Suez; una vera iniquità, che taglieggia gli armatori di tutto il mondo, con questa grave differenza però:

Come ha detto Pitacco il tesoro britannico, con una iniziativa geniale se non proprio geniale, al momento buono si impossessò di un grosso pacchetto di azioni della Compagnia del Canale di Suez, credo che anche nelle casse del tesoro francese ve ne sia un pacchetto abbastanza consistente; le tariffe sono naturalmente uguali per tutte le bandiere, ma almeno metà del denaro che sborsa all'uopo l'armatore britannico affluisce sotto forma di dividendi nelle casse di quel Tesoro, e notevole apporto ne ha pure il Tesoro della Francia: i quali paesi, pertanto, possono appoggiare la propria marina mercantile, come sempre ha fatto la Francia, poco importa pel soggetto del discorso se con scarsi risultati, come l'Inghilterra non ha fatto nel passato perchè la sua marina non ne aveva bisogno disponendo di un enorme mercato nazionale, ma sta facendo anch'essa da qualche tempo. Non ne aveva bisogno in passato non perchè i suoi armatori fossero più abili degli altri, io credo che nessuno superi l'avvedutezza dei liguri, ma perchè disponeva di una enorme base nazionale costituita dai traffici dell'Impero; è chiaro che allora riesce assai più agevole estendere la propria attività ai trasporti fra terzi, quando invece la base nazionale è ristretta si riesce tutto al più a raccogliere le briciole dei medesimi.

Se al mondo ci fosse un minimo di giustizia, e soprattutto di equità, non si dovrebbe verificare il fatto vergognoso di gente che ha comperato le azioni a 500 franchi oro e da gran tempo incassa di dividendo annuo somme pressochè equivalenti, in un'impresa assolutamente sicura sotto tutti i punti di vista, perchè, purtroppo, è necessario avvalersi del Canale: la via del periplo africano può convenire in casi eccezionali, che la Compagnia del Canale si affretta ad eliminare ribassando di pochi centesimi le tariffe.

Insomma, queste sono determinate con l'esclusivo criterio di lasciare qualche vantaggio in confronto del periplo africano: se poi ne risulta guadagno enorme e ingiustificato al capitale impegnato nell'impresa, nessuno arrossisce, anzi gl'interessati si fregano le mani per la gioia.

Non faccio proposte, anche perchè non saprei formularne. Ho però desiderato segnalare il fatto, perchè ritengo ne valga la pena, anche a scorno dei profittatori di un privilegio quanto mai ingiusto per non dire iniquo. (*Applausi*).

SANDICCHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANDICCHI. Onorevoli colleghi. Sento di dover rivolgere in questa Assemblea un vivo plauso ed espressioni di sincera riconoscenza al Regime, al Ministero delle comunicazioni e al personale dell'Amministrazione ferroviaria per l'opera importante della elettrificazione della linea del Mezzo-

giorno, compiuta in un tempo meravigliosamente breve e tra non lievi difficoltà, vinte dalla competenza e dalle infinite risorse del personale ferroviario; opera che ha reso dilettevole un viaggio finora, diciamo pure, penoso; opera che aumenta grandemente i traffici e che così anche ravvicina sempre più il nord col sud; opera, infine, che speriamo possa essere presto coronata dalla esecuzione delle altre in progetto, e specie dalla elettrificazione della linea ferroviaria dell'Ionio, la quale concorrerà, fra l'altro, ad evitare, mediante opportuni raccordi, inconvenienti che tuttora possono verificarsi nella linea principale del Mezzogiorno, per il fatto che, come tutti sanno, essa ha un solo binario. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Chiusura di votazione.

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

I senatori segretari fanno la numerazione dei voti.

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Acquarone, Ago, Andreoni, Anselmi, Antona Traversi, Appiani, Asinari di Bernezzo. Asinari di San Marzano, Azzariti.

Bacelli, Baldi Papini, Banelli, Barcellona, Barzilai, Bastianelli, Bazan, Belfanti, Belluzzo, Benicelli, Bergamini, Berio, Bevione, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bocciardo, Bombi, Bonardi, Boncompagni Ludovisi, Bongiovanni, Broccardi, Broglia, Burzagli.

Calisse, Campolongo, Casanuova, Casertano, Casoli, Cassis, Castelli, Catellani, Cattaneo Giovanni, Caviglia, Ceslesia, Centurione Scotto, Chimienti, Cian, Cicconetti, Cini, Ciruolo, Conci, Concini, Contarini Conti Sinibaldi, Conz, Cozza, Credaro, Crespi Mario, Crispolti, Crispo Moncada, Curatulo.

D'Achiardi, D'Ancora, De Marinis, De Martino Augusto, De Riseis, De Vito, Di Benedetto, Di Donato, Diena, Di Frassineto, Di Marzo, Di Mirafiori Guerrieri, Di Vico, Ducci, Dudan.

Etna.

Facchinetti, Faelli, Faina, Fedele, Felici, Ferrari, Flora, Foschini, Fraschetti.

Galimberti, Gallenga, Gasperini Gino, Gatti Salvatore, Gazzera, Gherzi Giovanni, Giampietro, Giannini, Giardini, Giordano, Giuria, Giuriati, Giusti del Giardino, Grazioli, Graziosi, Guaccero, Guadagnini, Gualtieri, Guglielmi, Guidi.

Imberti.

Josa.

Krekich.

Lauza Branciforte, Libertini Gesualdo, Libertini Pasquale, Lissia, Luciolli.

Mambretti, Manzoni, Maragliano, Marcello, Marscalchi, Marozzi, Marracino, Mayer, Mazzoccolo,

LEGISLATURA XXIX — 1ª SESSIONE 1934-37 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 MAGGIO 1937

Miari de Cumani, Milano Franco d'Aragona, Millosevich, Montefinale, Montresor, Mormino, Mosconi.

Nicastro, Nicolis di Robilant, Nomis di Cossilla, Nucci, Nunziante.

Occhini, Orsi, Ovio.

Padiglione, Peglion, Perris, Petrone, Pinto, Pittacco, Porro Carlo, Porro Ettore, Pujia, Puricelli.

Raimondi, Raineri, Rava, Reggio, Ricci, Rolandi Ricci, Romano Michele, Romano Santi, Romei Longhena, Romeo Nicola, Rota Giuseppe, Ruffo di Calabria, Russo.

Sailer, Salucci, Salvi, Sanarelli, Sandicchi, Sani, Santoro, Scaduto, Scavonetti, Scotti, Sechi, Segrè Sartorio, Silj, Sirianni, Sitta, Solari, Soler, Spiller, Strampelli.

Tacconi, Tallarigo, Taramelli, Tassoni, Thaon di Revel grande ammiraglio Paolo, Theodoli di Sambuci, Tiscornia, Todaro, Tofani, Tolomei, Tomasi della Torretta, Torre, Tosti di Valminuta, Trecani.

Vaccari, Valagussa, Versari, Volpi di Misurata, Zerboglio, Zoppi Gaetano, Zoppi Ottavio, Zupelli.

Risultato di votazione.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI (1686):

Senatori votanti	196
Favorevoli	191
Contrari	5

Il Senato approva.

Ricostituzione dei comuni distinti di Fratte Rosa e di San Lorenzo in Campo in provincia di Pesaro (1506):

Senatori votanti	196
Favorevoli	191
Contrari	5

Il Senato approva.

Approvazione del Protocollo stipulato in Rio de Janeiro il 5 novembre 1936, fra l'Italia e il Brasile addizionale al Trattato di estradizione del 28 novembre 1931 (1642):

Senatori votanti	196
Favorevoli	192
Contrari	4

Il Senato approva.

Obbligatorietà della frequenza dei corsi preliminari allievi ufficiali di complemento per studenti universitari (1650):

Senatori votanti	196
Favorevoli	190
Contrari	6

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1936-XV, n. 2382, che proroga alcune disposizioni di carattere transitorio riguardanti il personale militare della Regia Aeronautica (1654):

Senatori votanti	196
Favorevoli	190
Contrari	6

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 288, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Svezia il 1° dicembre 1936 (1675):

Senatori votanti	196
Favorevoli	189
Contrari	7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1937-XV, n. 366, con il quale è stato approvato il piano regolatore edilizio della zona del centro della città di Gallarate e sono state dettate norme per la sua attuazione (1676):

Senatori votanti	196
Favorevoli	188
Contrari	8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1937-XV, n. 360, recante proroga del termine della durata in carica del Consiglio d'Amministrazione dell'Ente autonomo « Volturno » in Napoli (1677):

Senatori votanti	196
Favorevoli	189
Contrari	7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 gennaio 1937-XV, n. 210, recante norme dirette ad agevolare i finanziamenti occorrenti agli assuntori di forniture e di lavori che interessano la

LEGISLATURA XXIX — 1^a SESSIONE 1934-37 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 MAGGIO 1937

difesa nazionale nonchè agli assuntori di opere pubbliche in Africa Orientale Italiana (1679):

Senatori votanti	196
Favorevoli	190
Contrari	6

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 febbraio 1937-XV, n. 438, riguardante la sistemazione di edifici ai valichi alpini di frontiera (1680):

Senatori votanti	196
Favorevoli	190
Contrari	6

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1937-XV, n. 385, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1936-37 (1681):

Senatori votanti	196
Favorevoli	190
Contrari	6

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1937-XV, n. 466, concernente la concessione di contributi per incoraggiare la coltivazione del cotone in provincia di Foggia (1682):

Senatori votanti	196
Favorevoli	189
Contrari	7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 271, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Germania il 10 dicembre 1936-XV (1683):

Senatori votanti	196
Favorevoli	189
Contrari	7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 febbraio 1937-XV, n. 338, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale, stipulati in Roma, fra l'Italia ed i Paesi Bassi, il 1° gennaio 1937-XV (1684):

Senatori votanti	196
Favorevoli	190
Contrari	6

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 287, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Turchia, il 29 dicembre 1936-XV (1685):

Senatori votanti	196
Favorevoli	190
Contrari	6

Il Senato approva.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito i senatori Felici, Cozza, Facchinetti, De Marinis e Foschini a presentare alcune relazioni.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 febbraio 1937-XV, n. 373, riguardante la proroga del termine di attuazione del piano di risanamento della zona Astagno in Ancona e l'isenazione venticinquennale dalle imposte e sovrimeposte sui nuovi fabbricati della zona stessa (1661). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 aprile 1937-XV, n. 522, che regola il trattamento economico del personale del Sottosegretario di Stato per gli scambi e per le valute addetto agli Uffici commerciali all'estero (1708). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 marzo 1937-XV, n. 465, concernente l'approvazione dell'atto 4 febbraio 1937-XV aggiuntivo alla convenzione di concessione dell'esercizio della rete ferroviaria secondaria della Penisola salentina (1692). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° febbraio 1937-XV, n. 395, che reca varianti all'organico dei cancellieri giudiziari militari e ad altre disposizioni vigenti sull'Amministrazione della giustizia penale militare (1714). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 febbraio 1937-XV, n. 528, relativo alla proroga, fino al 30 giugno 1937-XV, delle disposizioni sul trattamento economico del personale militare in servizio nell'Africa Orientale Italiana (1707). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 febbraio 1937-XV, n. 467, che abolisce il limite minimo di età anche per la concessione del Regio

LEGISLATURA XXIX — 1ª SESSIONE 1934-37 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 MAGGIO 1937

assentimento agli ufficiali della Regia marina e della Regia aeronautica (ruolo naviganti) (1699). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

PRESIDENTE. Do atto ai senatori Felici, Cozza, Facchinetti, De Marinis e Foschini 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 disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI (1718). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 settembre 1936-XIV, n. 1900, portante modificazioni al Testo Unico delle leggi sui Consigli e sugli uffici provinciali dell'economia corporativa (1494). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 febbraio 1937-XV, n. 211, concernente la esenzione dalla tassa di bollo degli atti di querela per i delitti preveduti dal titolo IX, capo I, e dell'articolo 530 del Codice penale, commessi in danno di persone povere (1572-B). — (Modificato dalla Camera dei Deputati);

Contributo dello Stato per la pubblicazione degli Atti delle Assemblee costituzionali italiane dal Medioevo al 1831 e delle Carte finanziarie della Repubblica Veneta (1644). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Aumento degli onorari e dei diritti spettanti agli avvocati, ai procuratori, agli esercenti il patrocinio legale ed ai notai (1647). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Modificazione dell'articolo 16 della legge organica sul monopolio dei sali e dei tabacchi 21 gennaio 1929-VII, n. 67 (1651). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Cartelli pubblicitari lungo le strade pubbliche e le autostrade (1652). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 aprile 1937-XV, n. 452, che apporta modificazione al ruolo transitorio della Corte dei conti per la Sezione giurisdizionale delle pensioni di

guerra (1678). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 aprile 1937-XV, n. 498, contenente disposizioni riguardanti la non applicazione ai reclutamenti nei ruoli di personali militari del Regio decreto-legge 7 dicembre 1936-XV, n. 2109, recante agevolanze per l'ammissione ai pubblici concorsi per l'anno XV (1697). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 febbraio 1937-XV, n. 339, concernente l'importazione di peperoni rossi, secchi, e di caffè di origine dalle Colonie italiane (1700). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 marzo 1937-XV, n. 367, riguardante la istituzione della sede di Tribunale nei Comuni di Lecco e di Pordenone e della sede di Pretura nel Comune di Aidone (1701). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 aprile 1937-XV, n. 523, che apporta modificazioni al Regio decreto-legge 5 ottobre 1936-XV, n. 1746, contenente disposizioni intese a combattere perturbamenti del mercato nazionale ed ingiustificati inasprimenti del costo della vita (1706). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 gennaio 1937-XV, n. 22, che contiene nuove norme regolatrici della produzione e dello smercio dell'alcool di prima categoria (1710). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1937-XV, n. 450, che autorizza la spesa di lire 1.500.000 per provvedere a rimboschimenti da eseguire per la celebrazione dell'Impero (1711). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI (1719). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

La seduta è tolta (ore 19,30).

PROF. GIOACCHINO LAURENTI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti