

CXVII^a SEDUTA

SABATO 2 APRILE 1938 - Anno XVI

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Congedi | Pag. | 3882 | |
| Disegni di legge: | | | |
| (Approvazione): | | | |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 aprile 1936-XIV, n. 821, concernente la istituzione del ruolo organico del personale dirigente del Consiglio Nazionale delle Ricerche » (1238). — (Approvato dalla Camera dei Deputati) | | 3888 | |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 dicembre 1937-XVI, n. 2213, portante norme che regolano l'uso del marchio nazionale obbligatorio per i prodotti ortofrutticoli destinati all'esportazione » (2094). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). | | 3889 | |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 ottobre 1937-XV, n. 2513, relativo alla costituzione dell'Ente per il cotone dell'Africa Italiana » (2110). — (Approvato dalla Camera dei Deputati) | | 3889 | |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 novembre 1937-XVI, n. 2351, concernente la posizione di « congedo speciale » per gli ufficiali della Regia aeronautica » (2132). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). | | 3889 | |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1938-XVI, n. 89, che proroga il Regio decreto-legge 28 aprile 1937-Anno XV, n. 707, relativo al noleggio di navi mercantili per esigenze straordinarie di Amministrazioni dello Stato da parte del Ministero delle comunicazioni (Marina mercantile) » (2158). — (Approvato dalla Camera dei Deputati) | | 3889 | |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 novembre 1937-XVI, n. 2105, contenente norme tecniche di edilizia con speciali prescrizioni per le località colpite dai terremoti » (2166). — (Approvato dalla Camera dei Deputati) | | 3890 | |
| « Estensione agli ufficiali giudiziari di disposizioni riguardanti gli iscritti ai Fasci di combattimento anteriormente al 28 ottobre 1922 » (2169). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). | | 3890 | |
| | | | « Norme per regolare il cumulo di stipendi e pensioni a carico dello Stato » (2171). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). |
| | | | 3890 |
| | | | « Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 ottobre 1937-XV, n. 2627, che aggiorna gli articoli 7 e 8 della legge 13 giugno 1935-XIII, n. 1116, relativa al riacquisto della capacità militare, alla riabilitazione, alla reintegrazione nel grado, all'impiego di condannati incorsi nella incapacità militare e all'istituzione di reparti militari speciali » (2176). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). |
| | | | 3891 |
| | | | « Esonero dal pagamento di qualsiasi diritto erariale all'alcole carburante ottenuto da sorgo durante la campagna 1938-39 » (2196). — (Approvato dalla Camera dei Deputati) |
| | | | 3892 |
| | | | « Modificazioni ed aggiunte alle norme vigenti in materia di mutui della Cassa depositi e prestiti » ((2202). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). |
| | | | 3892 |
| | | | « Approvazione del contratto in data 3 luglio 1937 relativo a dilazione di pagamento del residuo debito del comune di Viareggio verso lo Stato in lire 377.733,18 per vendita arenile demaniale » (2203). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). |
| | | | 3893 |
| | | | « Approvazione del contratto 16 novembre 1937-XVI, riguardante la vendita alla Società anonima orbetellese bonifiche, in deroga all'articolo 2 del Regio decreto-legge 24 novembre 1927, n. 2461, dell'immobile detto « Torre Avvoltore » in Monte Argentario, d'importante interesse storico ed artistico » (2205). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). |
| | | | 3893 |
| | | | « Ordinamento dei Monti di credito su pegno » (2209). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). |
| | | | 3893 |
| | | | (Discussione): |
| | | | « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII » (2165). — (Approvato dalla Camera dei Deputati) |
| | | | 3898 |
| | | | FELICI |
| | | | 3898 |
| | | | RICCI |
| | | | 3902 |
| | | | FLORA |
| | | | 3909 |

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| (Presentazione) | 3882 |
| (Seguito della discussione): | |
| « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII » (2083). — (Approvato dalla Camera dei Deputati) | 3882 |
| BUFFARINI GUIDI, sottosegretario di Stato per l'Interno | 3882 |
| Messaggio di S. A. R. il Duca d'Aosta. | 3908 |
| PRESIDENTE. | 3908 |
| Relazioni: | |
| (Presentazione) | 3882 |
| Votazione a scrutinio segreto: | |
| (Risultato) | 3912 |

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Bodrero per giorni 5; Mario Crespi per giorni 5; D'Achiardi per giorni 4; Imberti per giorni 5; Morèseo per giorni 5; Orsini Baroni per giorni 5; Sani per giorni 1.

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

Presentazione di un disegno di legge e di relazioni.

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

GUIDO BISCARETTI, segretario:

DISEGNI DI LEGGE.

Dal Ministro delle finanze:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 marzo 1938-XVI, n. 218, contenente disposizioni per la chiusura degli Uffici pel cambio delle corone e dell'Ufficio di verifica e compensazione per le nuove Provincie (2221).

RELAZIONI.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 novembre 1937-XVI, n. 2119, recante disposizioni per la disciplina del commercio della manna (2140). — *Rel. VALAGUSSA.*

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1938-XVI, n. 191, contenente norme aggiuntive al regolamento delle ricevitorie, delle

aziende dei servizi rurali dell'Amministrazione postale e telegrafica, approvato con Regio decreto 5 novembre 1937-XVI, n. 2161 (2214). — *Rel. FELICI.*

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1938-XVI, n. 191, relativo al finanziamento della Sezione autonoma della Cassa di risparmio della Libia per le case popolari (2215). — *Rel. FELICI.*

Seguito della discussione del disegno di legge:
« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII » (N. 2083). — (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 dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII ».

Ha facoltà di parlare l'On. Sottosegretario di Stato per l'interno.

BUFFARINI GUIDI, Sottosegretario di Stato per l'interno. Onorevoli Camerati. Più di ogni altra ragione mi dispensa dal dovere di accompagnare con una dettagliata esposizione lo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio 1938-39, la relazione del camerata Mosconi, che, anche quest'anno, ha rappresentato al Senato, con una competenza ed una passione fascista degne di essere poste in evidenza, l'attività svolta dall'Amministrazione dell'interno.

La relazione dell'onorevole camerata Mosconi contiene profonde considerazioni e traccia precisi orientamenti da apprezzarsi come valido contributo agli indirizzi dottrinali e pratici per alcuni settori dell'attività del Ministero dell'interno.

Specialmente nel capitolo sulla finanza locale la difficile materia è stata trattata con eccezionale perizia e corredata di importanti rilievi e di utili osservazioni.

A nome dell'Amministrazione dell'interno rivolgo al camerata onorevole Mosconi un vivissimo ringraziamento ed un ringraziamento altrettanto fervido rivolgo agli onorevoli senatori Guaccero, Maragliano, Gatti, Conti Sinibaldi, Orsi, Giampietro e Banelli, per aver voluto partecipare con i loro discorsi interessanti ed elevati alla discussione del bilancio; indipendentemente dalle risposte che di seguito saranno date, tutte le osservazioni e raccomandazioni fatte troveranno negli organi del Ministero la dovuta considerazione.

Nella discussione è stata prevalentemente trattata la materia sanitaria che conta in questo Consesso un numero rilevante di alti e autorevoli cultori.

L'onorevole senatore Guaccero ha parlato della condotta medica, argomento quanto mai interessante ed ha rappresentato, in un quadro realistico, le alte benemeritenze dei medici condotti e

messo in evidenza la loro attuale situazione economica.

Ci sia consentito innanzi tutto di esprimere il compiacimento più vivo dell'Amministrazione e di associarci con animo fascista all'elogio rivolto ai medici condotti, che costituiscono le vigilanti insopprimibili, insostituibili scorte avanzate della salute pubblica sul territorio dello Stato. (*Applausi*).

In questi ultimi tempi specialmente si è accentuata, in alcuni settori più o meno competenti, la tendenza a considerare superata la condotta medica, senza peraltro accennare all'organo o agli organi che dovrebbero sostituirla.

Ora noi abbiamo sempre affermato e ripetiamo fino alla sazietà che la condotta medica è e resta la salda base di tutto l'ordinamento sanitario statale. Non si tratta di voler salvaguardare ad ogni costo l'esistenza di un organismo tradizionale, ma, esaminando il problema con tutta obiettività, siamo arrivati al sicuro e maturato convincimento che allo stato attuale nessun altro organismo o sistema di organismi, esistente o da crearsi, potrebbe praticamente ed efficacemente sostituire questo istituto, che se attinge la sua origine ad un passato non recente ha peraltro sempre dimostrato la sua piena capacità funzionale; e non è rimasto, come alcuni incompetenti amano credere, *statico* nelle sue primitive realizzazioni, ma ha subito la benefica influenza dei nuovi indirizzi sociali impressi dal Fascismo a tutta la sua legislazione e azione sanitaria.

Si afferma che, attraverso la creazione di numerosi nuovi istituti, quali la G. I. L., l'O. N. M. I., gli Istituti di previdenza e di assicurazione, e attraverso il potenziamento degli Enti per la lotta contro la tubercolosi e la malaria, il Regime fascista, estendendo alla più lontana periferia la sua opera di assistenza sociale, abbia reso possibile il diffondersi di tutte le provvidenze della medicina preventiva e del lavoro, rendendo così quasi superflua l'opera di assistenza e di cura del medico condotto.

Sembra impossibile che si possa giungere a tali affermazioni che sono per altro il prodotto della più assoluta ignoranza dei fondamentali concreti problemi sanitari e sociali.

Intanto sarebbe sufficiente conoscere il Testo Unico delle leggi sanitarie, e non ci sembra di richiedere molto a chi si cimenta nella trattazione di così importanti e delicati argomenti sanitari, per rendersi conto che il medico condotto non ha soltanto assegnati compiti di assistenza medico-chirurgica, ma ha all'articolo 56 sancito l'obbligo preciso di cooperare alla esecuzione dei provvedimenti di igiene e di profilassi che vengano ordinati dall'autorità sanitaria comunale e dalle autorità superiori.

Il medico condotto è quindi per disposizione tassativa di legge un collaboratore, il più diretto collaboratore dell'ufficiale sanitario.

Ma poi, onorevoli camerati, chi è che può attuare

le provvidenze della medicina preventiva alla periferia e soprattutto nei borghi rurali e montani se non il medico condotto, cioè il solo medico che risieda *in loco*, assolvendo non a parole ma a fatti una missione di alto significato politico, morale e sociale? (*Approvazioni*). Quel medico condotto, onorevole Guaccero, al quale il più delle volte, bisogna pur riconoscerlo e ricordarlo, troppi e svariati Enti e Istituti richiedono l'opera sanitaria senza pensare per altro a retribuirlo o a retribuirlo convenientemente. (*Approvazioni*).

E se, come di fatto avviene, si va affermando sempre di più la necessità di integrare l'attività del medico condotto rivolta all'assistenza dei non abbienti, con funzioni indirizzate ad un più vasto compito di medicina sociale per la tutela sanitaria delle collettività comunali, nessun Ente più logicamente e più opportunamente del Comune può e deve provvedere a soddisfare a questa nuova esigenza di carattere generale.

A questo punto non sarà inopportuno riconfermare che l'organizzazione sanitaria del Paese ha una salda struttura, che va ogni giorno sempre più consolidandosi, integrandosi e rinnovandosi secondo le più recenti necessità sanitarie e i nuovi indirizzi sociali.

Siamo i primi a riconoscere che la vasta rete dei servizi sanitari statali, del resto ben concepiti e collegati, è suscettiva di ulteriori notevoli perfezionamenti, in modo da poter sempre più e meglio corrispondere alle esigenze di una assistenza sanitaria totalitaria, voluta dal Regime per la migliore salute del popolo e per il potenziamento fisico della razza; ma non bisogna disconoscere l'entità dei servizi sanitari attuali e l'imponenza dei risultati ottenuti.

Citerò soltanto alcuni dati inconfutabilmente indicativi.

In tutti i Comuni del Regno ed anche nelle più remote borgate è assicurato il servizio di vigilanza igienica e di assistenza sanitaria.

Gli ufficiali sanitari attualmente sono in numero di 890 — tutti nominati per concorso nei vari posti di ufficiali sanitari capi di Uffici di igiene, ufficiali sanitari comunali e consorziali.

I medici condotti ascendono a 9.390, distribuiti in condotte mediche isolate e consorziali il cui numero sale complessivamente a 9710.

Le ostetriche condotte sono in totale 8985, distribuite in 9585 condotte.

Al 30 giugno 1937, esclusi gli ospedali militari, i manicomi, gli ospizi per cronici, erano in funzione nel Regno 1486 ospedali, con un complesso di 366.784 posti-letto, ossia con una media di circa 4 posti-letto per ogni 1000 abitanti.

Molti altri istituti di cura, la cui funzione si esplica alle dipendenze del Ministero dell'interno, concorrono in modo preminente ad assicurare l'assistenza sanitaria e profilattica: fra questi i dispensari antitubercolari in numero di 449, con un totale di 927.484 visitati nell'anno 1937; 38 sanatori con 6131 posti-letto, 64 ospedali sana-

toriali con 18.533 posti-letto, 279 reparti ospedalieri per tubercolosi con 11.291 posti-letto, 45 istituti per forme extra-polmonari con 6331 posti-letto, in totale i posti-letto per tubercolotici sono 42.286.

Gli istituti preventoriali sono 147 e dispongono di 18.721 posti-letto.

215 sono i dispensari antivenerei sussidiati dallo Stato; 373 sono gli ambulatori antitracomatosi, 1015 sono gli ambulatori antimalarici.

Per ritornare alle condotte mediche dirò che i Consorzi provinciali per il reclutamento dei medici condotti hanno segnato un indiscutibile perfezionamento del sistema di reclutamento di questi militi preziosi dell'assistenza sanitaria; la loro nomina, sottratta alle influenze locali, dà più sicura garanzia che vengano assunti i migliori; il recente provvedimento che chiama i medici condotti a seguire un corso teorico-pratico obbligatorio di aggiornamento sulle conoscenze necessarie all'esercizio della medicina preventiva, con speciale riguardo alla puericoltura, alla profilassi delle carie dentarie, alla lotta contro le malattie veneree, darà, si spera, entro breve tempo risultati particolarmente utili.

All'onorevole camerata Guacero debbo anche una risposta per quanto concerne il trattamento economico dei medici condotti.

Il Ministero dell'interno si rende perfettamente conto delle aspirazioni di *miglioramento economico* proprie di questa veramente benemerita categoria di professionisti.

Bisogna per altro considerare che tale questione è strettamente connessa alla questione generale concernente la situazione economica di tutti i dipendenti degli Enti locali, regolata tuttora dal decreto-legge emanato nel 1926 dal Ministero delle finanze, col quale si fa divieto assoluto di aumentare la spesa sostenuta dagli Enti predetti per il personale.

Non vi ha dubbio peraltro (e questo costituisce un impegno preciso del Ministero dell'interno), che, quando questo divieto verrà a cessare, la prima situazione da prendersi in esame sarà quella dei medici condotti.

Per intanto il Ministero dell'interno sta esaminando se sia possibile provvedere alla ricostruzione della carriera dei sanitari comunali (alla quale accennava l'onorevole senatore Guacero), allo scopo di migliorare la loro posizione economica, quando, in base a concorso, passino da una condotta ad un'altra e perdano, per effetto del passaggio, l'anzianità del servizio già conseguita.

Gli studi in corso mirano a far riconoscere a favore dei sanitari condotti gli aumenti periodici maturati sullo stipendio iniziale. A raggiungere questo risultato i Comuni dovranno corrispondere al personale di condotta gli stipendi base. Un ente centrale dovrà ricevere dai Comuni e dai Consorzi un contributo fisso pari alla media degli aumenti periodici previsti da ciascun regolamento

comunale o consorziale, in modo da avere disponibili i fondi necessari per corrispondere ai sanitari gli aumenti man mano che il servizio di condotta si venga a svolgere nella stessa o in altra residenza.

Le varie questioni concernenti il trattamento di quiescenza dei medici condotti, sulle quali si sono pure intrattenuti gli onorevoli senatori Guacero e Giampietro, sono state da questo Ministero in più occasioni sottoposte e segnalate al Ministero delle finanze ed hanno formato oggetto di discussione da parte della Commissione per l'esame del bilancio tecnico della Cassa di previdenza per i sanitari, istituita nel 1936 presso la Cassa depositi e prestiti.

Posso assicurare gli onorevoli camerati Guacero e Giampietro ed il Senato che la Commissione ha concluso i propri lavori, accogliendo, in relazione si intende alle possibilità del bilancio tecnico della Cassa di previdenza, gran parte dei voti espressi dalle categorie interessate.

Sono in corso ora i lavori presso la Cassa depositi e prestiti per modificare in conformità alle conclusioni della Commissione le norme regolatrici della Cassa.

La stessa nominata Commissione non ha ritenuto invece di dover adottare alcun provvedimento nei riguardi dei sanitari non iscritti alla Cassa, collocati e da collocare a riposo ai sensi dell'articolo 364 del Testo Unico delle leggi sanitarie, questione, questa, sollevata pure nel suo discorso dall'onorevole senatore Guacero. Dichiaro per altro che la situazione di questi, del resto pochi, sanitari che hanno dedicato la loro vita all'esercizio di una faticosa e nobile professione, forma in atto oggetto di studio da parte di questo Ministero, che sta esaminando la possibilità di concedere ad essi un modesto assegno di pensione, ponendone la spesa relativa a carico dei Comuni.

Comunico, infine, all'onorevole senatore Guacero che i voti dei sanitari della Venezia Tridentina per la perequazione del trattamento di pensione sono in corso di esame.

L'onorevole senatore Maragliano anche questo anno, con una quanto mai ammirevole tenacia, che vale da sola a rendere evidenti i profondi e radicali convincimenti dell'uomo di scienza, che ha dedicato tutta la sua lunga e operosa vita al raggiungimento di un fine costantemente e nobilmente perseguito nell'interesse della sanità pubblica (*Applausi*), ha richiamata, nel suo discorso, l'attenzione del Senato e del Governo sopra la vaccino-profilassi.

Abbiamo già avuto occasione di dichiarare all'onorevole senatore Maragliano che il Ministero dell'interno, non ostante una certa tendenza dottrinale contraria e la non ancora formata coscienza dei medici al riguardo, è in linea generale favorevole alla vaccinazione preventiva, specialmente nei confronti di quelle malattie infettive per le quali è stato possibile ottenere una larga e sicura

esperimentazione. Così dicasi delle vaccinazioni antitifoidee, dimostrate largamente efficaci, come giustamente afferma l'onorevole senatore Maragliano, nella passata e recente guerra, ove furono efficacemente utilizzate, senza apprezzabili inconvenienti, sopra milioni di combattenti.

Al riguardo delle vaccinazioni antitifoidee debbo dichiarare all'onorevole senatore Maragliano che esse sono state nell'anno decorso largamente impiegate in tutte le Province, ove si è manifestata una maggiore endemicità tifoidea. Complessivamente sono state somministrate, nel periodo corrispondente all'esercizio decorso, 400 mila dosi di vaccino misto, con una spesa di circa 1 milione; non solo, ma il Ministero dell'interno, al fine di poter controllare l'effettivo valore di questa pratica profilattica, ha esteso dette vaccinazioni nelle scuole e nei manicomi, sostenendo una spesa che fino ad oggi ammonta a oltre 700.000 lire.

Anche nei confronti della difterite si è curata la diffusione delle anatossivaccinazioni; nel 1937 sono stati vaccinati 200.000 ragazzi e il Ministero dell'interno ha contribuito largamente nelle spese di acquisto dell'anatossina per molti Comuni che non erano in grado di farvi direttamente fronte.

Per quanto si riferisce infine alle vaccinazioni antitubercolari, là dove le resistenze dottrinali e pratiche sono notevolmente più forti e (ne conviene anche il senatore Maragliano) più diffuse, procediamo altrettanto decisamente, ma con criteri di maggiore cautela che consigliano un programma da attuarsi con una sapiente gradualità.

Debbo intanto assicurare l'onorevole senatore Maragliano che da parte dei Consorzi antitubercolari non vi è stata, e non poteva esservi, alcuna ribellione alle direttive della Direzione generale della sanità pubblica. La vaccinazione antitubercolare è per ora semplicemente consigliata, non imposta. Essa è resa obbligatoria solo per i bambini accolti e assistiti negli istituti provinciali per l'assistenza dell'infanzia, negli orfanotrofi, nei preventori e in genere per i ragazzi conviventi con malati tubercolari.

È stato disposto infine un modulo di schedario presso tutti i Consorzi provinciali antitubercolari, al fine di rendere omogeneo il rilevamento dei dati e di seguire da vicino lo svolgimento delle operazioni.

Sarà l'esame dei risultati conseguiti che determinerà a suo tempo l'ulteriore linea di condotta da adottarsi in questo settore dal Ministero dell'interno.

All'onorevole senatore Conti Sinibaldi rispondo che è effettivamente allo studio di una Commissione tutta la legislazione riguardante l'assistenza materna e infantile. Dichiariamo subito, e ci duole di procurare un forte disappunto a quanti (e non sono pochi) agognano di veder rivoluzionata in perpetuità la nostra legislazione, che non vi è niente da riformare. (*Approvazioni*).

La legge del 1925 e il successivo regolamento del 1926, provvedimenti legislativi ai quali diede la

sua incomparabile e illuminata opera di statista e di studioso il vostro illustre Presidente (*Vivissimi applausi*), costituiscono un altissimo documento di sapienza giuridica, politica e sociale difficilmente ragguagliabile. La Commissione, presieduta per delega del Duce, dal Sottosegretario all'interno, dovrà limitarsi soltanto a ritoccare qualche disposizione, ai fini del coordinamento e dell'inquadramento di questa fondamentale attività del Regime, così strettamente e indissolubilmente legata ai grandi problemi sanitari e demografici della Nazione.

Le esperienze fin'oggi fatte e gli studi accurati al riguardo compiuti da questo Ministero per rendere più convergenti ed ordinate le molteplici attività assistenziali e previdenziali nei confronti della madre e del fanciullo, confortano la tesi che tutta questa attività debba ricadere fra i compiti delle autorità sanitarie, venendo anzi a costituire per esse il compito preminente.

Occorrerà, quindi, che al centro e alla periferia gli organi tutti dell'Opera Nazionale Maternità e Infanzia siano innestati in più vasti organismi, comprensivi dei compiti, oltrechè dello studio e della propaganda, anche e soprattutto dell'azione di assistenza e di prevenzione nei confronti di tutte le malattie a carattere sociale.

È evidente infatti la inseparabilità della protezione e assistenza materna e infantile con la lotta antivenerica, antitubercolare, antimalarica, antitracomatosa, anche al fine di ottenere finalmente una semplificazione ed un aumento di efficienze nell'azione sanitaria domiciliare.

Può in ogni caso l'onorevole senatore Conti e con lui il Senato tutto essere certo che il Ministero dell'interno concentra ogni suo sforzo al fine di potenziare e perfezionare sempre più la assistenza e la tutela materna e infantile, attività che rappresenta una delle più nobili fatiche del Duce e l'orgoglio di tutto il popolo fascista. (*Applausi*).

Ringrazio vivamente l'onorevole senatore Orsi, che col suo discorso mi consente di intrattenere brevemente il Senato sopra un argomento che ha sempre vivamente interessato gran parte di questa Assemblea.

Sono lieto di dichiarare che la legge generale sugli Archivi, auspicata per lustri da insigni statisti, storici e trattatisti, è un fatto ormai pressochè compiuto.

Sulla base di elementi diligentemente predisposti dalla Amministrazione dell'interno, una Commissione di tecnici, sotto la esperta e sapiente guida del camerata senatore Fedele, vicepresidente del Consiglio degli archivi, affiancato da studiosi, come Salata, Leicht, Alberti, Francisci ed altri, ha di recente formulato precise proposte che permettono di risolvere, con visione unitaria e totalitaria, l'annosa questione della integrale conservazione delle preziose scritture italiane.

Tali proposte, pur con la riserva di un particolareggiato esame di esse al fine di adeguarle alle

esigenze generali d'ordine politico, giuridico e finanziario, hanno incontrato in via di massima l'approvazione degli organi del Ministero dell'interno; sicchè si ravvisa opportuno esporne al Senato brevemente le linee generali contenute nei seguenti termini:

istituzione degli Archivi statali in ogni capoluogo di Provincia, estendendo a tutto il Regno l'ordinamento esistente nei territori meridionali che ha fornito così ottima prova;

accentramento degli archivi antichi e nuovi; delle scritture di Stato nel senso lato (imperiali, feudali, comunali, signorili, statali), delle altre scritture che hanno stretta attinenza alle vicende storiche della Nazione o importanza scientifica tale da trascendere l'interesse dei singoli, nonché infine della cospicua parte della cosiddetta Sezione antica degli archivi notarili, che, per vicissitudini varie, non ha potuto finora trovare il proprio posto naturale negli Archivi di Stato;

estensione a data più vicina a quella ora stabilita del 1867 del limite posto agli studiosi per la pubblicità degli atti confidenziali e segreti;

vigilanza rigorosa sugli Archivi di tutti indistintamente gli Enti pubblici non statali; disciplina, con le cautele necessarie, delle attività degli archivi familiari o posseduti da istituti privati; conferimento di precise attribuzioni giuridico-amministrative alle soprintendenze degli Archivi di Stato; sorveglianza delle cartiere per quanto riguarda il macero di tutte le scritture; attuazione graduale del nuovo ordinamento archivistico, al fine, da un lato di permettere la necessaria preparazione tecnica alla creazione dei nuovi istituti, dall'altro di non gravare per intero, al momento almeno, la maggiore spesa occorrente sul bilancio statale, spesa peraltro, che, mediante opportuna revisione degli attuali organici del personale, potrà essere contenuta in cifra assai modesta, seppure, come riteniamo, dovrà essere accordata qualche facilitazione di carriera al personale archivistico, così benemerito per il regolare andamento dei servizi.

Potranno così finalmente e fra breve gli Archivi italiani avere il loro auspicato definitivo ordinamento che porterà anch'esso l'impronta fascista. (*Approvazioni*).

Dichiaro poi all'onorevole senatore Orsi che nei riguardi dell'Archivio di Stato di Venezia, una recente ispezione ordinata dal Ministero dell'interno ha effettivamente accertate alcune notevoli deficienze nei riguardi del personale, dei locali e dei mezzi. Il Ministero a seguito di ciò, considerando la speciale importanza delle preziose scritture venete, delle quali il senatore Orsi parlava con accenti veramente lirici, scritture che testimoniano la grandezza marinara del popolo italiano, e la particolare opportunità di accrescere il prestigio di un istituto frequentato da stranieri, ha predisposto un piano tecnico-finanziario per la graduale eliminazione delle deficienze riscontrate, piano da attuarsi d'intesa col Ministro dei lavori

pubblici, del quale vedo segni d'assenso, ma sopra tutto con l'assente Ministro delle finanze.

L'onorevole senatore Gatti ha pronunciato un interessante discorso sopra argomenti di notevole importanza, alcuni dei quali peraltro sono già stati in varie occasioni, sia davanti al Senato, sia davanti alla Camera, ampiamente discussi, dando modo al Ministero dell'interno di esprimere intorno ad essi il suo preciso punto di vista.

La prima questione trattata dall'onorevole camerata è stata quella dell'organizzazione sanitaria delle Casse mutue malattie, a proposito della quale egli si è così espresso: «... il movimento delle Mutue è difficile che sia arrestato, comunque compresso; senza dubbio deve essere disciplinato, altrimenti quello che si è chiamato potenziamento dell'assistenza sanitaria può facilmente tralignare in disordine e confusione».

Siamo perfettamente d'accordo con l'onorevole senatore Gatti ed a questo proposito non abbiamo che a riconfermare le direttive esposte recentemente in maniera inequivocabile alla Camera Fascista.

Il secondo argomento svolto dall'onorevole camerata è quello riflettente l'unità di comando nel campo sanitario, a proposito della quale unità il camerata Gatti esprime dubbi e nutre incertezze circa il suo raggiungimento completo, in quanto esiste in Italia, egli dice, «... una molteplicità e una varietà di organizzazioni sanitarie, una vasta stratificazione di ordinamenti che rende difficoltoso e grave quel compito di vigilanza suprema su tutta l'assistenza sanitaria (che il camerata Gatti ritiene sia solo una potestà di polizia sanitaria), che spetta al Ministero dell'interno e che deve essere in ogni campo e di fronte a tutte le organizzazioni sanitarie attuato vigorosamente».

Siamo d'accordo col camerata Gatti, e non vi può essere discussione di sorta, sopra quanto riflette l'unità di comando spettante al Ministero dell'interno; non siamo d'accordo con lui quando afferma che il Ministero troverà difficoltà ad esercitarla. L'articolo 1 del Testo Unico delle leggi sanitarie, infatti, non attribuisce al Ministero dell'interno una semplice potestà di polizia sanitaria, ma una completa ed ampia potestà di comando; e ciò risulta nel modo più convincente se la citata disposizione si interpreta così come deve essere fatto, non con criterio strettamente giuridico, ma con criterio prevalentemente tecnico e politico.

L'articolo 1 del citato Testo Unico delle leggi sanitarie attribuisce al Ministero dell'interno ed al solo Ministero dell'interno la tutela dell'igiene e della sanità pubblica. Orbene quando una funzione così preminente ed elevata viene affidata dallo Stato fascista ad una sua Amministrazione diretta, che la deve esercitare in senso totalitario nell'interesse non solo dei singoli, ma anche e soprattutto della Nazione, attribuendosi la piena responsabilità del potenziamento fisico della razza, non è ammissibile che siano ad essa imposti comunque limiti di sorta.

Anche il camerata Gatti ammette esplicitamente questo criterio, quando dichiara « che vi è un principio che sovrasta su tutti gli altri nel campo sanitario ed è l'intervento dello Stato nell'interesse generale della Nazione »; principio ancor più vigorosamente affermato dal Regime fascista nel quale (egli continua) « l'organizzazione sanitaria è un aspetto della politica del Fascismo diretta al rafforzamento della razza per la potenza della Nazione ».

Il terzo argomento trattato dall'onorevole camerata Gatti è quello della razionale distribuzione dei servizi sanitari nel territorio del Regno.

Egli afferma che « diventa sempre più difficile il problema della distribuzione dei servizi di assistenza sanitaria secondo un piano organico, per cui sia assicurata la prestazione in rapporto alla densità della popolazione, ai bisogni delle varie categorie di cittadini, ad evitare il disordine che purtroppo in parte si è verificato ».

Ma è proprio per ovviare a questo inconveniente, che noi riconosciamo in pieno che il Ministero dell'interno ha proclamato ed esercitato e continuerà ad esercitare, nel modo più deciso, la sua piena ed assoluta potestà unitaria di comando in tutto il campo sanitario.

L'onorevole camerata Conti Sinibaldi, infine, ha avuto parole di compiacimento per il funzionamento degli organi tutti del nostro Ministero e in particolare della Polizia. Lo ringrazio vivamente.

La Polizia e l'Arma dei carabinieri assolvono con alto senso di responsabilità fascista, silenziosamente, i compiti che il Regime loro affida.

L'ordine politico e l'ordine morale, instaurati dal Fascismo, se hanno ridotta a proporzioni trascurabili l'attività repressiva nei confronti della ormai ridottissima delinquenza politica e comune, hanno peraltro resi tutti gli organi di polizia partecipi appieno dell'opera di assistenza e di educazione verso il popolo, ciò che ha nobilitato ed innalzato ancor più la loro già essenziale funzione. (*Applausi*).

Onorevoli Camerati, lo spirito pubblico è come non mai elevato.

Lo Stato, romanamente concepito come ordine, disciplina, autorità e gerarchia, è compenetrato nella coscienza morale del popolo italiano.

Il rinnovamento politico, che ormai si delinea nel mondo, ripete una volta di più il segno propizio dal nome augusto di Roma.

In quest'Aula vibra ancora la parola forte e sicura del Duce, che esalta la potenza delle nostre armi invitte ed invincibili e le virtù della nostra razza guerriera.

Al di fuori il popolo grida il suo entusiasmo, sicuro nel convincimento che la potenza politica della Patria sia in funzione della sua ormai raggiunta efficienza militare.

La identificazione dello spirito militare con lo spirito politico fece la grandezza e la gloria dell'Impero dei Cesari: farà la grandezza e la gloria

dell'Impero fondato da Mussolini. (*Vivissimi e generali applausi. Molte congratulazioni*).

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

Senza discussione si approvano i capitoli e 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 dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella A).

(Approvato).

Art. 2.

L'integrazione, a carico dello Stato, dei bilanci dell'Amministrazione provinciale di Zara e dei comuni della provincia stessa, autorizzata col Regio decreto-legge 9 novembre 1924, n. 1958, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, fino a tutto l'anno 1929, e prorogata, successivamente, fino a tutto il 1937, è ulteriormente prorogata, nella misura di lire 1.000.000, a tutto l'anno 1938.

(Approvato).

Art. 3.

È stabilito in lire 108.000.000, per l'esercizio finanziario 1938-39, il contributo dello Stato a favore dell'Opera nazionale per la protezione e l'assistenza della maternità e dell'infanzia, di cui all'articolo 7, n. 1, del testo unico approvato col Regio decreto 24 dicembre 1934, n. 2316.

(Approvato).

Art. 4.

Il Governo del Re è autorizzato:

a) ad accertare e riscuotere, secondo le leggi in vigore, le entrate del Fondo per il culto riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella B);

b) a far pagare le spese ordinarie e straordinarie, del Fondo predetto, relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella C).

Per gli effetti di cui all'articolo 40 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, sono considerate « Spese obbligatorie e d'ordine » del bilancio del Fondo per il culto, quelle descritte nell'elenco n. 1, annesso all'appendice n. 1 della presente legge.

I capitoli della parte passiva del bilancio suddetto, a favore dei quali è data facoltà al Go-

verno del Re di iscrivere somme mediante decreti Reali, in applicazione del disposto dell'articolo 41, primo comma, del citato Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, sono quelli descritti nell'elenco n. 2, annesso all'appendice n. 1 della presente legge.

(Approvato).

Art. 5.

Tutti i pagamenti da effettuarsi sul capitolo n. 23 della parte passiva del bilancio del Fondo per il culto possono imputarsi ai fondi iscritti nell'esercizio 1938-39 senza distinzione dell'esercizio al quale si riferiscono gli impegni relativi.

(Approvato).

Art. 6.

Il Governo del Re è autorizzato:

a) ad accertare e riscuotere, secondo le leggi in vigore, le entrate del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella D);

b) a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella E).

Per gli effetti di cui all'articolo 40 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, sono considerate « Spese obbligatorie e d'ordine » del bilancio del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, quelle descritte nell'elenco n. 1, annesso all'appendice n. 2 della presente legge.

I capitoli della parte passiva del bilancio suddetto, a favore dei quali è data facoltà al Governo del Re di iscrivere somme mediante decreti Reali, in applicazione del disposto dell'articolo 41, primo comma, del citato Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, sono quelli descritti nell'elenco n. 2, annesso all'appendice n. 2, della presente legge.

(Approvato).

Art. 7.

Il Governo del Re è autorizzato:

a) ad accertare e riscuotere, secondo le leggi in vigore, le entrate dei Patrimoni riuniti economici di cui all'articolo 18 della legge 27 maggio 1929, n. 848, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella F);

b) a far pagare le spese ordinarie e straordinarie dei Patrimoni predetti, per l'esercizio finanziario medesimo, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella G).

Per gli effetti di cui all'articolo 40 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, sono considerate « Spese obbligatorie e d'ordine » del bilancio dei Patrimoni riuniti ex economici, quelle risultanti dall'elenco n. 1, annesso all'appendice n. 3, della presente legge.

I capitoli della parte passiva del bilancio suddetto, a favore dei quali è data facoltà al Governo del Re di iscrivere somme mediante decreti Reali, in applicazione del primo comma dell'articolo 41 del predetto Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sono quelli descritti nello elenco n. 2, annesso all'appendice medesima.

(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 10 aprile 1936-XIV, n. 821, concernente la istituzione del ruolo organico del personale dirigente del Consiglio Nazionale delle Ricerche » (N. 1238). — (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 aprile 1936-XIV, n. 821, concernente la istituzione del ruolo organico del personale dirigente del Consiglio nazionale delle ricerche ».

Prego il senatore segretario Guido Biscaretti di darne lettura.

GUIDO BISCARETTI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 10 aprile 1936-XIV, n. 821, concernente la istituzione del ruolo organico del personale dirigente del Consiglio nazionale delle ricerche.

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 20 dicembre 1937-XVI, n. 2213, portante norme che regolano l'uso del marchio nazio-

nale obbligatorio per i prodotti ortofrutticoli destinati all'esportazione » (N. 2094). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 dicembre 1937-XVI, n. 2213, portante norme che regolano l'uso del marchio nazionale obbligatorio per i prodotti ortofrutticoli destinati all'esportazione ».

Prego il senatore segretario Guido Biscaretti di darne lettura.

GUIDO BISCARETTI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 20 dicembre 1937-XVI, n. 2213, portante norme che regolano l'uso del marchio nazionale obbligatorio per i prodotti ortofrutticoli destinati all'esportazione.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 ottobre 1937-XV, n. 2513, relativo alla costituzione dell'Ente per il cotone dell'Africa Italiana » (N. 2110). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 ottobre 1937-XV, n. 2513, relativo alla costituzione dell'Ente per il cotone dell'Africa Italiana ».

Prego il senatore segretario Guido Biscaretti di darne lettura.

GUIDO BISCARETTI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 7 ottobre 1937-XV, n. 2513, relativo alla costituzione dell'Ente per il cotone dell'Africa 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 novembre 1937-XVI, n. 2351, concernente la posizione di "congedo speciale" per gli ufficiali della Regia aeronautica » (N. 2132). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

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

legge del Regio decreto-legge 15 novembre 1937-XVI, n. 2351, concernente la posizione di "congedo speciale" per gli ufficiali della Regia aeronautica ».

Prego il senatore segretario Guido Biscaretti di darne lettura.

GUIDO BISCARETTI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 15 novembre 1937-XVI, n. 2351, concernente la posizione di « congedo speciale » per gli ufficiali 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 17 febbraio 1938-XVI, n. 89, che proroga il Regio decreto-legge 28 aprile 1937-XV, n. 707, relativo al noleggio di navi mercantili per esigenze straordinarie di Amministrazioni dello Stato da parte del Ministero delle comunicazioni (Marina mercantile) » (N. 2158). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1938-XVI, n. 89, che proroga il Regio decreto-legge 28 aprile 1937-XV, n. 707, relativo al noleggio di navi mercantili per esigenze straordinarie di Amministrazioni dello Stato da parte del Ministero delle comunicazioni (Marina mercantile) ».

Prego il senatore segretario Guido Biscaretti di darne lettura.

GUIDO BISCARETTI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 febbraio 1938-XVI, n. 89, che proroga il Regio decreto-legge 28 aprile 1937-XV, n. 707, relativo al noleggio di navi mercantili, per esigenze straordinarie di Amministrazioni dello Stato, da parte del Ministero delle comunicazioni (Marina mercantile).

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 22 novembre 1937-XVI, n. 2105, contenente norme tecniche di edilizia con speciali prescri-

zioni per le località colpite dai terremoti » (N. 2166). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 novembre 1937-XVI, n. 2105, contenente norme tecniche di edilizia con speciali prescrizioni per le località colpite dai terremoti ».

Prego il senatore segretario Guido Biscaretti di darne lettura.

GUIDO BISCARETTI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 22 novembre 1937-XVI, n. 2105, contenente norme tecniche di edilizia con speciali prescrizioni per le località colpite dai terremoti, con la seguente modificazione:

« All'articolo 54, 1° comma, alle parole: « gli ingegneri e geometri degli uffici tecnici di finanza »... « le guardie doganali e forestali », sono sostituite le seguenti: « gli ingegneri e geometri degli uffici tecnici erariali »... « le guardie di finanza e i militi forestali ».

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: « Estensione agli ufficiali giudiziari di disposizioni riguardanti gli iscritti ai Fasci di combattimento anteriormente al 28 ottobre 1922 » (N. 2169). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Estensione agli ufficiali giudiziari di disposizioni riguardanti gli iscritti ai Fasci di combattimento anteriormente al 28 ottobre 1922 ».

Prego il senatore segretario Guido Biscaretti di darne lettura.

GUIDO BISCARETTI, *segretario*:

Articolo unico.

Gli ufficiali giudiziari, che risultino regolarmente iscritti ai Fasci di combattimento senza interruzione da data anteriore al 28 ottobre 1922, hanno diritto, per gli effetti dell'indennità supplementare, all'abbreviazione o al riconoscimento anticipato dell'anzianità di servizio per un periodo di tempo equivalente a quello di appartenenza ai Fasci predetti, anteriore alla data del 28 ottobre 1922.

Il beneficio concesso con il comma precedente non è cumulabile con quello di cui all'articolo 1, primo capoverso, della legge 22 dicembre 1932.

n. 1675; epperò gli ufficiali giudiziari che, iscritti o non ai Fasci di combattimento da data anteriore al 28 ottobre 1922, abbiano partecipato nel periodo dal 23 marzo 1919 al 31 ottobre 1922 ad azioni per la causa nazionale, hanno diritto al solo beneficio concesso dal mentovato articolo 1, primo capoverso, della legge 22 dicembre 1932.

L'applicazione dei due comma precedenti non dà titolo, in nessun caso, nè ad arretrati nè a restituzioni di somme percepite in più a titolo di indennità supplementare; ma l'anzianità di servizio degli ufficiali giudiziari dovrà essere rettificata in conformità dei comma medesimi, agli effetti delle indennità supplementari spettanti dalla data di entrata in vigore della presente legge.

La presente legge avrà vigore dal primo giorno del mese successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

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.

Approvazione del disegno di legge: « Norme per regolare il cumulo di stipendi e pensioni a carico dello Stato » (N. 2171). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Norme per regolare il cumulo di stipendi e pensioni a carico dello Stato ».

Prego il senatore segretario Guido Biscaretti di darne lettura.

GUIDO BISCARETTI, *segretario*, legge lo stampato n. 2171.

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 titolari di pensioni o di assegni anche temporanei normali diretti, liquidati a carico dello Stato, che vengano riassunti in servizio statale e provvisti di stipendio, paga o retribuzione pensionabili, perdono il godimento della pensione o dell'assegno. Qualora la pensione o l'assegno sia più favorevole dello stipendio, paga o retribuzione e del relativo supplemento di servizio attivo, la differenza viene conservata a titolo di assegno personale, non utile a pensione, da riasorbirsi nei successivi aumenti delle competenze anzidette.

I personali di cui al precedente comma liquidano all'atto del collocamento a riposo un nuovo trattamento di quiescenza sulla base della tota-

lità dei servizi prestati e colle norme relative all'ultimo impiego. In ogni caso questo trattamento non può essere inferiore a quello precedentemente goduto.

(Approvato).

Art. 2.

Nei confronti del personale statale provvisto di stipendio, paga o retribuzione pensionabile, che comunque abbia di fatto cumulato o cumuli, anche solo in parte, il godimento di dette competenze con una pensione o assegno, anche temporaneo, normale diretto, il pagamento della pensione o dell'assegno, ove non sia stato già sospeso, cesserà a partire dalla prima rata con scadenza successiva alla pubblicazione della presente legge, salvo l'eventuale applicazione della seconda parte del primo comma dell'articolo precedente.

Il personale di cui al precedente comma, all'atto del definitivo collocamento a riposo, avrà diritto di optare fra:

a) la riammissione al godimento della pensione o dell'assegno già sospeso, in aggiunta al trattamento di quiescenza eventualmente spettante in relazione ai soli servizi prestati dopo la precedente liquidazione di pensione o assegno;

b) la liquidazione di un'unica pensione in base ai servizi che diedero luogo alla concessione della precedente pensione o assegno ed a quelli prestati dopo la riassunzione durante i quali siasi verificata la sospensione del pagamento di tali competenze.

Il personale che abbia optato per il trattamento di cui alla lettera b) e voglia ottenere anche il computo parziale o totale dei servizi resi dopo la riassunzione con contemporanea percezione della pensione o assegno e degli emolumenti di attività, dovrà rifondere le quote di pensione o di assegno riscosse nel periodo che intende valorizzare, periodo che, ad ogni effetto, dovrà essere computato risalendo dalla data di sospensione del pagamento della pensione o assegno.

(Approvato).

Art. 3.

Rimangono in vigore il terzo comma dell'articolo 189 e l'articolo 190 del testo unico 21 febbraio 1895, n. 70.

All'atto della definitiva cessazione dal servizio coloro che abbiano usufruito del cumulo di assegni consentito dalle disposizioni di cui al precedente comma, liquideranno il trattamento di quiescenza loro spettante in relazione al nuovo servizio in aggiunta a quello già goduto. Nel caso che gli interessati chiedano la ricongiunzione dei servizi agli effetti della liquidazione di un'unica pensione, dovranno rifondere le quote di pensione o assegno percepite durante il nuovo servizio.

(Approvato).

Art. 4.

È vietato il cumulo di una pensione diretta con una pensione vedovile che siano a carico dello Stato, fermo il diritto della vedova di optare per la sola pensione diretta o per la pensione vedovile aumentata di un terzo della pensione diretta.

Qualora la vedova abbia optato per la sola pensione diretta, gli orfani conseguono la reversibilità della pensione paterna soltanto in caso di decesso o di passaggio a nuove nozze della madre.

(Approvato).

Art. 5.

Gli articoli 189 — primo e secondo comma — e 191 del testo unico 21 febbraio 1895, n. 70, e l'articolo 78 del testo unico 24 dicembre 1924-III, n. 2114, sono abrogati.

Nulla è innovato all'articolo 22 del Regio decreto 12 luglio 1923-I, n. 1491 e al Regio decreto 28 dicembre 1924-III, n. 2163.

(Approvato).

Art. 6.

La presente legge entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

(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 27 ottobre 1937-XV, n. 2627, che aggiorna gli articoli 7 e 8 della legge 13 giugno 1935-XIII, n. 1116, relativa al riacquisto della capacità militare, alla riabilitazione, alla reintegrazione nel grado, all'impiego di condannati incorsi nella incapacità militare e all'istituzione di reparti militari speciali » (N. 2176).
— (Approvato dalla Camera dei Deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 ottobre 1937-XV, n. 2627, che aggiorna gli articoli 7 e 8 della legge 13 giugno 1935-XIII, n. 1116, relativa al riacquisto della capacità militare, alla riabilitazione, alla reintegrazione nel grado, all'impiego di condannati incorsi nella incapacità militare e all'istituzione di reparti militari speciali ».

Prego il senatore segretario Guido Biscaretti di darne lettura.

GUIDO BISCARETTI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 27 ottobre 1937-XV, n. 2627, che aggiorna gli arti-

coli 7 e 8 della legge 13 giugno 1935-XIII, n. 1116, relativa al riacquisto della capacità militare, alla riabilitazione, alla reintegrazione nel grado, all'impiego di condannati incorsi nella incapacità militare e all'istituzione di reparti militari speciali.

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:
« Esonero dal pagamento di qualsiasi diritto erariale all'alcole carburante ottenuto da sorgo durante la campagna 1938-39 » (N. 2196).
 — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Esonero dal pagamento di qualsiasi diritto erariale all'alcole carburante ottenuto da sorgo durante la campagna 1938-39 ».

Prego il senatore segretario Guido Biscaretti di darne lettura.

GUIDO BISCARETTI, segretario:

Articolo unico.

L'alcole ottenuto dalla distillazione del sorgo durante la campagna 1938-39 e destinato a carburante è esonerato dal pagamento di qualsiasi diritto erariale.

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.

Approvazione del disegno di legge: « Modificazioni ed aggiunte alle norme vigenti in materia di mutui della Cassa depositi e prestiti » (N. 2202). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni ed aggiunte alle norme vigenti in materia di mutui della Cassa depositi e prestiti ».

Prego il senatore segretario Guido Biscaretti di darne lettura.

GUIDO BISCARETTI, segretario, legge lo stampato n. 2202.

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.

La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a dichiarare, con la procedura di cui all'articolo 3 del Regio decreto 8 febbraio 1923, n. 287, la deca-

denza dei prestiti dopo trascorsi tre anni dalla data del provvedimento di concessione senza che le siano stati prodotti i documenti richiesti per porre i mutui in ammortamento.

Per i prestiti già concessi, i tre anni decorrono dalla data della presente legge, salvo che trattisi di mutui che beneficiarono delle eccezionali agevolanze portate dal Regio decreto-legge 2 dicembre 1934, n. 1998, per i quali le dichiarazioni di cui al precedente comma potranno aver luogo dal 1° giugno 1938-XVI.

(Approvato).

Art. 2.

Le disposizioni in materia di liquidazione di interessi sui mutui della Cassa depositi e prestiti sono modificate come appresso:

Pei prestiti parzialmente o integralmente somministrati prima che incominci il loro ammortamento sono liquidati, a favore della Cassa depositi e prestiti, per la frazione d'anno antecedente all'inizio dell'ammortamento, gli interessi sulle singole somministrazioni, al saggio di concessione dei rispettivi mutui dalla data dei mandati al 31 dicembre, ed il loro ammontare è posto a totale carico del mutuatario, per i mutui senza contributo, ed è ripartito fra l'ente mutuatario e lo Stato, in proporzione dei saggi d'interesse a loro carico, per i mutui assistiti da contributo statale.

L'importo a carico dell'ente mutuatario, diminuito dello sconto, calcolato al saggio di concessione, è ritenuto sul capitale di cui si opera il pagamento, e quello dovuto dallo Stato è ad esso addebitato.

Pei mutui parzialmente o integralmente somministrati dopo l'inizio dell'ammortamento, alla fine di ogni anno, a cominciare dal primo anno dell'ammortamento stesso, vengono liquidati a carico della Cassa depositi e prestiti gli interessi dal 1° gennaio al 31 dicembre sulle somme che, a quest'ultima data, non risultano somministrate e dal 1° gennaio alla data dei mandati di pagamento su quelle somministrate durante l'anno. Tali interessi vengono liquidati al saggio vigente per i depositi volontari al 1° gennaio dell'anno al quale si riferisce la liquidazione, ed il loro ammontare è ripartito fra l'ente mutuatario e lo Stato, in proporzione dei saggi d'interesse a loro carico per i mutui con contributo statale, mentre per gli altri mutui è dovuto integralmente all'ente mutuatario.

Le disposizioni del comma precedente saranno applicate per l'intero anno a cominciare dalla liquidazione degli interessi che saranno da corrispondere per il 1937.

(Approvato).

Art. 3.

Le disposizioni dei precedenti articoli non sono applicabili ai mutui della Cassa depositi e prestiti

a favore delle Cooperative edilizie e dell'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato.

(Approvato).

Art. 4.

Nel caso di mancato pagamento delle rate bimestrali delle annualità di ammortamento, gli enti mutuatari sono tenuti a corrispondere gli interessi sull'intera somma insoluta, al saggio vigente per la concessione dei prestiti aumentato del 0,50 per cento, dal giorno successivo alla scadenza. Ove, peraltro, sia applicata l'indennità di mora ai delegati al versamento, gli interessi suddetti a carico degli Enti verranno liquidati solo dopo trascorso un anno dalla scadenza del debito, cioè a decorrere dall'inizio del secondo anno dalla scadenza stessa.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« **Approvazione del contratto in data 3 luglio 1937 relativo a dilazione di pagamento del residuo debito del comune di Viareggio verso lo Stato in lire 377.733,18 per vendita arenile demaniale** » (N. 2203). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione del contratto in data 3 luglio 1937 relativo a dilazione di pagamento del residuo debito del comune di Viareggio verso lo Stato in lire 377.733,18 per vendita arenile demaniale ».

Prego il senatore segretario Guido Biscaretti di darne lettura.

GUIDO BISCARETTI, segretario:

Articolo unico.

È approvato e reso esecutorio il contratto in data 3 luglio 1937-XVI, intervenuto tra lo Stato ed il comune di Viareggio, in virtù del quale, a modificazione del contratto 6 settembre 1924, è stato convenuto che il residuo debito, per vendita di zona di arenile demaniale, di lire 377.333,18 (trecentosettatasettemilatrecentotrentatre e centesimi diciotto), sia pagato in dieci rate annuali uguali di lire 37.733,31 ciascuna, a decorrere dal 1° gennaio 1937 e fino al 1° luglio 1946, aumentate dagli interessi del 4 per cento a scalare, sotto pena di risoluzione del contratto e conseguenze di legge in caso di mancato pagamento.

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:

« **Approvazione del contratto 16 novembre 1937-XVI, riguardante la vendita alla Società anonima orbetellese bonifiche, in deroga all'articolo 2 del Regio decreto-legge 24 novembre 1927, n. 2461, dell'immobile detto " Torre Avvoltoire " in Monte Argentario, d'importante interesse storico ed artistico** » (N. 2205). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione del contratto 16 novembre 1937-XVI, riguardante la vendita alla Società anonima orbetellese bonifiche, in deroga all'articolo 2 del Regio decreto-legge 24 novembre 1927, n. 2461, dell'immobile detto " Torre Avvoltoire " in Monte Argentario, d'importante interesse storico ed artistico ».

Prego il senatore segretario Guido Biscaretti di darne lettura.

GUIDO BISCARETTI, segretario:

Articolo unico.

È approvato e reso esecutorio il contratto stipulato il 16 novembre 1937-XVI, in virtù del quale lo Stato, in deroga all'articolo 2 del Regio decreto-legge 24 novembre 1927 n. 2461, convertito nella legge 31 maggio 1928 n. 1240, ha venduto alla Società anonima orbetellese bonifiche con sede in Roma, per il prezzo di lire 6.000, la Torre detta « dell'Avvoltoire » in comune di Monte Argentario, con l'obbligo di non alterarne e modificarne l'aspetto esterno, di eseguire i lavori di consolidamento e ripristino esterno dell'edificio secondo le direttive della Soprintendenza all'arte medioevale e moderna di Siena e di non aggiungere nelle vicinanze della Torre alcuna costruzione che modifichi il profilo caratteristico che torre e poggio hanno nel paesaggio litoraneo.

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.

Approvazione del disegno di legge: « Ordinanza dei Monti di credito su pegno » (N. 2209). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ordinanza dei Monti di credito su pegno ».

Prego il senatore segretario Guido Biscaretti di darne lettura.

GUIDO BISCARETTI, segretario, legge lo stampato n. 2209.

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

Art. 1.

Gli Enti che si propongono come attività fondamentale di concedere prestiti di importo anche minimo, a miti condizioni, con garanzia di pegno su cose mobili per loro natura, assumono la denominazione di « Monti di credito su pegno ».

Essi sono distinti in due categorie.

Appartengono alla prima categoria i Monti di credito su pegno che abbiano un rilevante ammontare di depositi fruttiferi.

Il riconoscimento dell'appartenenza alla prima categoria ha luogo con decreto del Capo del Governo, su proposta del capo dell'Ispettorato per la difesa del risparmio e per l'esercizio del credito, da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno. Nelle stesse forme è disposto che l'Ente cessi di appartenere alla prima categoria, quando sia venuto meno il requisito di cui al comma precedente.

I Monti di credito su pegno di prima categoria sono regolati dalle disposizioni del testo unico approvato con Regio decreto 25 aprile 1929-VII, n. 967, e dal Regio decreto-legge 17 luglio 1937-XV, n. 1400.

Quelli di seconda categoria, che vengono appresso indicati con la denominazione di « Monti », sono regolati dalle disposizioni della presente legge e dal Regio decreto-legge 17 luglio 1937-XV, n. 1400.

(Approvato).

Art. 2.

Il primo fondo di dotazione dei Monti di nuova istituzione deve essere costituito in denaro e per una somma non inferiore alle duecentomila lire.

Il fondo di dotazione può essere rimborsato, osservati i patti dell'atto costitutivo, soltanto quando si sia formata una riserva pari al suo ammontare.

Sul fondo di dotazione, sui successivi aumenti di patrimonio e sugli utili di gestione del Monte non può essere corrisposto alcun interesse o percentuale a favore di coloro che hanno contribuito alla formazione del patrimonio.

(Approvato).

Art. 3.

Gli atti costitutivi dei Monti fondati da Corpi morali, o col loro concorso, debbono determinare:

1° il fondo di dotazione ed i modi coi quali è raccolto;

2° le condizioni di rimborso del fondo di dotazione, quando il rimborso sia preveduto;

3° l'ordinamento amministrativo del Monte.

Gli atti costitutivi dei Monti fondati da associazioni di persone, oltre a quanto è indicato nel comma precedente, devono determinare:

1° il numero, l'ammissione, il recesso o la esclusione, e i diritti degli associati;

2° i poteri dell'assemblea degli associati.

All'atto costitutivo è allegato lo statuto, il quale deve contenere le indicazioni che saranno stabilite nelle norme di cui all'articolo 35.

(Approvato).

Art. 4.

L'atto costitutivo e lo statuto sono approvati con decreto del Capo del Governo, su proposta del capo dell'Ispettorato per la difesa del risparmio e per l'esercizio del credito, da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Per effetto di tale approvazione l'Ente acquista propria personalità giuridica.

Le modificazioni dello statuto sono approvate con l'osservanza delle modalità stabilite nel comma 1°.

(Approvato).

Art. 5.

Il Consiglio di amministrazione dei Monti è costituito di cinque membri, due dei quali, che assumono rispettivamente l'ufficio di presidente e di vice-presidente, sono nominati con provvedimento del capo dell'Ispettorato per la difesa del risparmio e per l'esercizio del credito.

Gli altri tre membri sono nominati:

a) due dall'Ente o dagli Enti fondatori, e uno dall'Amministrazione comunale dei Monti fondati da Corpi morali o col loro concorso;

b) dall'assemblea degli associati, nei Monti costituiti da associazioni di persone.

(Approvato).

Art. 6.

Non possono essere nominati amministratori del Monte il podestà del Comune dove ha sede il Monte stesso, nè il preside ed i rettori della Provincia.

Non possono neppure essere nominati amministratori coloro che si trovino in lite con il Monte.

Coloro che rivestano o che abbiano rivestito, nell'anno precedente alla nomina, cariche politiche nel Comune nel quale ha sede il Monte, non possono assumere l'ufficio di amministratore, direttore, funzionario o impiegato dei Monti. Gli amministratori, i direttori, i funzionari e gli impiegati dei Monti, i quali assumano taluna delle cariche anzidette, decadono dall'ufficio.

Gli amministratori e i direttori dei Monti non possono contrarre obbligazioni di qualsiasi natura, dirette o indirette, con l'Ente che amministrano o dirigono.

Le persone nominate all'ufficio di amministratori dei Monti, le quali, all'atto della nomina, hanno obbligazioni con essi, debbono estinguerle entro sei mesi dal giorno in cui assumono l'ufficio, o alla scadenza delle obbligazioni stesse, quando essa sia minore di tale termine.

Decorso questo termine, gli amministratori, che non abbiano adempiuto a tale obbligo, deca-

dono dall'ufficio. Decadono altresì gli amministratori i quali inizino lite con il Monte.

Non possono appartenere contemporaneamente allo stesso Consiglio di amministrazione i parenti fino al terzo grado incluso e gli affini fino al secondo grado incluso.

La decadenza, nei casi preveduti nei commi precedenti, è dichiarata dal Consiglio di amministrazione il quale, ove la decadenza riguardi un amministratore, ne deve riferire all'assemblea degli associati nella prima adunanza, o all'Ente che lo aveva eletto, affinché sia provveduto alla sostituzione.

Qualora il Consiglio di Amministrazione non dichiari la decadenza, vi provvede d'ufficio l'Ispettorato per la difesa del risparmio e per l'esercizio del credito.

(Approvato).

Art. 7.

Quando un Monte, per almeno un triennio, abbia una gestione passiva, ovvero la sua attività nelle operazioni di prestito su pegno non risulti rispondente alle esigenze locali, anche per il limitato numero delle operazioni stesse in confronto delle disponibilità patrimoniali, può essere fuso con un altro Monte della Provincia o di una Provincia limitrofa, oppure con un Monte di credito su pegno di prima categoria, o con una Cassa di risparmio della Provincia. In caso di fusione con una Cassa di risparmio, questa deve istituire una sezione per le operazioni di pegno o, comunque, assicurare il servizio delle operazioni stesse.

Per la fusione si applicano le disposizioni dell'articolo 47, comma 1º, del Regio decreto-legge 17 luglio 1937-XV, n. 1400.

Il decreto Reale e quello del Capo del Governo, di cui al predetto articolo 47, sono pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

La data in cui la fusione deve avere attuazione sarà stabilita con il decreto del Capo del Governo, il quale costituirà la base del trapasso delle attività e passività, restando autorizzata l'Amministrazione del debito pubblico e della Cassa depositi e prestiti, nonchè le Conservatorie delle ipoteche, ad eseguire le necessarie operazioni in conformità del decreto medesimo, con le norme fiscali di cui all'articolo 52 del Regio decreto-legge 17 luglio 1937-XV, n. 1400.

Qualora due o più Monti si trovino nelle condizioni prevedute nel primo comma, possono essere fusi anche mediante la istituzione di un nuovo Ente, osservate le precedenti disposizioni.

Rimane salva in ogni caso la facoltà degli Istituti di credito di diritto pubblico di procedere alla incorporazione, ai sensi dell'articolo 48, comma 3º, del Regio decreto-legge 17 luglio 1937-XV, n. 1400, dei Monti, con l'obbligo, peraltro, di istituire una sezione per le operazioni di pegno, o, comunque, di assicurare il servizio delle operazioni stesse.

(Approvato).

Art. 8.

Presso ciascun Monte deve funzionare un collegio di sindaci, il quale dura in carica tre anni. Esso è composto di tre membri effettivi, di cui uno nominato dall'Ispettorato per la difesa del risparmio e per l'esercizio del credito, e due dagli Enti fondatori o dalla assemblea degli associati.

Il sindaco nominato dall'Ispettorato presiede il Collegio.

(Approvato).

Art. 9.

È vietato agli amministratori dei Monti di partecipare agli utili e di ricevere compensi od indennità, salvo a chi eserciti le funzioni di direttore.

È, però, consentito ai Monti di maggiore importanza di stabilire una medaglia di presenza a favore degli amministratori; l'ammontare di essa deve essere determinato nello statuto.

(Approvato).

Art. 10.

Le operazioni di prestito su pegno debbono essere effettuate mediante rilascio, al prestatario, di una polizza, la quale deve contenere la denominazione del Monte, la descrizione sommaria della cosa costituita in pegno, il valore di stima attribuito, la data di concessione e quella della scadenza del prestito, la indicazione dei corrispettivi dovuti al Monte e quelle altre indicazioni che siano stabilite nelle norme di cui all'articolo 35.

La polizza di pegno, anche se contenga l'indicazione del nome, è al portatore e deve essere firmata dal rappresentante legale del Monte, o da un funzionario all'uopo delegato dal Consiglio e dal perito.

(Approvato).

Art. 11.

Il proprietario di cose rubate o smarrite, costituite in pegno e, parimenti, chiunque, per qualsiasi titolo, abbia diritti su cose costituite in pegno, per ottenere la restituzione, deve rimborsare il Monte delle somme date a prestito, degli interessi ed accessori.

La precedente disposizione si applica anche agli altri Enti indicati nell'articolo 32, comma 1º e 2º, per le operazioni di credito pignoratorio prevedute dalla presente legge.

(Approvato).

Art. 12.

L'operazione di prestito non può essere effettuata se non a seguito di giudizio di stima della cosa offerta in pegno.

Il giudizio di stima è fatto da un perito, il quale deve garantire all'Ente mutuante, in caso di vendita all'asta della cosa costituita in pegno, l'integrale ricupero dell'importo del prestito e dei relativi interessi ed accessori.

I periti, prima di assumere l'ufficio, debbono prestare cauzione nella misura fissata dall'amministrazione del Monte, osservate le norme di cui all'articolo 35.

L'obbligo della cauzione è esteso anche ai casieri ed ai magazzinieri.

(Approvato).

Art. 13.

La durata dei prestiti su pegno non può essere minore di tre mesi, nè maggiore di un anno.

Le cose costituite in pegno non riscattate o rinnovate entro trenta giorni dalla scadenza del mutuo, sono vendute all'asta pubblica secondo le norme di cui all'articolo 35.

(Approvato).

Art. 14.

Se il prezzo ricavato dalla vendita eccede il credito del Monte per capitale, interessi ed accessori, la somma residuale rimane a disposizione del portatore della polizza per la durata di un quinquennio, senza decorrenza di interessi. Trascorso questo termine, è devoluta al Monte in aumento del patrimonio.

(Approvato).

Art. 15.

Le cose poste in vendita che non trovino acquirenti o che non raggiungano offerte sufficienti al rimborso integrale del credito del Monte, sono aggiudicate al perito che ha effettuato la stima, per l'importo del prestito, relativi interessi ed accessori.

Tale importo deve essere versato non oltre due giorni da quello dell'aggiudicazione.

(Approvato).

Art. 16.

In caso di distruzione, sottrazione o smarrimento della polizza di pegno, si applicano le disposizioni del testo unico 27 maggio 1909, n. 437, delle leggi concernenti l'emissione, in caso di perdita, dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi bancari.

Negli statuti devono essere stabilite norme per facilitare la emissione dei duplicati di polizze distrutte, sottratte o smarrite, quando l'importo di esse non superi la somma che sarà determinata negli stessi statuti.

È consentito poi di stabilire negli statuti che si possa procedere alla rinnovazione od alla estinzione del prestito, senza la preventiva emissione del duplicato di polizze distrutte, sottratte o smarrite.

(Approvato).

Art. 17.

I Monti, che, alla data di entrata in vigore della presente legge, abbiano già facoltà di ricevere depositi fruttiferi, la conservano. Gli altri che

vogliono conseguirla debbono inserire nello statuto apposita disposizione da approvarsi ai sensi dell'articolo 4, contenente le norme riguardanti i depositi, i rimborsi, le forme e la natura dei libretti, in conformità delle disposizioni contenute nel testo unico delle leggi sull'ordinamento delle Casse di risparmio e dei Monti di Pegni di prima categoria, approvato con Regio decreto 25 aprile 1929-VII, n. 967, disciplinante tale materia.

(Approvato).

Art. 18.

I Monti, i quali non abbiano disponibilità sufficienti per svolgere l'attività fondamentale di cui all'articolo 1, possono contrarre mutui presso altri Monti di credito su pegno, anche di prima categoria, presso Casse di risparmio, ovvero presso altre aziende di credito, fino alla concorrenza dell'importo massimo delle operazioni di prestito su pegno già effettuate.

A tal uopo il Monte, qualora ne sia richiesto dall'azienda mutuante, deve consegnare a questa, all'atto in cui contrae il mutuo, una copia dei singoli documenti corrispondenti alle operazioni di prestito, in relazione all'ammontare delle quali il mutuo è contratto.

La copia deve essere certificata, conforme alle risultanze dei registri, dal presidente e dal direttore del Monte; deve inoltre essere controfirmata dal contabile e dal magazziniere del Monte stesso.

(Approvato).

Art. 19.

Il Monte deve far constare l'avvenuta operazione di mutuo sia sull'originale di ciascun documento relativo alle operazioni di prestito indicate nell'articolo precedente, sia sui libri di carico tanto di contabilità quanto di magazzino.

(Approvato).

Art. 20.

In caso di estinzione dei prestiti a cui si riferisce la operazione di mutuo, il Monte, qualora l'Istituto creditore non siasi valso della facoltà di cui all'articolo 22, deve, entro il terzo giorno feriale successivo a quello della estinzione stessa, versare al predetto Istituto l'importo ricevuto, coi relativi interessi convenuti e ritirare il corrispondente documento del prestito estinto.

In caso di rinnovazione, il Monte deve effettuare il rimborso entro il terzo giorno feriale successivo a quello dell'accordata rinnovazione.

(Approvato).

Art. 21.

L'Istituto mutuante ha facoltà di far procedere in ogni momento a verificazioni di controllo, tanto di contabilità quanto di magazzino, sulle partite a cui si riferiscono le operazioni di prestito, in relazione alle quali è stato concesso il mutuo.

(Approvato).

Art. 22.

L'Istituto mutuante ha altresì facoltà di assistere, a mezzo di un proprio delegato, a tutte le operazioni di riscatto o di vendita che si effettuano presso il Monte, allo scopo di esigere l'importo dei prestiti suddetti all'atto della loro estinzione.

(Approvato).

Art. 23.

Gli interessi corrisposti dai Monti sulle operazioni di cui all'articolo 18, possono essere pattuiti, previa autorizzazione dell'Ispettorato per la difesa del risparmio e per l'esercizio del credito, anche ad un tasso inferiore a quello stabilito dalle « Condizioni e norme per le operazioni ed i servizi di banca ».

(Approvato).

Art. 24.

I Monti devono depositare le momentanee esuberanze di cassa presso la Cassa postale di risparmio, o presso le Casse di risparmio ordinarie, i Monti di credito su pegno di prima categoria, gli Istituti di credito di diritto pubblico, ovvero le Banche di interesse nazionale.

(Approvato).

Art. 25.

Ferme rimanendo a favore dei Monti di credito su pegno le agevolazioni tributarie già stabilite dalle vigenti leggi del bollo e del registro in favore dei Monti di Pietà, sono esenti da tassa di bollo e da imposta di registro gli atti costitutivi, gli statuti dei Monti suddetti, le loro modificazioni e le procure speciali che possono occorrere per il ritiro delle somme iscritte sui libretti nominativi, nonchè le operazioni di mutuo contemplate all'articolo 18 e le relative quietanze.

(Approvato).

Art. 26.

I Monti non possono acquistare altri beni stabili oltre quelli occorrenti per i loro uffici, salvo che l'acquisto sia necessario per tutelare i loro crediti nei casi di espropriazione forzata.

I beni pervenuti in seguito ad espropriazione forzata, ovvero per donazione od eredità, devono essere alienati entro dieci anni dall'acquisto, salvo che si tratti di beni donati o lasciati per testamento a scopo di beneficenza.

Il detto termine può essere prorogato dall'Ispettorato per la difesa del risparmio e per l'esercizio del credito.

(Approvato)..

Art. 27.

Le somme esuberanti in relazione all'attività che l'azienda deve svolgere, devono essere inve-

stite nell'acquisto di titoli di Stato, o garantiti dallo Stato, o ad essi equiparati per legge, o di cartelle fondiarie.

Tuttavia i Monti, qualora sia consentito dallo statuto, possono impiegare le somme esuberanti nelle seguenti operazioni, osservate le norme di cui all'articolo 35:

a) anticipazioni su titoli di cui al primo comma del presente articolo;

b) mutui ipotecari;

c) anticipazioni ad impiegati e salariati delle pubbliche amministrazioni contro cessione del quinto dello stipendio o salario;

d) amministrazione di patrimoni limitatamente ai beni immobili e titoli di credito.

(Approvato).

Art. 28.

Gli utili netti di esercizio dei Monti sono destinati per nove decimi all'aumento del patrimonio e per un decimo possono essere devoluti a favore di opere di assistenza ed, a preferenza, all'Ente comunale di assistenza.

(Approvato).

Art. 29.

I Monti hanno facoltà di stabilire speciali regolamenti interni per l'ordinamento dei propri servizi e per il loro funzionamento.

Tali regolamenti e le loro successive modificazioni debbono essere approvati dall'Ispettorato per la difesa del risparmio e per l'esercizio del credito.

(Approvato).

Art. 30.

I Monti possono essere rappresentati o difesi dall'Avvocatura di Stato in tutti i giudizi avanti l'autorità giudiziaria ordinaria, la giurisdizione speciale ed i collegi arbitrali.

Gli onorari e le competenze da corrisponderli all'Avvocatura dello Stato dai Monti saranno liquidati a norma di legge.

(Approvato).

Art. 31.

È vietato acquistare in modo abituale polizze di pegno dei Monti e degli altri Enti autorizzati ad esercitare il credito pignoratorio preveduto dalla presente legge, nonchè concedere, per professione, sovvenzioni supplementari contro pegno delle polizze stesse.

Ai contravventori si applicano le disposizioni dell'articolo 705 del Codice penale.

In nessun caso gli acquirenti delle polizze anzidette possono vantare verso l'Ente che ha concesso il prestito, diritti diversi da quelli spettanti ai prestatori.

(Approvato).

Art. 32.

Il credito pignoratorio preveduto dalla presente legge non può essere esercitato che dagli Enti indicati nell'articolo 1, salvi i casi previsti dall'articolo 7.

Continua inoltre ad essere esercitato dalle Casse di risparmio e dagli Istituti di credito di diritto pubblico che praticano tale forma di credito in base ai loro statuti.

Le agenzie di prestiti su pegno, che all'entrata in vigore della presente legge, siano già state autorizzate con regolari licenze della pubblica sicurezza, ai sensi dell'articolo 115 del testo unico approvato con Regio decreto 18 giugno 1931-IX, n. 773, e successive disposizioni, possono continuare la loro attività. La rinnovazione della licenza a queste agenzie, a decorrere dal 1° ottobre 1939-XVII, non può aver luogo se non in seguito a parere favorevole dell'Ispettorato per la difesa del risparmio e per l'esercizio del credito.

Le agenzie prevedute nel comma precedente sono tenute a trasmettere all'Ispettorato succitato le situazioni periodiche, i bilanci, nonché tutti gli altri dati che siano ad esse richiesti dall'Ispettorato medesimo.

(Approvato).

Art. 33.

Gli organi amministrativi dei Monti attualmente esistenti continuano ad esercitare le loro funzioni fino all'insediamento dei nuovi Consigli di amministrazione, di cui all'articolo 5, i quali devono essere nominati non oltre un anno dalla entrata in vigore della presente legge.

(Approvato).

Art. 31.

La decadenza comminata dall'articolo 6, comma 3°, ha luogo anche nei confronti di quelle, tra le persone indicate nel comma suddetto, che, alla data di entrata in vigore della presente legge, rivestano talune delle cariche prevedute nel comma medesimo e non vi rinunzino entro il termine di sei mesi dalla data suindicata.

(Approvato).

Art. 35.

Con decreto Reale, su proposta del Capo del Governo, in seguito a deliberazione del Comitato dei Ministri, saranno emanate, ai sensi dell'articolo 3, n. 1, della legge 31 gennaio 1926-IV, n. 100, le norme complementari e le altre che potranno occorrere per la completa attuazione della presente legge, dalla cui entrata in vigore restano abrogate tutte le norme contrarie o con essa incompatibili.

(Approvato).

Questo 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 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII » (N. 2165). — (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 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII ».

Prego il senatore segretario Guido Biscaretti di darne lettura.

GUIDO BISCARETTI, segretario, legge lo stampato n. 2165.

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

FELICI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FELICI. Onorevoli colleghi, il discorso poderoso dell'onorevole Sottosegretario di Stato per l'interno mi fa pensare che i bilanci tutti hanno indubbiamente un aspetto squisitamente politico, oltre il lato tecnico. Egli ha prospettato al Senato tutto quello che il Regime ha fatto e sta facendo per trasformare radicalmente la vita interna del paese. E questo discorso mi ha fatto ricordare la data del 1° agosto 1922. Eravamo all'antivigilia della Marcia su Roma, antivigilia che fu celebrata con un indimenticabile sciopero ferroviario, che si chiamò legalitario. Questo significò la prima affermazione nazionale del Fascismo. Le Camicie nere ricostituirono infatti l'ordine, e pur essendo in poche sventarono ogni trama di quel pretenzioso sciopero legalitario. Si compose un piccolo e povero governo, che tra il certo e l'incerto vide formarsi il Governo del 28-29 ottobre 1922 che significò indeclinabilmente la redenzione d'Italia.

Molti dicono: volete negare tutto quello che si era fatto prima? Nemmeno per sogno. Occorre pensare a quello che si è compiuto nella grande guerra per capire che non si possono pretermettere i tempi passati. E mi è caro avere qui accanto uno dei gagliardi del periodo bellico, l'onorevole Zuppelli, che ha tanto contribuito alla vittoria. (Bene). Ma non si può dimenticare che i risultati di quella grande guerra si volevano manomettere perchè appunto quei risultati erano tali per cui i sovversivi sarebbero dovuti cadere miseramente, giacchè essi (parlo dei socialisti e dei comunisti) avevano insidiato l'Italia in quel momento.

Guardate le Ferrovie dello Stato! Ecco il lato politico indubbiamente. Le Ferrovie dello Stato, con il personale ormai interamente rinnovato nello spirito, oggi rappresentano una vittoria dell'ordine, della disciplina e della regolarità, mercè l'impulso di politica interna del Regime. Questo stesso personale buono nella massa, in mano di pochi scongiurati demagoghi, interrompeva la vita del Paese per un nonnulla; oggi le Ferrovie dello Stato (voi tutti lo notate e lo sapete) sono un modello nel mondo. Quando i nostri ospiti stranieri salgono sulle nostre ferrovie e percorrono le grandi linee, elogiano il nostro personale e ammirano questa Italia completamente rinnovata. Voi ricorderete certo, onorevoli colleghi, che sul principio nelle gazzette straniere si osservava con malevolenza come il Governo autoritario mettesse dei militi nelle ferrovie per indagare e per spiare (dicevano essi). Oggi invece non c'è straniero, per quanto malvagio, che non riconosca che la Milizia ferroviaria ha reso e rende servizi incalcolabili, sia dal lato patrimoniale, essendosi ormai ridotti di molto i furti che prima si consumavano in gran numero sulle Ferrovie, sia dal lato dell'ordine sulle ferrovie. Oggi tutti si rivolgono ai militi ferroviari con fiducia e con riguardo; sono i militi ferroviari che danno l'esempio della disciplina e costituiscono ormai un simbolo di quell'ordine che il Regime ha portato nel sistema ferroviario e nel Paese.

Ciò è avvenuto rapidamente perchè ricordo che, appena il Governo nazionale fu costituito, si procedette immediatamente alla nomina di un Commissario straordinario alle Ferrovie. Senza seguire le vicende degli uomini, perchè questi passano, ricorderò solo come il Commissario del tempo liquidò in breve tutto il sovversivismo rosso esistente nelle Ferrovie e procedette al riordinamento delle Ferrovie stesse. Ma non possiamo non ricordare con riconoscenza la politica ferroviaria e la figura di Costanzo Ciano, perchè è innegabile che egli con la mano ferma, con la tenace assidua cura, col controllo sull'andamento dei servizi, ha dato alle Ferrovie del nostro Paese un'impronta ed un impulso che sono tali da formare l'invidia di quanti gestiscano una grande azienda ferroviaria.

Io, rendendo omaggio a questi uomini che hanno gestito le Ferrovie dello Stato, intendo anche di dire una parola veramente di affetto per i ferrovieri che, voi ne potete essere testimoni, adempiono quotidianamente al loro dovere con una fedeltà, con uno zelo da renderli veramente ammirevoli.

A proposito di ferrovie, la domanda sostanziale che pone anche la caratteristica politica all'andamento della gestione è questa. Trattasi di azienda industriale o di servizio pubblico?

Vecchia, abusata questione. È azienda industriale ed è servizio pubblico. Non c'è discussione. Ma il prevalere di un concetto sull'altro dà la caratteristica del Regime. Voi vedete che tutti

i deboli corrono al riparo dai rischi; hanno paura di gestire direttamente ed allora vengono fuori, attraverso le debolezze del Governo, quelle convenzioni ferroviarie per cui le Ferrovie, questo meraviglioso strumento di Stato, si danno all'industria privata. E allora si debbono pattuire le prestazioni di carattere militare, le prestazioni di ogni genere con continue contestazioni e litigi. Si deve non fare prevalere il concetto industriale sul concetto di servizio pubblico, perchè l'industriale privato, logicamente, vuol lucrare e lotta con lo Stato che vorrebbe dare maggior peso al concetto di servizio pubblico.

Era indispensabile che questo servizio pubblico, passato al Governo al tempo del vecchio Regime, fosse perfezionato e rafforzato, come ho detto, in Regime attuale; che fosse rinvigorito! Perchè bisogna che questo servizio pubblico sia armonico, viva in connubi leciti con le altre industrie affini, non in contrasto, di tal chè ci sia il nocimento dell'una o dell'altra industria! Il giorno in cui la Ferrovia dello Stato volesse eccessivamente comprimere l'industria automobilistica, facendo guerra spietata all'automobilismo, voi comprendete che sarebbe un danno rilevantissimo per la Nazione, poichè l'industria automobilistica è essenziale, i servizi automobilistici sono di primo ordine.

Coloro che volessero ad ogni costo — e fortunatamente il nostro autorevole Ministro non è di questo pensiero — favorire le Ferrovie, dovrebbero pensare che le autostrade, le stesse magnifiche nuove strade dell'Italia fascista, siano contrarie all'incremento delle Ferrovie dello Stato solo perchè facilitano le comunicazioni automobilistiche. E così si dice naturalmente anche del velivolo: poichè siamo già in qualche concorrenza tra la ferrovia e l'aviazione, ancora iniziale e ancora non di grande entità, ma già siamo all'inizio di questa concorrenza.

Ora voi comprendete che queste forze del Paese vanno organizzate organicamente e se il Ministero delle comunicazioni ha avuto ragione di aumentare certe tariffe dei trasporti automobilistici, (perchè i fatti hanno dimostrato che i servizi automobilistici perdevano e che anche le ferrovie perdevano con loro!) certamente l'aumento di queste tasse sui servizi automobilistici ha reso possibile un riassetto del bilancio ferroviario e nello stesso tempo ha armonizzato questi due servizi che debbono, ripeto, camminare in armonia, in lecita concorrenza, non in doloroso contrasto.

Io ho letto con vivo interesse un magnifico volume fatto dal Direttore generale delle Ferrovie dello Stato, per il suo Ministro, che ha sottolineato con un giusto rilievo il merito del volume stesso. Esso è ricco di infiniti dati, carte ed elementi veramente istruttivi. Da questo esame si ha la netta impressione che oggi mano a mano l'organismo ferroviario si è andato perfezionando. Il lavoro compiuto dal suo Direttore generale, Velani, che tutti noi abbiamo costantemente

sulle labbra perchè è veramente bravo e tecnicamente all'altezza della posizione, costituisce una relazione veramente ammirevole. Se questo volume che riflette le ferrovie del 1936-1937 lo ponete in raffronto con i risultati del 1937-38 e con le previsioni del 1938-39 e date uno sguardo affettuoso alla magnifica relazione del collega De Vito, espertissimo in questa materia, voi traete la convinzione che non c'è parola di critica da fare; uno dei miei colleghi, quando mi sono levato a parlare, ha detto: adesso parla il critico. Non è vero, perchè parla l'ammiratore, l'uomo che sente che quando un Ministero cammina bene come quello diretto tanto bene dall'onorevole Benni, quando un Ministero va magnificamente, questo va detto altamente qui e fuori di qui.

Il bilancio. Ho detto armonia e ho detto concorrenza, ma non ho detto contrasto; naturalmente però il bilancio deve essere equilibrato. Non parliamo del periodo che va dal 1932-33 al 1936; troppi fatti di crisi generale, di sanzioni, di relativo arresto dei traffici, si sono verificati e tutto un insieme di cose per cui quei bilanci sono da mettere in evidenza solamente perchè provano che, malgrado tutto e malgrado tutti, anche quei bilanci hanno rappresentato, se non una vittoria finanziaria certo una vittoria morale con relativamente lievi disavanzi subito rapidamente colmati.

Il bilancio del 1936-37 ha dato un avanzo di 178 milioni, il bilancio in corso si prevede che darà anch'esso, sia pure lieve, un avanzo. Il bilancio che stiamo discutendo è imponente per le ferrovie; non lo si dice per una misura prudenziale, ma tutto induce a credere che il movimento turistico, la ripresa dei traffici, la compressione delle spese, l'avvedutezza nella gestione lasciano prevedere agli italiani una sorpresa in meglio.

Come si è raggiunto questo pareggio? Si è raggiunto non, come qualcuno dice, col togliere molte spese gravose per passarle alle Finanze; perchè si è provveduto con un recente provvedimento alle pensioni, con un ragionevole allontanamento dal bilancio delle ferrovie di interessi passivi per vecchie costruzioni, che non potevano gravare il bilancio di esercizio, e si è data così al Paese la snellezza del bilancio ferroviario ed insieme la possibilità, anche ai meno competenti, di vederlo attraverso il cristallo puro e comprendere che il bilancio ferroviario dello Stato italiano rappresenta una realtà concreta, obiettivamente visibile, di perfezione, di franchezza e di lealtà. Questa è la caratteristica migliore!

E badate che c'è stato anche un provvedimento straordinario che onora l'Amministrazione, perchè ha disposto un primo stanziamento di centinaia di milioni per il rinnovamento del materiale. Ma questo non è che un anticipo, non è che una prima proposizione e quando il programma intero del rinnovamento del materiale sarà conosciuto nella sua completezza, allora voi vi renderete conto che, come in tutti gli altri rami dell'Am-

ministrazione, anche nel ramo delle Ferrovie di Stato si provvede con energia a far sì che il Paese possa essere uguale ad altri, forse superiore, giammai inferiore.

Voi, egregi Colleghi, conoscete alcuni particolari di determinati servizi, io non ve ne parlo che fuggacemente, perchè naturalmente voi leggete queste cose, perchè, come dicevo ad un collega or ora, questi bilanci sono vissuti da tutti gli italiani. Chi viaggia, chi vede, chi sente, controlla tutto quanto si dice e se domani aveste fatto l'elogio, per esempio, delle ferrovie secondarie di Sicilia o di alcune linee date all'industria privata del Continente, voi avreste sentito dire: « Questo è impazzito ». Bisogna anzi che su questo punto si richiami tutta l'attenzione dell'onorevole Ministro. L'altro giorno il Ministro dei lavori pubblici rispondendo al collega amatissimo Libertini, che voleva (egli è uomo di vero coraggio) costruire ancora qualche pezzetto di ferrovia secondaria in Sicilia, ha risposto, come realmente era da aspettarsi, un no risoluto. Le strade ferrate non si costruiscono più, si mantengono quelle che ci sono. Tutta l'attenzione è rivolta alle linee più importanti del Paese. Le ferrovie di secondaria importanza non si costruiscono più, ma anche quelle private, onorevole Ministro, devono un poco progredire. Capisco le difficoltà, ma in fondo queste ferrovie hanno tutte sussidi chilometrici e invece sono tenute, molte volte, in pessimo stato. Quando un viaggiatore ha la sventura di scendere da una ferrovia dello Stato, anche di carattere non primario, per immettersi in una linea di carattere privato, nota una differenza enorme. Lo straniero queste differenze non le sa (l'uomo è generalmente critico e malevolo), ed evidentemente trova che quelle mende influiscono a rappresentare qualche menomazione della grande rete dello Stato.

VICINI ANTONIO. Ci sono anche delle ferrovie secondarie molto in ordine. Per esempio quelle di Modena.

FELICI. Questa, caro amico Vicini, rappresenta una eccezione che conferma la regola.

Seguitando in queste brevi osservazioni, vengo a richiamare l'attenzione del Senato sull'elettrificazione. Si stanno elettrificando 6000 (dico approssimativamente seimila) chilometri di ferrovie sostanzialmente principali. Si è fatto uno sforzo poderoso, perchè nel 1939 tale programma sarà esaurito.

Quale è il programma del poi, quello successivo al 1939? Saranno compiuti gli altri 3000 chilometri? So benissimo che l'ideale economico del Ministro Guarneri sarebbe quello di non avere ferrovie a carbone. Ma questo ideale evidentemente non può essere raggiunto per la ragione semplicissima che, dati tanti elementi e coefficienti, che voi m'insegnereste e quindi io non li prospetto, una rete completamente elettrificata potrebbe rappresentare un insieme di pericoli che vanno evitati. In qualunque evenienza, ad

esempio, specialmente in quelle eccezionali di guerra, bisogna avere una forte scorta di locomotive ossia di ferrovie a vapore, tanto più che oggi si annunzia la costruzione (se è vero, e l'onorevole Ministro lo potrà confermare o smentire) di una locomotiva che rappresenterebbe il 25 per cento di economia sulle attuali macchine. Quindi capisco che oggi il problema dell'elettrificazione totale delle ferrovie dello Stato è un problema per lo meno immaturo. Ma io domando: è molto costosa l'attuazione di quello che tecnicamente, è assodato si può attuare, e cioè il trasporto a distanza dell'energia elettrica, in maniera da far sì che la linea di Como invece di fermarsi a Villa San Giovanni giunga fino a Salerno e Siracusa?

Evidentemente col trasporto, ripeto, dell'energia elettrica a distanza, il problema tecnico è tale che non offre alcuna difficoltà; ma voi mi potreste, onorevole Ministro, opporre difficoltà di carattere finanziario ed economico che a me possono sfuggire. Io avanzo questa idea, poichè certamente oltre i 6.000 chilometri dovrebbe essere rapido l'estendere ancora l'elettrificazione. Io non propugno, per lo meno per ora, il programma, che, con una frase di attualità, potrebbe dirsi totalitario, dell'elettrificazione delle Ferrovie dello Stato, ma una estensione maggiore, di quello che l'Amministrazione delle Ferrovie, con tanto zelo e tanta tenacia e tanta chiaroveggenza, porterà a termine nel 1939 e proseguirà fino al 1941. Mi dicono che una facilitazione a questa estensione dell'elettrificazione può avvenire dall'adozione, che già in gran parte fate, del duraluminio invece che del rame, il quale è costosissimo e rappresenta una perdita non leggera per il Ministero degli scambi e delle valute.

Io quindi non vi tedio. Credo che intanto voi dovete aumentare il servizio delle « littorine ». In materia di treni elettrici so che voi estenderete immediatamente quello di Napoli e Bologna a Milano, non appena sarà perfezionato, e so anche che è vostro intendimento di fare un elettrotreno da Torino a Trieste.

BENNI, *ministro delle comunicazioni*. È un autotreno!

FELICI. Così non posso disconoscere il vostro proposito di utilizzare 24 e più carrozze a 80 posti per comunicazioni rapide, ma sempre su linee elettriche. La « littorina » invece va guardata, sia come una concorrente poderosa dell'automobile, sia come una risparmiatrice. Anche il profano, l'uomo della strada comprende infatti che la « littorina » cessa di consumare combustibile quando cessa di camminare in confronto alla macchina a vapore che deve essere in continua accensione o quasi. Ognuno capisce che la « littorina » rappresenta un grande vantaggio di carattere finanziario.

Che cosa avviene però? Ecco il punto fondamentale: avviene che la « littorina » va curata nel particolare. Ci sono state « littorine » che avevano attratto la simpatia dei consumatori, dei

viaggiatori: si trattava di quelle « littorine » che arieggiavano un po' agli elettrotreni. So che sono accaduti degli inconvenienti; so che voi con delle misure di grande cautela avete controllato questi inconvenienti; so che li state riparando e che state esaminando il problema. Ma tutti quelli che hanno viaggiato sulle « littorine », sanno che a mettersi nella « littorina » di qualsiasi genere è una bellezza se voi pensate alla rapidità, se voi pensate che impiegate quattro ore invece di otto ore se vi serviste dei treni ordinari, però bisogna essere forti, resistenti, perchè le « littorine » hanno dei sedili molto stretti e se vi capita di essere accanto ad un vicino (e peggio ancora ad una vicina, verso la quale i riguardi debbono essere maggiori) un po' abbondante, un urto improvviso vi manda fuori dal sedile e siete rovinati. (*Si ride*).

Ecco perchè io vorrei che queste « littorine » fossero oggetto dell'oculata avvedutezza della Direzione generale vostra; onorevole Ministro, voi che siete un espertissimo nelle materie industriali comprendete che le mie osservazioni nell'interesse pubblico hanno ragione di essere, mentre io non vi lesino nessuna lode per avere introdotto una sistemazione di comunicazioni così rapida di cui oggi si avvantaggiano non soltanto le linee secondarie e brevi, ma anche i lunghi tragitti che si possono effettuare in « littorina ». Perciò vi incoraggio in ogni maniera a sviluppare l'uso di queste « littorine » e l'elettrificazione in tutte le forme di trasporto e ad ampliare gli impianti elettrici già esistenti.

Egregio Ministro, voi certamente non vi avrete a male se vi faccio un rilievo. Un po' di ritardi si vanno verificando, e prima non c'erano. Voi darete certo delle spiegazioni. Però debbo dire che è qualche po' di tempo che si nota qualche ritardo. Tali ritardi vanno puniti. Talvolta agli uomini si attribuiscono atti di energia che qualche volta magari sono anche esagerati. Si dice per esempio che un vostro predecessore, che potrebbe essere, anzi è, Costanzo Ciano, quando la sera esaminava l'elenco dei ritardi verificatisi nella giornata, faceva battere sei o sette telegrammi con l'ordine perentorio di spiegarne le ragioni. Il povero capostazione che riceveva uno di questi telegrammi non rimaneva certo molto contento se non riusciva a dare delle spiegazioni convincenti perchè le conseguenze non erano cose dolci. Non so se tutto ciò sia vero, ma è certo che non devono essere in nessuna maniera tollerati questi ritardi.

Una delle cose più belle del nostro servizio ferroviario è la puntualità che si mantiene sempre malgrado questi piccoli appunti che riguardano soltanto cose molto eccezionali. Molti colleghi mi hanno parlato di questi piccoli inconvenienti e voi dovete fare di tutto per impedire il formarsi di tali ritardi.

Noi andiamo incontro ad un periodo di enorme movimento ferroviario. Pensate che se oggi ci

si rivolge ad un albergo o ad una casa privata per ottenere una stanza si risponde che gli impegni già presi riguardano un periodo di parecchie settimane. E si può dire che in questo grande teatro del turismo si può scrivere fin da ora la parola « tutto esaurito ».

Voi, Ministro, comprendete quale movimento ferroviario ci sarà per far fronte alle esigenze di tutta questa gente che verrà temporaneamente; per trattenersi magari un solo giorno o due. Il movimento ferroviario sarà intensissimo. Vi dico quindi che tutto questo, che è affidato a voi, deve sempre rispondere come ha sempre risposto. Le ferrovie hanno contribuito a trasportare i partecipanti ad imponenti adunate, a trasportare truppe, in una parola hanno risposto meravigliosamente. Voi certamente vi preparate a questo grande esperimento che allietta il Paese e che farà più che mai riflettere anche la vostra abilità.

Io lodo la progettata sistemazione della stazione di Roma. Confesso che a me poco piaceva il primo progetto che considerava per Roma la istituzione di più stazioni.

Il progetto odierno è magnifico; esso è stato fatto dai funzionari tecnici delle Ferrovie dello Stato, sotto la vostra guida e, per quanto riguarda la grande stazione, anche sotto la vigilanza acuta del nostro Capo. Il progetto della stazione ferroviaria di Termini considera la distruzione di gran parte della attuale stazione che, nella forma attuale, risale pressappoco all'anno 1872.

La nuova stazione sarà arretrata di molto di guisa che, uscendo, si avrà la vista di un magnifico piazzale come si conviene ad una grande città. Lo spettacolo che si offre ora a chi esce dalla stazione è piuttosto meschino. La stazione infatti dà un senso di modestia, quasi da paesetto.

La nuova stazione di Termini, così come è stata progettata dalla Direzione delle Ferrovie, sarà bella dentro e fuori e non darà lo spettacolo della stazione bella all'interno, ma discutibile all'esterno, così come ora avviene per quella di Firenze. Ecco perchè io trovo ottima cosa l'aver stabilito che per i servizi sussidiari nei momenti acuti, quelli che i tecnici chiamano di punta e che si verificheranno nei prossimi anni, si provveda ad ampliare le due stazioni Tiburtina e Trastevere. La Prenestina, che è a pochi chilometri da Roma, sarà portata più verso Tivoli e diventerà la stazione complementare per il riscaldamento dei treni, per lo smistamento, per tutto quello che è necessario. Di tal chè con la rinnovata e ingigantita stazione di Termini, con le due Trastevere e Tiburtina, con la complementare Prenestina, noi avremo un servizio completo degno della grande Capitale d'Italia.

Vi è poi il servizio merci e io non mi voglio indugiare su questo. Vi potrei leggere un foglietto nel quale si parla di questo servizio, ma mi limito a dire che si è pensato egregiamente anche a questa materia e che quindi molti degli incon-

venienti che si verificano adesso, per cui nella ferrovia centrale si ha il cumulo, la commistione di merci e di viaggiatori, senza disciplina talvolta da parte di quelli che hanno fretta, saranno risolti. E anche dal punto di vista dei servizi merci sarà provveduto.

Infine signori, fatemi dire che l'Amministrazione delle Ferrovie ed il Governo hanno voluto che Roma avesse una sua stazione che chiamerei di rappresentanza, la Ostiense, la quale deve servire a ricevere le grandi personalità, a ricevere le rappresentanze ed anche le comitive che abbiano carattere di rappresentanza durante, per esempio, tutta la grande Esposizione. Questo adattamento è stato provvido per due ragioni. Perchè non si ingombra il servizio normale, perchè si fa percorrere a queste personalità, che verranno a Roma, un tratto imponente e monumentale della Capitale, perchè una città come Roma non poteva non avere una stazione di rappresentanza, ed io sento che, nella imminenza di qualche cosa di grande, questa soddisfazione è tanto maggiore.

L'altro giorno, il nostro grande Capo ci ha parlato delle forze militari del Paese. Ebbene noi entro un mese a Roma avremo una manifestazione visibile di quello che l'altro giorno ci è stato esposto così meravigliosamente. Saranno qui adunati i nostri soldati, vi saranno i nostri apparecchi aerei, vi saranno le organizzazioni del nostro Partito, e tutta Italia ritornerà a Roma. Nella nuova stazione di rappresentanza giungerà Hitler che troverà a Roma sincerità e calore di accoglienze, ed espressioni sicure di corrispondente e schietta amicizia.

Egli vedrà le forze del Paese e constaterà che sono tali da fare dell'Italia un baluardo infrangibile contro qualsiasi insidia.

Questa grande occasione che stringerà sempre più i vincoli tra due popoli amici, si svolgerà a gloria di Roma, Capitale del Regno e dell'Impero. (*Applausi vivissimi*).

RICCI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCI. Onorevoli senatori. Nella relazione dell'onorevole Ministro sul preventivo delle ferrovie vi sono parole molto prudenti circa le previsioni di bilancio, che per l'esercizio 1938-39 si spera in pareggio. Lodo tale riservatezza: vi sono aumenti per 113 milioni di lire nelle spese di personale e se ne prevedono 74 milioni nella spesa per il combustibile, oltre poi ad altri materiali, sicchè il pareggio si potrà avere soltanto se aumenterà il traffico e il relativo gettito. Su questa previsione, su questo apprezzamento si fonda il bilancio.

Passiamo ad esaminare l'andamento del traffico. Cercherò, per così dire, di fare pronostici relativamente non solo al movimento ferroviario ma anche al complesso del traffico del Paese e a quello marittimo in particolare.

Traffico ferroviario viaggiatori. — Il numero

dei viaggiatori è notevolmente aumentato dal 1932-33, anno di massima depressione; ma non è ancora arrivato al livello del 1929-30, anno di massimo sviluppo. È cresciuto di più il numero dei viaggiatori-chilometro, superando il 1929; il

| | 1929-30 | 1932-33 | 1934-35 | 1935-36 | 1936-37 |
|----------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Biglietti venduti (in migliaia) . . . | 107.000 | 76.907 | 81.816 | 86.683 | 90.727 |
| Viaggiatori-chilometro (in milioni) . . | 8.045 | 6.292 | 7.698 | 8.579 | 9.806 |
| Prodotto totale (milioni di lire) . . . | 1.552 | 1.145 | 1.073 | 1.162 | 1.253 |
| Prodotto medio per viaggiatore-chilometro. | 0.192 | 0.182 | 0.139 | 0.135 | 0.128 |

L'aumento del numero dei passeggeri è in parte dovuto anche al fatto che gli aggravii fiscali sulle automobili e sulle benzine hanno di nuovo attratto sulle ferrovie viaggiatori che si servivano dell'automobile (specialmente viaggiatori di classi più agiate). Ma soprattutto esso è dovuto alla mutata natura dei viaggi.

Oggi abbiamo i viaggi in massa, i viaggi occasionali, i viaggi organizzati. Un numero sempre più grande di persone non viaggia per necessità, bensì per diletto, attratto da particolari facilitazioni. Questa categoria di viaggi non può verificarsi nelle merci.

Tale massa enorme di viaggiatori, con tutta probabilità crescerà ancora nel 1938-39, crescerà poi specialmente per la prossima esposizione, ma forse il gettito non crescerà in proporzione, a causa appunto delle dette facilitazioni. Esse in qualche caso sono eccessive; potrei riferirmi alla relazione della Giunta del Bilancio di due anni fa, la quale osservava appunto che riduzioni ferroviarie per manifestazioni, fiere, esposizioni ecc. ve ne sono forse troppe.

Si dice che vi è ancora un larghissimo margine per lo sviluppo del movimento dei viaggiatori, perchè l'italiano viaggia, in confronto con altri paesi, molto meno e cioè, come ho sentito dire qui altra volta, l'italiano fa 5 viaggi all'anno in

che vuol dire che si fanno percorsi più lunghi, ma non è aumentato nelle stesse proporzioni il prodotto totale; anzi il prodotto unitario, per viaggiatore-chilometro, ha continuato a diminuire.

Il tutto risulta dalla seguente tabella:

media, il tedesco 25, il belga 29, il francese 20, lo svizzero 28, l'inglese 27.

Questo confronto può avere un valore specioso, ma non è solido.

Non si può infatti prescindere dalla lunghezza del percorso la quale (come in un suo scritto fece osservare il collega onorevole Flora) è in Italia molto più grande, nè dalla estensione della linea ferroviaria, che in Italia è minore e serve solo due terzi della popolazione. Inoltre all'estero le ferrovie servono all'afflusso e deflusso quotidiano delle popolazioni dei sobborghi nelle grandi città.

Finalmente c'è da considerare la differente natura della popolazione italiana: noi siamo un popolo in gran parte agricolo, non ancora fortemente industrializzato che ha minor ragione di muoversi. Col tempo forse cambieremo, ma ora si tratta dell'anno prossimo!

Traffico delle merci sulle ferrovie. — Troviamo in questo ramo un forte aumento nella quantità di merce caricata in Italia nelle stazioni interne. Si sale da 23 milioni di tonnellate del 1934-35 a 33 milioni del 1936-37. Un certo arretramento invece rileviamo nella merce caricata nei porti, da 14 a 11 milioni, e un forte aumento nella quantità di merce (da 3,7 a 5 milioni di tonnellate), venuta attraverso i traffici.

Ecco i principali dati del traffico merci:

| | 1929-30 | 1932-33 | 1934-35 | 1935-36 | 1936-37 |
|-----------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Quantità caricata (migliaia di tonn.). | 65.000 | 35.584 | 33.851 | 39.952 | 45.297 |
| Tonnellate-chilometri (in milioni) . . | 12.804 | 8.642 | 7.870 | 9.401 | 10.431 |
| Prodotto totale (milioni di lire) . . . | 3.033 | 1.804 | 1.514 | 1.967 | 2.262 |
| Prodotto per tonnellata-chilometro . . | 0.247 | 0.205 | 0.189 | 0.206 | 0.214 |

Credo che la quantità di merce caricata in Italia, che ha continuato ad aumentare durante tutto il 1937, non aumenterà forse così durante il 1938. Mi pare di vedere i primi sintomi d'una certa stasi. Ciò che dava molto stimolo al trasporto per ferrovie era l'edilizia e anche in parte le opere pubbliche. Ora in questi settori c'è stasi. Inoltre i forti progressi dell'anno scorso nel traffico della merce sono anche dovuti ai già riferiti provvedimenti, per i quali si è trasferito dall'automobile

alle ferrovie parte del traffico. Si tratta di provvedimenti presi alla fine del 1935, i quali hanno avuto i loro effetti nel 1936 e nel 1937. Ora il traffico automobilistico non è più in condizioni tali da creare serie preoccupazioni di concorrenza alla ferrovia. Non credo sia nell'animo del Ministro di gravare ancora la mano sull'automobilismo. Più o meno le proporzioni rimarranno come sono, e se il traffico ferroviario aumentasse ancora, ciò non potrebbe essere che per sviluppo

dell'economia nazionale, dell'economia interna. Sviluppo questo che potrà essere anche stimolato dall'autarchia. Certamente in materia di minerali, per esempio, molta produzione nazionale sostituisce la produzione estera. Ne vediamo la conferma nel fatto che il traffico dei porti è diminuito. Viaggia una quantità maggiore di merce prodotta in Italia. Ma anche qui non credo che possiamo aspettarci, quantitativamente, altri grandi progressi e poi in tal caso diminuirebbe ancora il lavoro dei porti e ci sarebbe compenso.

Quanto alla diminuzione del traffico automobilistico, ne abbiamo una misura nella partecipazione della ferrovia al lavoro del porto di Genova e cioè nel rapporto tra la quantità di merce arrivata e partita e la quantità caricata o scaricata sui vagoni. Nel 1932 il 71 per cento andava sulle ferrovie o veniva dalle ferrovie; nel 1933, in seguito al forte sviluppo dell'automobilismo, solo 64 per cento. Dopo i noti provvedimenti, nel 1936 siamo ritornati a 72 per cento e nel 1937 a 77 per cento.

Cabotaggio. — Altri Paesi hanno come succedaneo, ed in aggiunta al traffico ferroviario, un traffico automobilistico molto più forte di noi, ed hanno poi il traffico per vie d'acqua, cioè per canali e per fiumi. Noi non abbiamo che, molto limitatamente, il traffico per via d'acqua. La Francia, per esempio, ha una rete di canali e di fiumi su cui trasporta circa 50 milioni di tonnellate. La Germania, solamente sul Reno, supera 70 milioni di tonnellate ed ha la navigazione sull'Elba, oltre una quantità di canali. Berlino è quasi collegata al mare per via d'acqua. Ora si studia anche di sviluppare la navigazione tedesca sul Danubio ed è da tempo in progetto la costruzione del canale Danubio-Reno.

Noi, data la nostra configurazione geografica, non possiamo manovrare per linee interne; ma invece della navigazione fluviale, abbiamo il cabotaggio, che non hanno questi altri Paesi. Infatti in Francia il cabotaggio è pochissimo; in Germania pure; non parliamo poi del Belgio e dell'Olanda; ce n'è in Inghilterra, poichè le miniere di carbone sono vicine al litorale: il rifornimento del carbone a Londra, per esempio, avviene generalmente per via di acqua. Da noi esso ha preso un buono sviluppo, cresciuto recentemente a causa dello sfruttamento più intenso dei bacini minerari delle isole: da 10 milioni di tonnellate nel 1929 siamo saliti nell'anno scorso a più di 17 milioni e mezzo, di cui 30 per cento fatto da bastimenti a vela. Credo che il cabotaggio continuerà a svilupparsi, e faccio voti che sia il più possibile effettuato per mezzo di velieri, poichè la marina velica bisogna aiutarla, come hanno accennato anche altri senatori. Ciò è necessario per la formazione dei buoni marinai. Se ci fosse bisogno si potrebbe dare un premio al trasporto sui bastimenti, ovvero concedere agevolazioni nei porti.

Traffico viaggiatori coll'estero. — Quanto ai viaggiatori per ferrovia che vanno o vengono attra-

verso i transiti, la relazione delle ferrovie è quanto mai parca e silenziosa.

Non potrei associarmi all'elogio che ha fatto il collega Felici sulla ricchezza di dati della suddetta relazione, confrontandola con quelle precedenti; se il collega Felici vuol contare le pagine vedrà che quest'anno ve n'è 30 per cento di meno. Per combinazione questo 30 per cento di pagine assenti avrebbe contenuto dati che sarebbero stati per me molto interessanti. Dunque non so dire quanti siano i viaggiatori venuti dall'estero; credo però che, almeno come gettito date le enormi riduzioni di tariffa, non siano stati gran cosa. Come numero, l'unica statistica che ci viene fornita sui viaggiatori provenienti dall'estero è quella delle coppie nuziali. Questo dato si vede che non è pericoloso a divulgarsi. Ebbene, duole dirlo, ma sono in diminuzione; erano, in media nei primi anni dal 1932 al 1935 circa 700 all'anno; sono state 228 nel 1935; 160 nel 1936; 172 nel 1937.

Se l'intero movimento dei viaggiatori fosse proporzionale al numero delle coppie nuziali, si andrebbe male; ma io spero che non sia così.

I passeggeri in arrivo o partenza dall'estero per via mare sono notevolmente aumentati: da 570.000 nel 1929, siamo a 720.000 nel 1936. Qui le statistiche non sono fornite dalle ferrovie, ma dalla marina mercantile e sono più esplicite. Però non si può trarne alcuna conclusione agli effetti tanto interessanti dell'importazione di valuta, perchè non viene distinto il passeggero italiano che ritorna e che di solito porta solo valuta italiana, dal passeggero estero che viene in Italia e porta valuta estera. Però nelle provenienze dal Nord America, dove prevalgono i cittadini esteri, si vede che vi è stato un forte aumento. Io credo che anche nel traffico marittimo dei passeggeri, come nel traffico ferroviario, continuerà nel complesso l'aumento.

Traffico merci coll'estero. — Non si può rigorosamente separare il traffico ferroviario dal traffico marittimo, perchè vi sono merci che possono venire tanto per mare che per ferrovia, ad esempio il carbone, quello almeno che viene dalla Germania, ed è in quantità notevole (circa 8 milioni di tonnellate all'anno). Il carbone è un importante elemento moderatore dei noli.

Il nolo ferroviario dalla Ruhr all'Italia è un dato fisso, ha una tariffa fissa. In sua concorrenza abbiamo un nolo marittimo da Rotterdam che è variabile. Ci sono momenti in cui il nolo marittimo è basso e l'importazione per mare può convenientemente farsi su più vasta scala con una profonda zona di penetrazione; se poi il nolo marittimo aumenta, allora avviene il fenomeno contrario e l'importazione ferroviaria estende la sua zona di penetrazione. Anche la quantità di carbone che si importa varia notevolmente a seconda che le Ferrovie di Stato intensificano o rarefanno le scorte. Nel 1929 arrivarono quasi tonnellate 15 milioni di carbone (50 per cento della quantità complessiva di merci arrivate) e di esse circa 20 per

cento vennero per ferrovia. Nel 1932 solo 9 milioni (40 per cento del complesso degli arrivi) di cui solo 12 per cento per ferrovia. Nel 1937, tonnellate 13.654.000 (50 per cento del complesso degli arrivi) di cui ben 30 per cento per ferrovia.

Ricordo che nell'anteguerra vi furono momenti in cui il carbone tedesco penetrava per ferrovia fino a Novi Ligure, quasi alle porte di Genova. Oltre la convenienza economica, può giuocare la volontà di aumentare l'importazione per ferrovia a danno del traffico marittimo, per reprimere un movimento di rialzo nei noli, o viceversa.

In generale possiamo dire che tutto il movimento di merci coll'estero via terra è stato nel 1937 più forte degli anni passati arrivando a tonnellate 9 milioni fra entrate e uscite, contro quasi 5 del 1936, 6 e mezzo del 1935, 5 e mezzo del 1934. Ho menzionato il 1936; però faccio osservare che è assurdo fare confronti con tale anno, di guerra e sanzioni, e ciò non solo quanto al traffico ferroviario, ma anche per il traffico portuario e marittimo.

Al contrario del movimento ferroviario, il nostro traffico marittimo coll'estero (escluso il cabotaggio di cui già ho parlato) presenta in confronto del 1935, del 1934 e soprattutto del 1929, una contrazione; ed ha tendenza a contrarsi ulteriormente. Quando si parla d'un movimento totale dei nostri porti di tonnellate 41.837.000 nel 1937 superiore a qualsiasi anno precedente, vi si include

il cabotaggio. Escluso questo, restano tonnellate 24.243.000 di movimento coll'estero, che come dissi è meno degli anni passati.

Che vi debba essere contrazione è del resto abbastanza chiaro. Quanto al carbone la sua importazione non tende ad aumentare ed inoltre, come ho ora detto, c'è modo di farlo venire anche via terra. Quest'anno abbiamo avuto un'importazione eccezionale di cereali che non si dovrebbe ripetere. Abbiamo all'uscita quasi tonnellate 1.000.000 spedite in Africa Orientale. Dobbiamo ritenere che tale nostra esportazione dovrà in avvenire ridursi. Noi mandiamo colà merci di ogni genere per costituirvi i nostri grandi impianti, e per l'alimentazione della popolazione bianca. Ma fatti gli impianti, e resa alimentariamente auto-sufficiente la colonia, l'esportazione, almeno quantitativamente, diminuirà; piuttosto, conforme alla naturale funzione delle colonie, avremo un aumento nella importazione, ed un traffico di ritorno ai nostri vapori, ma probabilmente occorrerà per la merce minor tonnellaggio di quello ora adibiti. Infine in quasi ogni ramo di traffico le tendenze all'autarchia non solo nostre ma anche di altri Paesi continueranno a far sentire i loro effetti sul movimento delle merci. È poi assai dubbio se crescerà il commercio di transito, particolarmente via Trieste.

Il complesso del traffico coll'estero risulta dalla seguente tabella:

| | (migliaia di tonnellate) | | | | |
|----------------------------------------------|--------------------------|--------|--------|--------|--------|
| | 1929 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 |
| Arrivi dall'estero per mare | 23.033 | 22.278 | 23.290 | 15.581 | 20.037 |
| Arrivi dall'estero per ferrovia | 7.131 | 3.520 | 4.387 | 3.308 | 6.630 |
| | ==== | ==== | ==== | ==== | ==== |
| | 30.164 | 25.798 | 27.877 | 18.889 | 26.657 |
| Partenze per l'estero per mare | 3.719 | 2.876 | 3.076 | 2.971 | 4.206 |
| Partenze per l'estero per ferrovia | 2.905 | 2.089 | 1.900 | 1.502 | 2.564 |
| | ==== | ==== | ==== | ==== | ==== |
| | 6.624 | 4.965 | 4.976 | 4.473 | 6.770 |
| Totale traffico estero | 36.788 | 30.763 | 32.853 | 23.362 | 33.427 |
| | ==== | ==== | ==== | ==== | ==== |
| di cui: | | | | | |
| traffico marittimo | 26.752 | 25.154 | 26.356 | 18.822 | 24.233 |
| traffico ferroviario | 10.036 | 5.609 | 6.487 | 4.540 | 9.194 |
| | ==== | ==== | ==== | ==== | ==== |

Si noti che queste cifre contengono oltre la importazione e l'esportazione anche il movimento di transito (circa tonnellate 1.000.000) e quello in arrivo della merce, destinata alle provviste di bordo (circa tonnellate 1.450.000 nel 1937).

Partecipazione della bandiera italiana al traffico estero. — Di tutto il nostro movimento marittimo coll'estero (tonnellate 24.233.000), 14.043.000 tonnellate sono state trasportate dalla bandiera italiana e tonnellate 10.190.000 dalle bandiere estere. È questa una partecipazione di 42 per cento della

bandiera estera, rapporto abbastanza favorevole a noi. Nel 1934 era stata 53 per cento. Leggevo ieri sul *Times* nella relazione degli armatori inglesi che anche in Inghilterra la partecipazione della bandiera estera si aggira presso a poco sulla medesima cifra.

Per farsi un'idea se la nostra Marina sia in grado o no di servire, quando occorresse, al trasporto di tutta la merce che noi importiamo, bisogna vedere quali trasporti essa fa in servizi fra terzi. Questo dato io non l'ho; non è uno di

quelli che possano figurare nella già citata relazione delle Ferrovie e quindi non posso tenerne responsabile l'onorevole Ministro; piuttosto una certa responsabilità ce l'ha il relatore del bilancio delle Comunicazioni senatore De Vito, che negli anni scorsi solleva nella sua pur sempre pregevole relazione indicare il lavoro delle linee sovvenzionate, ma forse per economia di carta questo dato non è stato incluso nella relazione attuale.

Veniamo ad esaminare la partecipazione della bandiera estera nel traffico coll'Italia secondo le varie rotte, chè la media serve poco, essendo diversa l'importanza delle rotte stesse. Nel Mediterraneo, che ha minore importanza essendo i noli più bassi, la bandiera italiana ha un forte predominio: tonnellate 2.903.000 pari a 80 per cento contro 720.000 pari a 20 per cento disimpegnato dalla bandiera estera. Nel Mar Nero 1.108.000 pari a 67 per cento bandiera italiana, contro 531.000 pari a 33 per cento bandiera estera. Nel traffico atlantico europeo cioè oltre Gibilterra v'è il pareggio, 5.686.000 tonnellate bandiera italiana e 5.688.000 tonnellate bandiera estera. Nel traffico oceanico vi è pure il pareggio prescindendo, si intende, dall'Africa Orientale Italiana il cui traffico è quasi interamente disimpegnato dalla bandiera nazionale. Il traffico oceanico per totali tonnellate 6.640.000 comprende gli approvvigionamenti di granaglie e petrolii, nonché tutto il movimento di merci di qualità, in buona parte prodotti finiti. Questo traffico più ricco è disimpegnato principalmente dalla nave di linea.

Gettito valutario dei noli. — Viene talora agitata la questione quanto rende in valuta il trasporto fatto dalla nave italiana, o per meglio dire quanto si risparmia di oro, invece di valersi della nave estera. Si sentono ragionamenti curiosi. Prendiamo ad esempio il carbone che è l'elemento più facile a calcolarsi. Il nolo attuale del carbone è 6 scellini e mezzo, cioè — a 4,70, — 30,50 lire. Or bene si dice: «Se si eseguisce il trasporto con nave italiana invece che con nave estera sono lire 30,50 che restano in Paese». Desidero chiarire questo punto perchè è una cosa che può far impressione e siccome si suole giudicare in base alla prima impressione si può anche, in conseguenza, arrivare a conclusioni sbagliate.

Bisogna, quando si fa tale confronto, togliere tutto ciò che la nave, sia italiana che estera, paga nei porti di imbarco, e così bisogna togliere tutto quello che la nave, sia italiana che estera, paga nei porti italiani. Questi sono elementi comuni ai due termini che confrontiamo. Or bene, nei porti esteri, fra carbone per bunker, provviste di bordo, diritti di porto, provvigioni, stivaggio ecc., si può stimare che vi sono spese per circa 2 scellini e mezzo. Nei porti italiani tra tiraggio, sconti, provviste di bordo, diritti di porto ecc., spese per 2 scellini. Bisogna dunque togliere 4 scellini e mezzo; restano 2 scellini, pari a lire 9,50. Quindi noleggiando una nave italiana invece di una nave estera, si evita di pagare all'estero non l'intero

nolo di 6 scellini e mezzo, ma solo 2 scellini per tonnellata, beninteso sulla base del nolo attuale. Ma se questa nave ci si ripromette di comprarla all'estero al prezzo di oggi di 10 sterline per tonnellata cioè lire 950, su tale sborso bisognerà calcolare l'interesse e il rapido ammortamento, almeno 15 per cento fra tutto, cioè 150 lire annue.

Calcolando su 10 viaggi all'anno si ha un carico di lire 15 da pagare all'estero contro 9,50 che si riscuotono.

Quindi se il nolo fosse di 6 scellini e mezzo non ci sarebbe convenienza ad acquistare navi all'estero. Naturalmente se il nolo cresce (per esempio nel 1937 è arrivato in qualche momento a 11 e 12), allora la cosa è diversa.

SECHI. Ma sale anche il prezzo della nave, allora.

RICCI. Naturalmente, cresce anche il prezzo della nave. Forse il prezzo di 10 lire sterline si riferisce ai noli più alti che si avevano prima, ma anche basandoci sui prezzi inferiori, il calcolo varia poco.

BENNI, *Ministro delle comunicazioni.* Non bisogna però confondere le navi che vi sono adesso con quelle che si dovessero comprare.

RICCI. Certamente. Bisogna andare adagio, perchè non è tutt'oro quello che sembra.

Marina mercantile. — Io non mi sono ben reso conto dei provvedimenti che si tratta di prendere per lo sviluppo della marina mercantile, ed in particolare per la costruzione delle navi. Ho sempre raccomandato di far lavorare i cantieri e di sfruttare dei prezzi bassi degli anni passati per ringiovanire e rinvigorire la nostra marina specialmente di linea. Disgraziatamente oggi nel momento in cui decidiamo di fare nuove costruzioni, i nostri cantieri sono in una posizione diversa da quella degli anni scorsi, perchè hanno lavori per l'estero ed anche i prezzi sono aumentati. La questione non si può più risolvere così semplicemente come prima, perchè se diamo molto lavoro ai cantieri italiani, può darsi che essi non siano più in grado di eseguire tanti lavori per l'estero e allora avremmo un danno nella questione della valuta; il che dobbiamo tenere presente. Ciò nonostante spero che si potrà ugualmente fare il lavoro che ci proponiamo, dando però la precedenza al naviglio di linea il cui rinnovamento ha maggiore importanza. Avere buone linee significa sviluppare il prestigio del nome italiano, significa penetrazione dei nostri traffici all'estero. Anche le altre navi hanno la loro importanza, ma inferiore; perchè dietro le linee di navigazione c'è l'esportazione e avere buone linee di navigazione vuol dire facilitare l'esportazione. Le linee di navigazione che agiscono solamente tra terzi in questo momento sono evidentemente meno interessanti. Poi c'è un altro genere di navi al quale dobbiamo provvedere e cioè alle navi petroliere; poichè credo che in Italia non ne abbiamo a sufficienza per trasportare gli olii che ci occorrono e dei quali il consumo

LEGISLATURA XXIX — 1ª SESSIONE 1934-38 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 2 APRILE 1938

probabilmente credo crescerà. In ultimo verranno le navi da carico, cioè i *tramps*.

Vorrei che nell'esame di tale questione si tenesse presente quanto segue.

In primo luogo, abbiamo la questione delle valute. Bisogna che ci sia disponibilità di valuta e che non vi siano altri bisogni di natura più urgente e più forte. Ora, se il programma che si studia è un programma decennale, è un po' difficile fare previsioni per un periodo di tempo così lungo.

In secondo luogo è necessario che il bilancio in valuta estera di ogni nave e di ogni linea sia attivo per non dare luogo ad emorragie di oro per esercizi deficitari. Se questi esercizi in *deficit* fossero in lire italiane, pazienza; ma se fossero invece in valuta estera si andrebbe contro allo scopo che ci proponiamo. Infine se vogliamo queste navi, anche se in valuta italiana possono dar luogo a perdite (e di linee che lavorano in perdita ce ne sono), sia il contribuente a pagare, cioè il bilancio dello Stato; ma non avvenga che siano chiamate a concorrere determinate classi di consumatori come ho letto proporrebbero di chiedere gli armatori di navi da carico. Dopo tutto essi dicono: se non avremo impiego per queste navi, esse si potranno adoperare per il carbone, noleggiandole per pietà a noli più alti; ed allora è l'industriale che deve pagare il combustibile più caro. Io dico

che se è necessario aiutare la nave (e ci sono momenti in cui deve essere effettivamente aiutata, ed io fui il primo qui in Senato a proporre il premio di navigazione quando il nolo era sotto 7), la si aiuti pure, ma chi aiuta deve essere lo Stato.

Traffico portuario. — Ora è interessante vedere come è distribuito il traffico nei vari porti.

Il cabotaggio, come ho già detto, investe tutto il litorale italiano: sono 162 porti i quali, più o meno, lavorano in cabotaggio. Ho sentito, durante la discussione sul bilancio dei lavori pubblici, il Ministro che ha detto quante cure siano state date per l'attrezzatura dei piccoli porti; ed io approvo pienamente.

Segue il combustibile, che traffica su quasi quaranta porti. Se facciamo astrazione, sia dal cabotaggio, sia dal combustibile, vediamo che 63 per cento del rimanente traffico in arrivo e 44 per cento di quello in partenza è fatto dai 5 porti principali: Genova, Livorno, Napoli, Venezia, Trieste.

Nel traffico in partenza la percentuale è un po' minore, perchè nell'esportazione sono comprese merci caricate alla rinfusa (zolfo, minerali ecc.), le quali partono da altri porti; e nello stesso caso sono le frutta, gli ortaggi ecc.

Il movimento dei detti cinque porti nel 1937 è stato come segue:

| | traffico coll'estero | | | traffico coll'Italia | | |
|--------------------------------------------|----------------------|---------------|--------------|----------------------|--------------|---------------|
| | arrivi carbone | arrivi merci | partenze | arrivi | partenze | totale |
| Genova | 2.023 | 2.792 | 654 | 1.070 | 658 | 7.197 |
| Livorno | 820 | 421 | 330 | 264 | 201 | 2.036 |
| Napoli | 898 | 637 | 267 | 389 | 249 | 2.440 |
| Venezia | 1.148 | 1.403 | 134 | 1.152 | 634 | 1.471 |
| Trieste. | 260 | 1.312 | 475 | 454 | 669 | 3.170 |
| Totale cinque porti | 5.149 | 6.565 | 1.870 | 3.329 | 2.411 | 19.314 |
| Traffico di tutti i porti | 9.664 | 10.373 | 4.206 | 9.171 | 8.423 | 41.837 |
| Rapporto percentuale | 53 | 63 | 44 | 36 | 29 | 46 |

Il traffico con l'estero, di qualità, il traffico che veramente interessa l'economia del Paese, è fatto principalmente da questi cinque porti, di cui il più importante è quello di Genova. Genova non ha progredito quanto altri porti. Nel 1929 ha avuto 21,60 per cento di tutto il traffico dei porti; nel 1937 soltanto 17 per cento. Rispetto al traffico con l'estero, mentre nel 1929 aveva fatto 25,50 per cento, ora ha fatto 20 per cento. In via assoluta, con un totale di 7.197.000 tonnellate, siamo sotto alle cifre del 1913, quando si arrivò a 7.427.000. Nel 1928 s'era arrivati a 8.140.000 tonnellate; nel 1929, 7.929.000 tonnellate; nel 1935, 7.900.000 tonnellate.

Se facciamo il confronto con altri porti, troviamo che Genova nel 1937 ha fatto 90 per cento

del 1929, Venezia 149 per cento, Livorno 128 per cento, Napoli 114 per cento. Non c'è da stupirsi. Un po' è la questione dell'autarchia, un po' è il traffico ferroviario dai valichi, che naturalmente incide sui porti concorrenti dell'Alta Italia. Direte: «ma a Venezia invece si nota un aumento». Venezia ha avuto la sua zona industriale che ha fatto crescere enormemente il traffico del porto. A Genova non fu dato tale vantaggio, ed abbiamo visto nuove industrie impiantarsi negli altri porti e quasi nessuna a Genova. Ora si spera nella novità del punto franco. Ne ho già parlato l'anno scorso, nè intendo di ripetermi. Auguro che dia buoni risultati. Quanto alle speranze basate sul traffico di transito con la Svizzera, le ritengo un'utopia. Certo si potrà sviluppare un po' più

il commercio con la Svizzera mediante buone linee di navigazione, mediante un servizio ferroviario e portuario preciso e regolare, si da promuovere l'esportazione.

Traffico d'esportazione. — Questo vale soprattutto per l'Italia, per tutta la nostra industria, per tutta l'economia italiana. Noi dobbiamo promuovere il più possibile e con tutti i mezzi il commercio di esportazione, ma esportazione di qualità, cioè esportare il prodotto, l'oggetto finito, grande e piccolo, che va dalla grande partita al piccolo collo (con tutti i suoi dettagli relativi anche all'imballaggio) e finanche al pacco postale.

Assistiamo ancora a questo fatto, che vi sono casi di merci spedite dall'Italia all'estero e vanno ad imbarcarsi nei porti del nord: da Le Havre a Rotterdam o altri.

È necessario, scusate se abuso della vostra pazienza, un breve accenno alle funzioni della esportazione. L'esportatore vende il prodotto italiano all'estero: deve avere una conoscenza tecnica merceologica del prodotto; ma specialmente nei Paesi non ancora modernamente organizzati, si basa molto sulle relazioni personali; è un avviamento che dura da anni, anzi da decenni: disgraziatamente l'attuale bardatura ha distrutto questo ordinamento, ed ha distrutto molte case esportatrici (potrei citare un elenco di grosse case esportatrici che sono scomparse). Ora si tratta di rifare quello che s'è perduto, seppure ciò è ancora possibile.

Vediamo con un esempio pratico come in realtà si svolgono questi rapporti. Un esportatore vende ad una cittadina americana tutti gli strumenti di un'orchestra, che naturalmente deve essere completa. Li commissiona a varie fabbriche italiane e non tutti ad una stessa fabbrica, poiché si tratta di strumenti diversi e in genere ogni fabbrica ne produce un tipo. Questi strumenti debbono arrivare insieme a destinazione, ossia debbono partire con lo stesso vapore. L'esportatore deve quindi fare in modo che i produttori gli consegnino contemporaneamente tutti gli strumenti per imbarcarli su uno stesso vapore, il quale sarà pronto a ricevere un giorno preavvisato e la merce dovrà giungere in porto a tempo debito. Ma se una parte dell'intero lotto non arriva in tempo, se un acquazzone interrompe l'imbarco, può succedere che il vapore, avendo premura, tronchi gli imbarchi e parta. Allora avviene che una parte di tali strumenti, che debbono arrivare tutti insieme, resta indietro e bisognerà mandarla col vapore successivo. Meno male se la successiva partenza avviene presto; ma se intercorre, invece, molto tempo, ad esempio un mese, allora l'esportatore italiano fa una brutta figura che nuoce anche a tutta la classe degli esportatori.

Ecco come talvolta l'esportatore è tratto a servirsi di porti esteri, donde le partenze sono più frequenti.

È necessario quindi che queste linee funzionino come lo richiede il commercio, e che vi sia un tutto

armonico fra i diversi elementi della funzione della esportazione; funzione importantissima ed intimamente connessa con le linee di navigazione.

Così se vogliamo che tali linee abbiano partenze il più possibile frequenti, bisogna in qualche caso sopprimere gli altri scali concentrando tutto il lavoro dell'esportazione di qualità per una data destinazione in uno o due porti; si potrebbe fare solamente uno scalo a Genova e uno a Venezia o a Trieste. Il vapore di linea, che faccia molti scali in Italia, necessariamente non può fare una rotazione rapida e le partenze sono più lente.

Vediamo i pacchi postali. Le nostre Poste sono obbligate a servirsi anche esse dei porti esteri. I pacchi postali, quelli per lo meno diretti verso l'America, dovrebbero viaggiare su vapori nostri. Non dovrebbe verificarsi il caso del mittente di un pacco postale che va alla Posta e domanda per esempio quanto tempo ci vorrà per spedirlo all'Equador, e si senta rispondere: possiamo prenderlo subito, ma via Le Havre o via Amburgo.

Voi comprenderete come in queste spedizioni di collettame e di pacchi postali vera avanguardia dell'esportazione, la bandiera italiana abbia la massima importanza. Qui è vero il detto che la bandiera segue la merce.

Il porto di Amburgo, fa in collettame 250 mila tonnellate all'anno: e ha un movimento di 150 vagoni di collettame al giorno. Le nostre al confronto sono cifre evanescenti.

È questo il traffico che si dovrebbe sviluppare di più per tutta l'Italia in genere e per il porto di Genova in specie.

Così ho finito; ho finito, illustrando quelli che a me sono sembrati dettagli da esaminare; non dico di aver indicato la soluzione giusta, perchè altri più saggi potranno trovarla, ma taluna osservazione da me fatta forse meriterà d'essere presa in considerazione.

So bene che il Ministero delle comunicazioni nella sua molteplice attività deve orientarsi fra una moltitudine di casi, di indicazioni, di consigli, di richieste. D'altra parte coloro che danno tali consigli sono molte volte, per la grandezza della loro tesi, indotti ad esaltarla, e quando si sostiene una tesi con tanto slancio si corre rischio di divenire unilaterali e di trascurare i dettagli della realtà presente e del probabile avvenire. (*Applausi*).

Messaggio di S. A. R. il Duca d'Aosta.

PRESIDENTE. Onorevoli Camerati, dopo il nobile, eloquente discorso pronunciato giovedì 31 marzo in quest'aula dal senatore Fedele sul bilancio dell'Africa Italiana, mi feci un dovere d'informare Sua Altezza Reale il Duca d'Aosta della manifestazione di affettuosa e fiduciosa ammirazione dell'Assemblea e rinnovargli l'omaggio devoto del Senato.

Mi perviene ora dall'Augusto Vicerè di Etiopia, il telegramma del quale do lettura:

« Il generoso ambito consenso del Senato del Regno ravviva la mia ferma volontà di ben meritare la fiducia elargitami. Ricambio cordialmente all'Assemblea il vibrante saluto e invio a Vostra Eccellenza le mie particolari cordialità ».

AMEDEO DI SAVOJA.

(*Vivissimi e generali applausi*).

Ripresa della discussione.

FLORA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FLORA. Onorevoli senatori! L'ora tarda non mi consente il duplice esame dei dati consuntivi e preventivi esposti dall'onorevole Ministro e dal relatore De Vito nella loro illustrazione del bilancio ferroviario, sottoposto alla nostra approvazione. Mi limito quindi ai primi.

Nè questa mia preferenza per il passato vi sorprenda: il preventivo è l'ipotesi, il consuntivo è la realtà. Vengo perciò ad essi.

Il Ministro Benni, nel suo lucido discorso alla Camera dei Deputati annunciò che il bilancio delle Ferrovie dello Stato per il 1936-37 si era chiuso, dopo cinque anni di notevoli disavanzi, con un saldo attivo di 178 milioni. La notizia sensazionale sorprese favorevolmente l'opinione pubblica che, ricordando i 2.897 milioni di lire dei disavanzi accumulati nel quinquennio e le maggiori spese di esercizio per il personale ed il carbone, anche se compensate dall'aumento delle tariffe delle merci e dai doverosi contributi del Tesoro per le pensioni e per l'elettrificazione della rete, non si attendeva punto che i 350 milioni di disavanzo dell'esercizio 1935-36 si potessero convertire per metà, in un solo anno, nell'avanzo che ho ora accennato.

Eppure, considerando la ripresa generale dei traffici, agevolata dalla saggia ed ardita politica del Regime e dei reggitori dell'Azienda, simile risultato, al quale anche entro e fuori di questa Aula pochi credevano, era facile a prevedersi. I trasporti terrestri e marittimi per i loro legami con la produzione, i commerci e i consumi, sono uno degli indici migliori delle alterne vicende della prosperità nazionale, sempre avvinta, con ferrea solidarietà, all'economia mondiale.

Poche cifre attinte alla *Relazione dell'Amministrazione per l'esercizio 1936-37*, che molto onora l'Amministrazione, e alla *Relazione* dell'onorevole De Vito, documentano appieno questa ripresa del traffico che ha consentito all'Azienda di coprire, con i prodotti dell'annata, non solo le spese di esercizio, ma anche per intero il servizio dei 14 miliardi 578 milioni di capitali da essa mutuati dal 1905 ad oggi per migliorare linee ed impianti e che durante la crisi pesavano sul Tesoro e quindi per esso sui contribuenti.

La grande crisi non ha punto depresso la vitalità dell'economia mondiale. Il volume del commercio estero — sia questo detto in opposizione alle previsioni del senatore Ricci che crede nella alterna successione dei cicli economici, cari agli

economisti inglesi ed americani — che unicamente interessa i trasporti, dal mese di giugno 1935 al luglio 1936 andò continuamente aumentando malgrado gli ostacoli politici, economici, doganali, valutari che oggi in tutti i Paesi limitano gli scambi internazionali. L'indice del periodo considerato, corrispondente a quello contemplato dalle due Relazioni da me nominate, è salito da 79 a 93 alla fine del 1936 e, nel giugno 1937, alla cifra *record* del 1929 che segnò l'inizio della crisi abbattutasi su tutti i Paesi come un ciclone.

I bilanci ferroviari europei ed americani furono di questa bufera le prime vittime. Secondo i dati approssimativi del Bureau International du Travail, la perdita massima dei servizi di trasporto mondiali nel periodo 1930-34, valutata in base ai prodotti del 1929, salì a 23 miliardi di dollari-oro, cioè ad una somma pari alla settima parte del costo della guerra europea.

I segni della mutata congiuntura mondiale si avvertirono naturalmente anche nei trasporti ferroviari italiani che dal 1932-33, anno culminante della crisi, tendono a riconquistare, sia pure lentamente, i 60 milioni di tonnellate di merci e i 111 milioni di viaggiatori trasportati nell'ultimo anno della prosperità.

Poche cifre, rese eloquenti dalla loro comparazione, valgono a dimostrarlo. Il numero dei viaggiatori da 77 milioni è salito nell'ultimo esercizio a 91 milioni; le tonnellate di merci da 33 milioni a 45 milioni. La ripresa graduale del traffico — anche per l'esercizio 1937-38 in costante aumento, malgrado l'arresto della espansione economica americana e inglese avvertito in questi ultimi nove mesi, cui pure accennava il senatore Ricci — non abbisogna di commenti.

Per ciò che concerne il numero dei viaggiatori siamo, è vero, ancora lontani dai 111 milioni accertati in base ai biglietti venduti nell'esercizio 1929-30 non ancora investito dalla crisi. Ma se invece teniamo conto, come è giusto, della percorrenza media dei viaggi espressa dal numero dei viaggiatori-chilometro vediamo che la cifra del 1929-30 non solo è stata raggiunta ma addirittura superata. E ciò per le numerose facilitazioni tariffarie adottate dall'Azienda che estesero a tutti la possibilità dei lunghi viaggi prima riservata alle classi sociali economicamente superiori.

Pure costante ma meno notevole, come ho detto, è l'aumento delle merci il cui trasporto, come appare dai prodotti, fornisce alla grande maggioranza delle imprese ferroviarie i due terzi dell'entrate complessive. Il valore del tonnellaggio caricato (45 milioni di tonnellate) sia quello delle tonnellate-chilometro trasportate (10.441 milioni) sono ancora lontani dai corrispondenti tonnellaggi dell'esercizio 1929-30.

Ma l'ascesa del tonnellaggio continua e presto anche i quantitativi dell'esercizio, che segnò il crepuscolo della prosperità, saranno superati. Nei primi otto mesi che corrono dal luglio 1937 al febbraio 1938 (così è detto, onorevole Ministro,

nel vostro convincente discorso alla Camera) il quantitativo di viaggiatori era già aumentato del 12 per cento e il tonnellaggio delle merci del 23 per cento.

Sono risultati che dimostrano la vitalità economica del Paese e la bontà della politica autarchica e monetaria accolta dal Regime per sviluppare la produzione ed i commerci.

Naturalmente la ripresa dei traffici accrebbe le entrate e le spese dell'esercizio senza però compromettere l'esito attivo del bilancio ferroviario. E ciò per merito dei reggitori dell'Azienda riusciti mirabilmente a contenere la corsa delle spese senza per questo arrestare il progresso dei servizi tutti, imposto, oltre che dall'afflusso dei trasporti, dalla concorrenza, in taluni settori, vittoriosa, degli automezzi.

È questo controllo delle spese che meglio illustra i risultati finanziari della battaglia bella e tenace da voi onorevole Ministro combattuta contro la crisi.

Consentitemi solamente di esporre poche cifre complessive che ne segnano i tre momenti decisivi. Le entrate furono, nell'esercizio 1930-31, di quattro miliardi e 220 milioni contro 4 miliardi e 210 milioni di spese, onde un avanzo di 10 milioni; nel 1934-35 l'entrate furono di due miliardi e ottocentodiciotto milioni, le spese di tre miliardi e seicentosessanta milioni, con un disavanzo di ottocentoquarantadue milioni; nel 1936-37 invece l'entrate sono di tre miliardi ottocento milioni e le spese inferiori a quelle del 1930-31 e cioè di tre miliardi e seicentoventitre milioni. Questi dati vi spiegano, onorevoli Colleghi, l'origine dei centosettantotto milioni versati al Tesoro alla fine dell'ultimo esercizio.

L'incremento delle spese, in seguito alle economie realizzate dall'Amministrazione, è stato inferiore a quello dell'entrate. Ma è bene ripeterlo: il risultato, espresso dalla discesa in soli tre anni del coefficiente di esercizio dal 106 per cento all'81 per cento, è dovuto principalmente a questa ripresa del traffico che, rispetto al 1934-35, accrebbe il prodotto dei viaggiatori e bagagli del 17 per cento e quello delle merci, depurato dagli aumenti delle tariffe prima ricordato, del 12 per cento.

Sorge però, a questo proposito, una questione sulla quale mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro.

L'aumento del traffico impone per l'esercizio prossimo maggiori spese e soprattutto un accrescimento numerico del personale, dal 1922 in poi ininterrottamente ridotto, senza danno per i trasporti i quali ormai per intensità, regolarità, comodità, sicurezza e soprattutto velocità, rivaleggiano con quelli delle reti straniere più celebrate.

Dai 15 agenti per chilometro di linea esercitata, siamo scesi, in tre lustri, a sette agenti per chilometro di linea esercitata; ossia, se si vogliono le cifre assolute, da 243.257 a soli 124.813 agenti in complesso. È una riduzione molto superiore

a quella effettuata, durante la crisi, dalle più importanti ferrovie mondiali.

Il valore economico di simili riduzioni quantitative del personale appare in modo più efficace dal suo raffronto numerico con il lavoro dal personale stesso compiuto, espresso dagli assi dei veicoli in circolazione moltiplicati per i chilometri effettuati. Mentre nel 1922 occorre per ogni milione di assi-chilometro rimorchiate 64 agenti, oggi ne bastano 24.

Il progresso conseguito con la gestione razionalizzatrice della rete iniziata da Costanzo Ciano e accentuata da voi, onorevole Ministro, cui non sono certo ignoti i più raffinati metodi di organizzazione tecnica del lavoro, non abbisogna di ulteriori illustrazioni. Ma non si può andare più oltre. La media nostra è, tra tutte, la più bassa conosciuta. Le ferrovie francesi, ora sostituite dal Fronte Popolare con la « Société Nationale des Chemins de Fer » per statizzare il disavanzo; ferrovie, che, tra tutte le reti esercitate, sono quelle che durante la crisi hanno ridotto in misura maggiore il personale, contano ancora circa dieci agenti per ogni chilometro di linea esercitata. E ancora superiore è la media chilometrica della « Reichsbahn », sebbene le ferrovie tedesche, per fronteggiare la crisi, abbiano licenziato nel solo anno 1931 circa trentamila agenti e funzionari.

Nè l'opera vostra, onorevole Ministro, si limiti all'aumento dei quadri, imposto da questo promettente risveglio del traffico. Non dimenticate il miglioramento delle carriere, del quale questo vostro personale, che considera il suo compito alla stregua di una missione, è ben degno. Il successo del servizio ferroviario, oltrechè dalle grandi individualità, dipende dalla collaborazione disinteressata e leale della massa del personale di cui più di ogni altra industria abbisogna. Sorretto da questa collaborazione della massa, estesa e sentita perfino nei più umili gradi, ora risuscitata dal Regime, il compianto senatore Bianchi (mi è gradito ricordarlo in questa Alta Assemblea che ebbe per Lui tanto affetto) nei primi anni dell'esercizio pubblico con la rete disorganizzata, con impianti fissi e materiale mobile insufficienti, riuscì a vincere il disservizio, allora aggravato dall'insidia delle società private, ed a ridare alla rete statale la perduta fortuna.

Ma è tempo di concludere. La ripresa generale del traffico conferma l'opinione da me espressa altra volta in questa Aula che il crollo dei prodotti ferroviari era dovuto quasi per intero alla crisi e solo in piccola parte all'automobilismo, che non può certo sottrarre alla vaporiera i trasporti collettivi. L'automobile e l'aviazione sono rispetto alle ferrovie mondiali — che nell'anno della prosperità, più volte citato, trasportarono undici miliardi di viaggiatori e quattro miliardi di tonnellate di merci — mezzi individuali che difficilmente potranno lottare economicamente, militarmente, socialmente con esse. La potenza dei 42 milioni di autoveicoli ora in circolazione nel mondo è ben

poca cosa rispetto a quella delle 200 mila locomotive di cui dispongono, adesso, escluso il parco ferroviario della Russia, le ferrovie mondiali. Quanti autoveicoli e quanti conducenti occorrerebbero per trasportare a parità di prezzi, di velocità e di sicurezza, l'imponente massa di persone e di cose dell'anno fortunato sopra accennato? La rapida ascesa del traffico delle reti mondiali e particolarmente delle reti della Repubblica Stellata, che conta da sola 30 milioni di autoveicoli e che ha il primato dei trasporti collettivi a distanza, seguito alla liquidazione della crisi, basta a provarlo. Ma ancora più convincente è l'esempio delle ferrovie germaniche. Il volume del traffico, espresso dal numero dei viaggiatori-chilometro e delle tonnellate-chilometro, ha ormai pressochè riconquistato la cifra imponente del 1929, cioè dell'anno della prosperità. E ciò, lo ricordino i fautori della tutela dei prodotti ferroviari, malgrado il formidabile sviluppo dei trasporti automobilistici, dal 1932, anno della massima depressione, ad oggi, addirittura triplicati. In realtà nulla di più errato del motto di Claudio Frolo: *Ceci tuera cela*, troppo citato dai fautori dell'automobilismo incuranti di approfondire l'origine dei passati disavanzi delle ferrovie mondiali. La ferrovia si è impadronita del motore a scoppio, prima suo rivale, e risolve con esso i problemi tecnici e finanziari che più l'assillavano. E fra essi, mercè le littorine, ricordate dal senatore Felici, anche quello dei 6000 chilometri di reti secondarie passive che divoravano i lauti prodotti delle linee principali. Sono esse i parenti poveri della rete ai quali la motorizzazione dei trasporti ferroviari prepara giorni migliori.

E ho finito. Non senza però ricavare da questo mio discorso una conseguenza pratica di carattere generale. Ogni legislazione restrittiva dell'automobilismo, già gravato da oneri fiscali ingenti (nel preventivo delle Finanze per il 1937-38 ammontavano a 1350 milioni), dettata unicamente dal desiderio di tutelare le entrate ferroviarie, deve respingersi.

Confido, onorevole Ministro, che anche da noi così avvenga, come già nella Germania hitleriana che senza tema per i prodotti ferroviari ha liberato gli autoveicoli da ogni eccessivo carico tributario.

Una legislazione restrittiva, punto necessaria, come vedemmo, alla difesa dei traffici ferroviari dipendenti quasi esclusivamente dalle vicende della congiuntura, servirebbe soltanto a rovinare una industria che il nostro Paese, per i bisogni agricoli, industriali, commerciali, cui provvedono, entro i settori loro propri, autotreni ed autocarri, ha interesse di sviluppare.

E ciò soprattutto per la povertà del nostro patrimonio automobilistico, non meno delle armi indispensabili all'Italia guerriera creata dal Duce per la potenza della stirpe e per la gloria del Re. (*Applausi e congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a lunedì.

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, Amantea, Andreoni, Antona Traversi, Asinari di Bernezzo, Asinari di San Marzano, Azzariti.

Baccelli, Baldi Papini, Banelli, Barcellona, Bastianelli, Bazan, Belfanti, Belluzzo, Bennicelli, Berio, Beverini, Bevione, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bonardi, Bongiovanni, Broglia.

Caccianiga, Cagnetta, Calisse, Canevari, Casanova, Casoli, Cassis, Castelli, Catellani, Celesia, Chersi Innocente, Cian, Cicconetti, Cimati, Cini, Concini, Contarini, Conti Sinibaldi, Conz, Cozza, Credaro, Crespi Silvio, Crispolti, Crispo Moncada, Curatulo.

Da Como, D'Amelio, D'Ancora, Della Gherardesca, De Martino Giacomo, De Riseis, De Vito, Di Benedetto, Di Donato, Di Frassineto, Di Frasso, Di Marzo, Di Mirafiori Guerrieri, Di Vico, Ducci, Durini di Monza.

Facchinetti, Faina, Farina, Felici, Ferrari, Flora, Foschini, Fraschetti.

Gallarati Scotti, Gasperini Gino, Gentile, Chersi Giovanni, Giampietro, Giannini, Giordano, Giuria, Giuriati, Giusti del Giardino, Graziosi, Guaccero, Guadagnini, Gualtieri, Guglielmi, Guidi.

Imperiali.

Josa.

Lago, Lanza Branciforte, Levi, Libertini Gesualdo, Libertini Pasquale, Lissia.

Majoni, Mantovani, Marcello, Marozzi, Martin Francklin, Mayer, Menozzi, Miari de Cumani, Millosevich, Montefinale, Montresor, Mormino, Morpurgo, Mosconi.

Nicastro, Nicolis di Robilant, Nomis di Cossilla, Orlando, Orsi, Ovio.

Pende, Perris, Petrone, Piccio, Pinto, Pitacco, Porro Carlo, Pujia.

Raimondi, Raineri, Renda, Ricci, Romano Michele, Romano Santi, Romei Longhena, Romeo delle Torrazze, Rota Giuseppe, Ruffo di Calabria, Russo.

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

Tacconi, Tallarigo, Tamborino, Tassoni, Thaon di Revel gr. amm. Paolo, Theodoli di Sambuci, Todaro, Tofani, Tolomei, Tomasi della Torretta, Torre.

Valagussa, Versari, Vicini Antonio, Vigliani, Vinassa de Regny, Visocchi.

Zerboglio, Zoppi Gaetano, Zoppi Ottavio, Zupelli.

Risultato di votazione.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII (2083):

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 169 |
| Favorevoli | 160 |
| Contrari | 9 |

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 aprile 1936-XIV, n. 821, concernente la istituzione del ruolo organico del personale dirigente del Consiglio Nazionale delle Ricerche (1238):

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 169 |
| Favorevoli | 164 |
| Contrari | 5 |

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 dicembre 1937-XVI, n. 2213, portante norme che regolano l'uso del marchio nazionale obbligatorio per i prodotti ortofrutticoli destinati all'esportazione (2094):

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 169 |
| Favorevoli | 165 |
| Contrari | 4 |

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 ottobre 1937-XV, n. 2513, relativo alla costituzione dell'Ente per il cotone dell'Africa Italiana (2110):

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 169 |
| Favorevoli | 166 |
| Contrari | 3 |

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 novembre 1937-XVI, n. 2351, concernente la posizione di «congedo speciale» per gli ufficiali della Regia aeronautica (2132):

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 169 |
| Favorevoli | 165 |
| Contrari | 4 |

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 febbraio 1938-XVI, n. 89, che proroga il Regio decreto-legge 28 aprile 1937-XV, n. 707, relativo al noleggio di navi mercantili per esigenze straordinarie di Amministrazioni dello Stato da parte del Ministero delle comunicazioni (Marina mercantile) (2158):

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 169 |
| Favorevoli | 165 |
| Contrari | 4 |

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 novembre 1937-XVI, n. 2105, contenente norme tecniche di edilizia con speciali prescrizioni per le località colpite dai terremoti (2166):

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 169 |
| Favorevoli | 166 |
| Contrari | 3 |

Il Senato approva.

Estensione agli ufficiali giudiziari di disposizioni riguardanti gli iscritti ai Fasci di combattimento anteriormente al 28 ottobre 1922 (2169):

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 169 |
| Favorevoli | 161 |
| Contrari | 8 |

Il Senato approva.

Norme per regolare il cumulo di stipendi e pensioni a carico dello Stato (2171):

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 169 |
| Favorevoli | 164 |
| Contrari | 5 |

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 ottobre 1937-XV, n. 2627, che aggiorna gli articoli 7 e 8 della legge 13 giugno 1935-XIII, n. 1116, relativa al riacquisto della capacità militare, alla riabilitazione, alla reintegrazione nel grado, all'impiego di condannati incorsi nella incapacità militare e all'istituzione di reparti militari speciali (2176):

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 169 |
| Favorevoli | 164 |
| Contrari | 5 |

Il Senato approva.

Esonero dal pagamento di qualsiasi diritto erariale all'alcole carburante ottenuto da sorgo durante la campagna 1938-39 (2196):

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 169 |
| Favorevoli | 164 |
| Contrari | 5 |

Il Senato approva.

Modificazioni ed aggiunte alle norme vigenti in materia di mutui della Cassa depositi e prestiti (2202):

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 169 |
| Favorevoli | 165 |
| Contrari | 4 |

Il Senato approva.

Approvazione del contratto in data 3 luglio 1937 relativo a dilazione di pagamento del residuo debito del comune di Viareggio verso lo Stato in lire 377.733,18 per vendita arenile demaniale (2203):

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 169 |
| Favorevoli | 165 |
| Contrari | 4 |

Il Senato approva.

Approvazione del contratto 16 novembre 1937 - Anno XVI, riguardante la vendita alla Società anonima orbetellese bonifiche, in deroga all'articolo 2 del Regio decreto-legge 24 novembre 1927, n. 2461, dell'immobile detto « Torre Avvoltore » in Monte Argentario, d'importante interesse storico ed artistico (2205):

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 169 |
| Favorevoli | 164 |
| Contrari | 5 |

Il Senato approva.

Ordinamento dei Monti di credito su pegno (2209):

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 169 |
| Favorevoli | 165 |
| Contrari | 4 |

Il Senato approva.

Lunedì 4 aprile, alle ore 15.30, seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII (2165). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1937-XVI, n. 2313, contenente norme complementari per l'adozione di carburanti di produzione nazionale nei pubblici servizi automobilistici (2137). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 ottobre 1937-XV, n. 2628, che integra gli articoli 11 e 14 del Testo Unico delle disposizioni legislative sulla costituzione dell'Ente autonomo « Unione Militare », approvato con Regio decreto 3 marzo 1937-XV, n. 375 (2167). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Concessione di un nuovo termine agli ex-combattenti per la iscrizione negli albi degli ingegneri

e degli architetti (2173). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 novembre 1937-XVI, n. 2618, con il quale è stato approvato il piano regolatore di massima edilizio e d'ampliamento della città di Como (2175). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 gennaio 1938-XVI, n. 115, concernente la proroga al 30 giugno 1938-XVI dei poteri concessi al conte ingegnere Alberto Bonacossa, commissario straordinario per l'amministrazione del Reale Automobile Club d'Italia, col Regio decreto-legge 4 marzo 1937-XV, n. 464. (2177). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 luglio 1937-XV, n. 1376, riguardante la costituzione dell'Ente morale: « Ente Cooperativo Italiano Lavorazione Vinacce » (E. C. I. L. V.), con sede in Modena (2180). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1937-XVI, n. 2392, concernente provvedimenti per la produzione della gomma da « guayule » (2181). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 gennaio 1938-XVI, n. 111, recante agevolazioni tributarie a favore degli Istituti autonomi per le case popolari (2183). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Agevolazioni fiscali a favore dell'Unione Fascista fra le famiglie numerose (2185). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Decentramento del servizio della determinazione degli stipendi degli ufficiali di complemento e di quelli della riserva provenienti dal complemento (2191). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Istituzione del « Registro nazionale delle varietà elette di frumento » e disposizioni per la diffusione della coltivazione delle varietà stesse (2195). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Approvazione della convenzione per la concessione dell'esercizio delle Regie Terme di Roncegno, Azienda patrimoniale del Demanio dello Stato (2198);

Obbligo per i datori di lavoro di corrispondere ai lavoratori dipendenti il salario normale giornaliero, ancorchè non vi sia prestazione d'opera, nelle ricorrenze del Natale di Roma, della Fondazione dell'Impero, della Marcia su Roma e dell'Anniversario della Vittoria (2210). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Costituzione di una azienda autonoma per la Villa Nazionale di Stra (2212);

Garanzia di cambio sulle operazioni di credito concluse dall'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero (2213).

LEGISLATURA XXIX — 1^a SESSIONE 1934-38 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 2 APRILE 1938

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII (2134). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Stato di previsione della spesa del Ministero per gli scambi e per le valute per l'esercizio finan-

ziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII (2189). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

La seduta è tolta (ore 19.45).

Prof. GIOACCHINO LAURENTI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti