

CXVIII^a SEDUTA

LUNEDÌ 4 APRILE 1938 - Anno XVI

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

Congedi	Pag.	3918	
Disegni di legge:			
(Approvazione):			
« 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).		3934	nente provvedimenti per la produzione della gomma da « guayule » (2181). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). 3935
« 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).		3934	« 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). 3936
« Concessione di un nuovo termine agli ex combattenti per la iscrizione negli albi degli ingegneri e degli architetti » (2173). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).		3934	« Agevolazioni fiscali a favore dell'Unione Fascista fra le famiglie numerose » (2185). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). 3936
« 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).		3934	« 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). 3936
« 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).		3935	« Approvazione della convenzione per la concessione dell'esercizio delle Regie Terme di Roncegno, Azienda patrimoniale del Demanio dello Stato » (2198). — (Approvato dalla Camera dei Deputati). 3940
« 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).		3935	« 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). 3940
« 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).		3935	« Costituzione di un'azienda autonoma per la Villa Nazionale di Stra » (2212). 3941
			« Garanzia di cambio sulle operazioni di credito concluse dall'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero » (2213). 3942
			(Discussione):
			« 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). 3936
			TODARO, relatore 3937
			ROSSONI, ministro dell'agricoltura e delle foreste 3937
			« Stato di previsione della spesa del Ministero delle corporazioni per l'esercizio finan-

ziario dal 1° luglio 1938-XVI, al 30 giugno 1939-XVII » (2134). — (Approvato dalla Camera dei Deputati)	3942
DE CAPITANI D'ARZAGO	3942
BONARDI	3946
BOCCIARDO	3948
POZZO	3952
BELLUZZO	3955
(Presentazione)	3918
(Seguito della 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)	3918
BANELLI	3918
DE VITO, relatore	3921
BENNI, ministro delle comunicazioni.	3924
Relazioni:	
(Presentazione).	3918, 3961
Votazione a scrutinio segreto:	
(Risultato)	3960

La seduta è aperta alle ore 15.30.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Di Rovasenda per giorni 4; Di Mirafiori per giorni 3; Faina per giorni 3; Menozzi per giorni 3; Miari per giorni 2; Montresor per giorni 2; Raimondi per giorni 3; Tallarigo per giorni 1; Tamborino per giorni 3.

Se non si fanno osservazione i congedi s'intendono accordati.

Presentazione di un disegno di legge e di relazioni.

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

MILLOSEVICH, segretario:

DISEGNO DI LEGGE.

Dal Ministro dell'Africa Italiana:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 gennaio 1938-XVI, n. 227, relativo alle modificazioni al Regio decreto-legge 2 dicembre 1935-XIV, n. 2085, convertito nella legge 3 aprile 1936-XIV, n. 899, sull'istituzione del monopolio statale delle banane (2224).

RELAZIONI.

Dalla Commissione di finanza:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 novembre 1937-XVI, n. 2145, concernente l'istitu-

zione di una addizionale di due centesimi per ogni lira di vari tributi erariali, comunali e provinciali per l'integrazione dei bilanci degli Enti Comunali di Assistenza (2111). — Rel. SCIALOJA.

Conti Consuntivi del Fondo Generale del Corpo degli Agenti di Custodia delle Carceri per gli esercizi finanziari 1933-34, 1934-35 e 1935-36 (2172). — Rel. SCIALOJA.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1938-XVI, n. 193, concernente l'acquisto, mediante espropriazione, della casa ove Alessandro Manzoni abitò in Milano (2216). — Rel. GIOVANNI CATTANEO.

Seguito della 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 il seguito della discussione dello « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII ».

BANELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BANELLI. Onorevoli Senatori, i due discorsi che ho avuto l'onore di tenere al Senato, il primo nel 1935 ed il secondo l'anno scorso, mi dispensano dall'entrare nel dettaglio dei problemi riguardanti la nostra politica per la marina mercantile; e soprattutto mi esonera dal fare lunghe esposizioni di cifre la relazione del Senatore De Vito, che contiene tabelle indicative sufficienti per rappresentare nel complesso le necessità, e la situazione della marina mercantile nel più recente passato.

Premetto soltanto che da queste tabelle rilevo ancora una volta come il tonnellaggio complessivo mondiale continui ad essere enormemente superiore a quello che esisteva nell'anteguerra, che allora ammontava a quarantacinque milioni di tonnellate, mentre esso ammonta oggi a sessantasei milioni, senza tener conto di circa tre milioni che erano in costruzione nei cantieri alla fine di dicembre. La differenza numerica tra queste due cifre non è, secondo me, sufficiente per rendere l'idea dell'aumento effettivo della capacità di trasporto che la marina mercantile mondiale ha oggi in confronto all'anteguerra, inquantochè a detta differenza, di circa 23 milioni di tonnellate, va aggiunto che le navi moderne sono notoriamente più capaci di portata in merci, rispettivamente più veloci, atte a percorrere un maggiore numero di miglia all'anno; mentre esse trovano oggi nei porti attrezzature moderne che abbre-

viano le soste ed aumentano la loro capacità effettiva di percorrenza utile.

Un dato indicativo al riguardo lo si ha pensando che nell'anteguerra un piroscafo di 5 o 6 mila tonnellate, capace di sviluppare 10 miglia all'ora, era atto a percorrere 45 mila miglia all'anno, mentre la più modesta motonave di oggi la si considera capace di percorrerne 60-65 mila. L'anno scorso ringraziavo l'onorevole Ministro delle comunicazioni per le indicazioni che ci aveva fornito circa il programma di costruzioni per le linee di navigazione indispensabili, gestite dalle quattro Società che fanno capo alla « Finmare ». Detto programma contempla la costruzione di un cospicuo numero di navi da adibirsi ai servizi regolari fra l'Italia e i vari Paesi d'oltre mare e d'oltre Oceano e comporta una spesa di circa un miliardo.

Posso confermare che gli studi ed i progetti per questo complesso di costruzioni sono molto progrediti o addirittura ultimati, e posso dire che i progetti stessi contemplano navi di più modesta portata, di minore lusso ma di più alta velocità di quelle che sostituiranno; mentre solo parte di quell'ingente spesa viene riservata alle unità di lusso per i grandi servizi espressi.

Le navi progettate, che ritengo potranno essere presto messe in costruzione, hanno caratteristiche sulle 2.000, 4.000, 8.000 tonnellate, con velocità dalle 12 alle 16 miglia all'ora, fra le quali, quelle destinate per i servizi commerciali oceanici saranno del tipo già adottato nel dopoguerra dalla Società veneziana, e che del resto è seguito oggi da tutte le principali Società estere per i servizi commerciali dell'Estremo Oriente e dell'Africa.

Ho saputo che recentemente il Commissariato per le fabbricazioni ha concesso 300 mila tonnellate di ferro all'anno per l'espletazione di questo programma, e rallegrandomi, rilevo con vivo compiacimento che l'opera del Governo, anche per la ricostruzione della marina da carico, è stata durante lo scorso anno quantomai attiva e proficua, come sarà fra poco dato di conoscere con il decreto-legge di prossima pubblicazione con il quale viene risolto anche l'importante problema del rinnovamento di quel nostro tonnello di nuove costruzioni. Questo decreto-legge, considerato nelle sue linee generali, risolve in sostanza la necessità che io avevo prospettata l'anno scorso al Senato, di mettere cioè il committente italiano rispetto ai cantieri nazionali nelle stesse condizioni del committente estero, per cui vi è motivo di credere che, nelle prossime statistiche, scompaia la distanza che oggi riscontriamo tra navi costruite nei nostri cantieri per conto di armatori esteri e navi costruite per conto di armatori italiani.

Cessa così anche il dibattito circa le nuove costruzioni e circa l'acquisto di navi di seconda mano all'estero, in quanto, nel giuoco della convenienza economica, entro i limiti dello stanziamento annuo previsto dal decreto in parola, l'armatore

privato italiano potrà commettere navi ai cantieri nazionali e rispettivamente, per l'acquisto di navi di seconda mano, potrà ricorrere all'estero, e non gli sarà negata la valuta, ogni volta che necessità contingenti o convenienza di mercato consiglieranno d'incrementare il tonnello nazionale, maggiormente e più prontamente di quanto non consentano le disponibilità per le nuove costruzioni.

Rammento a questo punto che le discussioni al riguardo ebbero la loro finale conclusione con la riunione del Comitato corporativo centrale, presieduto dal Duce stesso, al quale anche questa volta, armatori e costruttori navali, marinai e maestranze devono, come tutti, la loro grande riconoscenza.

Questo decreto-legge vicino alle provvidenze che si sono prese per il contributo di navigazione al piccolo tonnello, favorirà inoltre l'incremento della costruzione del naviglio peschereccio e quindi l'esercizio della pesca d'alto mare a trazione meccanica. Ed è bene che questo avvenga, poichè l'attività economica della pesca d'alto mare, che da noi ebbe vero pioniere l'animo marinaio di S. A. Reale il Duca di Genova, è un'attività che favorisce l'autonomia dei nostri approvvigionamenti ed è utile quindi anche agli effetti valutari; e mi permetto di ricordare al Senato che in virtù di una recente iniziativa ligure-triestina, che è anche di buon auspicio, nostri pescherecci sono partiti lo scorso mese per iniziare la pesca nel Mare Glaciale Artico, al largo dell'Isola degli Orsi e a nord dell'Islanda. A questa impresa noi inviamo il nostro saluto, pensando che quelle navi, sotto l'usbergo del tricolore e con l'anima fascista dei loro equipaggi, sapranno rimeritare alla Nazione quel piccolo sacrificio che la Nazione fa per esse.

La discesa dei noli, che ebbe inizio nell'autunno dell'anno scorso, che è continuata durante il primo trimestre di quest'anno, e che non accenna a ripresa, ritengo si debba attribuire all'eccesso del tonnello mondiale, assoluto e relativo, di oggi, in confronto a quello dell'anteguerra, ma soprattutto al rallentamento che si è avuto nel rifornimento mondiale delle grandi scorte di emergenza, il quale ad un certo momento necessariamente doveva cessare, ed al migliore raccolto granario del 1937 in confronto a quello del 1936 che aveva richiesto trasporti eccezionali.

Se quindi non ci si trova in una nuova crisi dei noli, si hanno per lo meno condizioni internazionali di mercato notevolmente inferiori a quelle che, incominciate nel 1935, si erano intensificate e migliorate nel 1936, a non parlare del limite massimo toccato nel settembre del 1937, quando il rapporto era salito a 182, contro 100 dell'anno 1913, che era stato l'anno più normale del più florido, costante periodo mercantile dell'anteguerra.

A meno che avvenimenti eccezionali non si presentino un'altra volta, non è da attendersi un grande risveglio negli affari marittimi nel più

prossimo avvenire ed a questa previsione ritengo dovrebbe ispirarsi anche la politica per la marina da carico nel momento presente.

Nel 1935 e nel 1936 affermavo che l'improvvisa richiesta di tonneggio, anche per l'acquisto, era dovuta alla instabile politica internazionale più che ad un sano e progressivo risveglio economico mondiale. A conforto della mia tesi mi riferisco ora alla recente relazione pubblicata dal Governatore della Banca d'Italia, nell'esordio della quale si fa cenno di questo, in linea generale economica, ed applicabile quindi anche per la marina mercantile.

Il 1° gennaio 1937 sono state costituite, ed hanno incominciato ad esercitare i loro servizi sotto determinate premesse e con una convenzione con lo Stato le quattro grandi società di navigazione riunite nella « Finmare ».

Riferendomi al Lloyd Triestino e parlandone senza pregiudizio alcuno, poichè si tratta di una Società controllata dallo Stato, dirò come allo stesso Lloyd, tanto per i servizi della costa tirrenica che adriatica, era stato riservato, tra l'altro, il traffico dello Stato per l'Africa Orientale Italiana, con lo scopo di sfruttare sempre le stive dei piroscafi delle nostre linee regolari sovvenzionate a tutti gli effetti economici.

Ma se questo non avveniva al principio del nuovo servizio della Società, perchè il traffico con l'Africa Orientale Italiana si svolgeva ancora in condizioni anormali, non dovrebbe più avvenire oggi in cui i servizi sono divenuti regolari e sono conosciuti; e quando si sa che il nolo che viene a mancare al Lloyd, per merci dello Stato che vengono caricate su altri piroscafi, è un danno per il Lloyd stesso, per lo Stato che garantisce il 4,50 per cento agli obbligazionisti della « Finmare », e per il maggiore esborso in valuta cui la Nazione va incontro: per consumo di combustibile e per i diritti relativi al passaggio del Canale di Suez e di pilotaggio che, oltre i piroscafi del Lloyd, consumano e pagano quelli che ne prendono il carico, anche quando la stazza dei primi non è completamente sfruttata, e mentre i secondi, non vincolati ai servizi regolari marittimi di preminente interesse, potrebbero lucrare su altri trasporti ricavando, in luogo di esportare, valuta estera. Vedrà l'onorevole Ministro come si possa ovviare a questo inconveniente per fare in modo che i nostri piroscafi transitanti regolarmente il Canale di Suez ed il Mar Rosso sfruttino nel massimo grado possibile le loro stive e la loro stazza, quando il volume del traffico statale fra l'Italia ed il nostro Impero lo consenta.

La proporzione fra l'importazione di carbone, soprattutto nel porto di Genova, fra bandiera italiana ed estera, è notevolmente migliorata nell'anno decorso rispetto al 1934. Io avevo auspicato questo miglioramento e ne sono lieto, pure concordando con le osservazioni che al riguardo ha fatto il senatore Ricci, il quale ha considerato che nel giudicare la convenienza di tali trasporti

va tenuto conto dei fattori di costo, mobili, a seconda del mercato dei noli, per la resa in valuta che se ne può ricavare.

Non posso essere d'accordo con coloro che vorrebbero costruire navi da adibire esclusivamente al traffico del carbone con l'Italia, poichè, a seconda della congiuntura dei noli, potrebbe essere più vantaggioso per le stesse navi applicarsi ad un traffico più lucrativo, come potrebbe essere quello dei cereali, dei carboni od altri, su altre rotte.

Ma se motivi particolari determinassero diversamente, vorrei che si provvedesse alla costruzione di navi, per quel genere di trasporto, di tipo il più economico possibile, senza interponti, per favorire l'auto stivaggio, e di modesta velocità. Il tempo che per la minore velocità la nave impiegherebbe durante la navigazione, verrebbe in parte guadagnato con la maggiore speditezza delle operazioni di scarico, quando questo tipo di nave specializzata avesse la corrispondente disposizione delle stive, con ampi boccaporti e numerosi alberi di carico e relativi verricelli, per potere operare più rapidamente anche nei porti non muniti di mezzi meccanici di grande portata e celerità.

Una nave diversa che venisse costruita per questo genere di trasporti, con interponti, per potere essere adibita anche a traffici diversi, sarebbe un ibrido, costerebbe di più, per il maggiore impiego di materiale occorrente per la sua costruzione e per la eventuale maggiore potenza del suo apparato motore, e sarebbe di più alto costo di esercizio.

Fatta questa modesta osservazione, che raccomandando all'attenzione dell'onorevole Ministro, mi dichiaro, come marinaio, lieto della politica che per la marina mercantile segue almeno da due anni a questa parte il nostro Governo; essa si innesta con quella poderosa opera di ricostruzione marinara che è stata svolta con tanta perseveranza da S. E. Ciano, con il quale, anche io, modestamente, potetti collaborare, in modo particolare dal 1923 al 1925, cioè nel periodo dello studio per i servizi sovvenzionati andati allora in vigore.

Vengo ora ad un diverso problema, che non riveste nessuna urgenza, ed al quale sono chiamato dall'ammirazione che nutro e dal ricordo che serbo del compianto senatore ingegnere Luigi Luiggi, al quale nel 1921 fui compagno di banco alla Camera, nel settore di estrema destra occupato dal Gruppo nazionale fascista.

Mi parlava allora il senatore Luigi Luiggi, con la competenza tecnica che lo distingueva e che lo rendeva una vera autorità in materia portuale, delle grandi opere fluviali che già 17 anni or sono stavano per essere iniziate nella media Europa, ed alle quali egli attribuiva grande importanza tecnica nonchè notevole incidenza economica per le zone interessate. Alludo ai canali della foce del Reno, della Mosa e della Schelda, per cui i docks e le banchine di Amsterdam, di Rotterdam e di Anversa formano oggi in certo qual modo un unico sistema

portuale poderoso. Alludo ai lavori sul Meno e rispettivamente alla importanza che avrà la congiunzione del Danubio col Reno, già unito con il Rodano e formanti la spina dorsale della rete fluviale navigabile che attraverso affluenti e canali penetra nella Svizzera, e che dalla Renania si estende alle altre zone industriali ad alto potenziale produttivo della Germania occidentale.

Non so quali ripercussioni potrà avere, se di aumento, se di eventuali riduzioni o di spostamenti nei nostri valori ferroviari, portuali e marittimi, la congiunzione del Danubio con il Reno, quando dal Mare del Nord direttamente si comunicherà per via interna fluviale col Mar Nero, quando in altri termini, attraversando la Renania e servendo le zone industriali della Media Europa, Anversa, Rotterdam ed Amsterdam comunicheranno con Galatz, Braila e Sulinà, alle foci del Danubio; e ritengo che questo sia utile di considerare anche per gli interessi che noi abbiamo negli affari della navigazione su questo fiume ultimo nominato, sebbene io pensi che da questa opera di grande interesse politico ed economico e di notevole progresso civile, noi trarremo, come da ogni avvenimento di rilievo storico, quei vantaggi che la civiltà arreca ai popoli vicini, che hanno il bene di più facilmente comunicare fra se stessi: per lo scambio dei prodotti e dei servizi, per meglio conoscersi, e per vieppiù rinsaldare i vincoli della loro amicizia.

Con questo pensiero saluto la prossima venuta del Duce nella mia città; a Trieste, dove Egli è fortemente amato, dove la Sua grande e chiara politica è seguita con vera devozione e dove Gli si è grati per i rapporti di amicizia che Egli ha instaurato con i forti popoli con noi confinanti, amicizia che è garanzia per la pace e per la stessa civiltà europea. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

DE VITO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE VITO, *relatore*. Non era mia intenzione di prendere la parola in questa discussione, come non la presi sul bilancio delle Comunicazioni nei due passati anni. Però alcune osservazioni fatte dagli oratori mi inducono a manifestare quale sia in proposito il pensiero della Commissione di finanza, nel cui nome ho l'onore di parlare.

Noi oggi abbiamo una magnifica rete ferroviaria di Stato di 16.899 chilometri, di cui soli 596 chilometri a scartamento ridotto.

Ed abbiamo un bilancio che per l'esercizio 1938-39 si presenta in pareggio.

L'onorevole Ricci ha detto che al riguardo il relatore è prudente ed ha soggiunto che è bene.

Non vorrei però che le sue parole e la mia prudenza fossero fraintese.

L'oculata determinazione delle spese, la prudente previsione delle entrate, le provvidenze adottate per ottenere sulle linee di Stato il maggior traffico possibile, i risultati degli esercizi 1936-

1937, tutto fa supporre che il bilancio, nonostante un qualche arresto nel traffico, si chiuderà in pareggio e forse anche in avanzo.

Ma se così non fosse?

Quando in un'azienda si verifica un disavanzo, questo può dipendere o da spese eccessive o da spese necessarie ma non proporzionate agli introiti o da cattiva amministrazione.

Abbiamo già detto nelle precedenti relazioni che la stessa configurazione della nostra rete, l'inclusione in essa di oltre 5000 chilometri di linee secondarie fortemente passive, le sperequazioni del mercato estero nei riguardi dei combustibili e delle materie prime, la necessità di assicurare al personale i mezzi indispensabili di vita e la fluttuazione del traffico sono tutte cause che incidono sulle risultanze finanziarie, e non possono essere eliminate nè radicalmente modificate.

Non dobbiamo dimenticare che l'Amministrazione delle ferrovie, per quanto a tipo industriale e come tale tenuta ad assicurare il maggiore reddito possibile, è pur sempre esercente di servizi pubblici. E questi debbono sempre essere mantenuti nell'efficienza necessaria per le esigenze civili, commerciali, industriali e militari del Paese.

A noi basta sapere che l'Azienda ferroviaria è bene ordinata, è bene amministrata. Di ciò siamo tutti convinti e quindi possiamo attendere con serenità e fiducia le risultanze finanziarie dei futuri esercizi augurandoci che il traffico non si arresti, ma anzi abbia incremento tale da superare le spese.

In questi sensi deve essere intesa la nostra prudenza.

Nei riguardi dell'esercizio del servizio di Stato, si è accennato dall'onorevole Felici a qualche ritardo di treni sulle stesse linee principali ed a qualche disagio nell'uso delle littorine, ma sono queste piccole mende e per loro stesse giustificabili.

Occorre avere presente che le linee longitudinali legate a comunicazioni internazionali necessariamente risentono dei ritardi nelle provenienze di oltre confine. Occorre pensare alle frane ed alle alluvioni che hanno sconvolto alcune nostre linee, riparate con ammirevole sollecitudine, ed occorre pensare alle difficoltà che presenta l'esercizio su talune linee principali per la contemporaneità dell'esecuzione di lavori di riparazione, di rifacimento di ponti e di binari, e soprattutto per la elettrificazione, nonchè per sistemazione di importanti stazioni.

Quanto alle littorine, la leggerezza loro e la ristrettezza dello spazio non rendono possibili le comodità cui siamo abituati sui treni ordinari.

Continuo è il miglioramento dei servizi, e più notevole sarà ancora col procedere della elettrificazione che da principio quasi nessuno voleva ed ora tutti vogliono e la vogliono sempre più estesa.

Ricordo che in tempi ormai remoti, quando il Ministro dei trasporti, edotto dall'esperienza dolorosa della soggezione all'estero per rifornimento di carbon fossile, presentò al Parlamento

nel 1919 la proposta di elettrificare 6000 chilometri di ferrovia, si scatenò una vera bufera: il Ministro fu persino tacciato di follia ferroviaria.

Dopo molti anni di polemiche, spesso astiose, di studi, di relazioni e di ludi cartacei occorre la volontà ferrea di Costanzo Ciano per rompere gli indugi, decretare l'elettrificazione di gran parte della rete e farla procedere col ritmo accelerato che il Regime imprime ad ogni sua opera. E voi, Eccellenza Benni, continuate l'opera. Nonostante le difficoltà di bilancio, la scarsità e l'alto costo del rame, a voi, alla fermezza vostra, alla vostra saggezza si deve se ulteriori cospicui finanziamenti sono stati consentiti, e se i lavori rapidamente progrediscono con intensità ed estensione sempre maggiore.

I 6000 chilometri sono già 9000. E l'onorevole Felici già domanda se si avrà un ulteriore sviluppo.

Indubbiamente è ormai comune in tutti il desiderio di affrancarci in quanto possibile dalla servitù del carbone estero. Ma vedere se ai 9000 chilometri se ne possano aggiungere altri, dipenderà da considerazioni finanziarie, da considerazioni tecniche, dalla natura dei traffici, dalla disponibilità e possibilità di produzione di energia elettrica, dall'incremento ed adozione maggiore o minore dei veicoli con motore a scoppio od a combustione interna, dalla possibilità di impiego di combustibile nazionale, da altri elementi che rendono per lo meno prematura la domanda e che ad ogni modo sfuggono alla cognizione della Commissione vostra.

Ma accanto alla rete di Stato è ancora un complesso di linee esercitate dall'industria privata, ferrovie e tramvie extraurbane. E non manca chi le ritiene ormai superate dai tempi. Molte di esse sono state effettivamente ed han cessato di esistere, lasciando libero il campo od assumendo esse stesse l'attività di altri mezzi di trasporto più rapidi e più economici.

Ma può dirsi di tutti e può auspicarsi a tutti la fine?

Non vogliamo ora far qui l'apologia dell'industria privata ferroviaria o tramviaria, nè intendiamo ritesserne qui la storia che riassumemmo nelle precedenti nostre relazioni. Ma vogliamo ricordare che al sistema delle concessioni all'industria privata l'Italia deve l'inizio della sua rete ed in maggior parte il graduale suo aumento per lungo volgere di anni...

Con l'esercizio di Stato, le necessità di costituire una rete organica, e non di rado anche per porre rimedio a situazioni insostenibili, portarono a numerosi riscatti e ad assunzioni di esercizi di linee concesse. Ma il sistema della concessione rimase ancora a lungo con alterne vicende fino a che la guerra mondiale e le conseguenti crisi non mutarono la condizione loro aggravata dalla concorrenza automobilistica.

Gli organismi deboli sono scomparsi e, se qualcuno ne resta ancora a giustificare l'apprezzamento

fatto dall'onorevole Felici, scomparirà indubbiamente.

Ma noi abbiamo ancora un complesso di chilometri 6062 di ferrovie concesse con un prodotto annuo di lire 202.485.000 e chilometri 2630 di tramvie extraurbane con un annuo prodotto di lire 131.644.000.

Si tratta quindi di interessi di rilevante importanza. L'industria privata ferroviaria continua a compiere la missione sua con sacrifici e perdite: lotta per la vita. E voi, onorevole Benni, nell'alto senso vostro di giustizia e di opportunità siete venuto in loro aiuto con la recente legge che il Senato invocava da tempo, e che vi onora altamente.

Quanto all'esercizio non possiamo certo pretendere su tutte queste linee la comodità degli espressi e dei direttissimi, come del resto non la pretendiamo sulle stesse linee secondarie dello Stato. Ma dobbiamo riconoscere che, meno per qualche caso isolato ed eccezionale, il servizio procede in modo adeguato alle esigenze locali, e per le linee più importanti in modo veramente soddisfacente.

Poichè ho accennato ai mezzi di trasporto meccanici affidati all'industria privata mi sia consentito rilevare l'invocazione dell'onorevole Flora per un migliore trattamento dell'automobilismo.

Della concorrenza fra autocarro e ferrovia si è tanto discusso e se ne è tanto scritto, che sarebbe un fuor d'opera insistervi ancora.

Fu necessità disciplinare i trasporti camionabili per evitare inconvenienti che il libero uso produceva. E mentre persisteva la passività del bilancio ferroviario potè anche essere opportuno rinsanguarne le entrate facendovi affluire i proventi sottratti dai trasporti automobilistici che, secondo la dichiarazione della Direzione generale delle ferrovie, avevano prodotto un danno valutato in 500.000.000 all'anno. Ma sarebbe assurdo pensare che l'industria camionale possa essere soppressa. Il traffico stradale è d'intensità uguale se non maggiore di quello delle ferrovie, non si può quindi concepire ch'esso possa svolgersi coi soli mezzi a trazione animale, specialmente ora che su molte strade sono stati divelti i binari per le tramvie e nuove tramvie extraurbane non si concedono.

Ne si può concepire che le esigenze militari rinuncino ad un mezzo di trasporto mostratosi indispensabile nella guerra mondiale e nella recente guerra d'Africa e che rappresenta una necessità assoluta dove ferrovie non esistono, o dove le ferrovie sieno interrotte, o dove riescano insufficienti a fronteggiare un eccezionale movimento. E molto bene avete fatto voi, onorevole Benni, prescrivendo tipi speciali di camion che potranno fine al campionario attualmente esistente e renderanno più facili i ricambi di pezzi deteriorati, la provvista delle gomme, la guida dei conducenti e le riparazioni.

Accenno soltanto all'industria camionistica perchè, in quanto concerne i servizi pubblici pas-

seggieri, essi continuano vita abbastanza prospera ed oggi ascendono a 3878 con una percorrenza annua di 129.227.000 chilometri. Indubbiamente il complesso degli oneri e le formalità che aggravano i trasporti camionistici costituiscono un ostacolo al loro sviluppo.

Ma vi sono anche altri mezzi di trasporto che già vanno affermandosi, mentre non è dato per ora prevedere quali saranno i nuovi portati della tecnica e quali i risultati di nuove esperienze.

Intanto si fa già l'esperimento di una strada guidata (piano di calcestruzzo con rialzo centrale) per sostituire al camion solo o rimorchiato un vero treno stradale che valga ad assicurare alla viabilità ordinaria gran parte delle prerogative della ferrovia.

Nè è dato ancora stabilire quali perfezionamenti e quali orientamenti nuovi imporrà il rapido progredire dei trasporti aerei.

Noi ci auguriamo che il bilancio delle Ferrovie migliori tanto da consentire che, pur restando fermi i principi di disciplina e coordinamento, ogni traffico possa essere servito dai mezzi di trasporto più adatti tecnicamente ed economicamente.

L'onorevole Ricci ha parlato a lungo dei traffici marittimi con grande ricchezza di dati statistici. E ne ha parlato con non minore interessamento l'onorevole Banelli.

La discussione in Senato può così riassumersi: le navi che oggi abbiamo con bandiera nostra sono troppe? sono poche? sono adeguate alle esigenze nostre?

Convieni costruire o acquistare navi usate?

Noi oggi abbiamo 1270 navi superiori a 50 tonnellate di stazza con un tonnellaggio complessivo di 3.212.634 tonnellate che ci pongono al sesto posto nella scala della consistenza mondiale di naviglio, rappresentata da 31.183 navi con tonnellate 66.286.024.

Il naviglio nostro, pur venendo assottigliato da perdite e da demolizioni occasionate da demoralizzanti disarmi, era più che adeguato alle esigenze di un periodo di crisi ed a quelle di una improvvisa ripresa di traffici normali.

Non solo, ma i miglioramenti introdotti nelle maggiori nostre navi, la iniziata sostituzione di navi antiquate con naviglio di qualità, la volontà e l'abnegazione di armatori e di equipaggi ci davano il diritto di considerare con soddisfazione la nostra marina. Oggi la soddisfazione permane per i progressi conseguiti, ma non possiamo riconoscere che sono già palesi i segni d'insufficienza quantitativa del nostro tonnellaggio. Non parliamo del periodo della campagna d'Africa in cui pur impiegando 1.600.000 tonnellate di navi nostre, fu necessario acquistare 120.000 tonnellate di navi estere.

Si trattò allora di uno sforzo eccezionale e di un eccezionale periodo.

Ma dalla eccezionalità del momento sono derivate ancora esigenze politiche, economiche, mili-

tari che possono ormai considerarsi normali e indissolubilmente legate alla costituzione dell'Impero ed alla necessità di valorizzare i nuovi vasti territori. E dobbiamo avere presente che, per l'approvvigionamento delle sole materie prime indispensabili, non basta il nostro naviglio. Per il solo carbone la bandiera estera ha trasportato nel 1937 poco meno della metà del nostro fabbisogno (tonnellate 4.321.171) mentre la bandiera nazionale è stata impiegata per tonnellate 5.343.312. E nulla diciamo dell'assoluta scarsezza di navi cisterne, come ha riconosciuto anche l'onorevole Ricci, e di navi specializzate delle quali è impellente il bisogno.

L'autarchia, voluta dal Duce con larga comprensione delle necessità nostre, non sopprime e nemmeno riduce il volume degli scambi, li vuole anzi aumentati ma tende a cambiamenti di contenuto ed a spostamenti dei rapporti fra merci importate e merci esportate. Nessuna rinuncia quindi al commercio estero, la cui funzione è essenziale per ogni Stato e nessuna rinuncia alle fonti di ricchezza che sono rappresentate dall'impiego di nostre navi nei commerci internazionali.

Nei riguardi delle navi da passeggeri ricordiamo sempre e con orgoglio i maggiori nostri transatlantici preferiti per la magnificenza loro, per ordine e cortesia di equipaggi, per signorilità di trattamento. Ma già altre marine hanno cercato e cercano di contenderci il campo sulle stesse nostre rotte, mentre non abbiamo ancora modo di estendere la nostra sfera d'azione e di battere la concorrenza su altre rotte che potrebbero essere redditizie.

Il problema pertanto concerne le navi di linea e quelle da carico.

Determinare il fabbisogno non è facile, dovendosi commisurare la potenzialità del naviglio alle necessità effettive ed al criterio economico del rendimento, per evitare inflazioni e sperperi.

E non occorre dimenticare che in definitiva su ogni altro criterio domina pur sempre quello delle possibilità finanziarie. Tali possibilità riflettono in particolare lo Stato.

Nelle attuali condizioni e con il costo sempre crescente delle costruzioni e degli stessi acquisti di navi estere usate, non è possibile pensare che si possa provvedere a migliorare e integrare il naviglio senza aiuti finanziari che tutti gli Stati concedono in una od altra forma più o meno larvata.

Nei riguardi del naviglio occorrente per le linee sovvenzionate, le stesse convenzioni stipulate con le Società e gli stessi ordinamenti amministrativi e finanziari adottati giustificano ampiamente e rendono possibile l'intervento dello Stato.

Non meno giustificato si deve considerare l'intervento per l'armamento da carico che, fatta qualche rara fortunata eccezione, si dibatte da tempo in talmente difficili condizioni da richiedere aiuti per lo stesso esercizio, per poter assolvere il duplice suo compito di soddisfare le esigenze

nazionali ed importare oro accaparrando all'estero e per l'estero noli da porto a porto.

È evidente quindi la necessità di considerare i vari elementi con la massima prudenza nella determinazione del programma navale. E di questa prudenza hanno dato prova Governo, Corporazioni ed armatori, facendo precedere ogni proposta da studi, indagini e raccolta di utilissimi dati.

Voi, onorevole Benni, nell'esauriente discorso pronunciato giorni sono alla Camera dei Deputati avete delineato il programma immediato e per gli anni ulteriori assicurandoci che saranno accordate misure protettive per oltre 100 milioni all'anno per dieci anni con una produzione navale di 2 milioni e mezzo di tonnellate nel decennio 1938-47.

Le dichiarazioni vostre abbiamo appreso con vivo compiacimento, mostrando esse il fermo proposito di adeguare il nostro naviglio da linea e da carico qualitativamente e quantitativamente alle effettive esigenze nostre ed al promettente risveglio di attività nei vari campi della produzione e dei commerci.

Occorre appena aggiungere che la proposta questione sulla convenienza o meno di acquistare navi usate non ha per noi una grande importanza poichè nessuna disposizione ne fa divieto.

L'armamento che è il giudice migliore di sua convenienza sarà libero di regolarsi come meglio crede. Nessuno degli oratori ha parlato delle poste dei telegrafi e dei telefoni nè io ne parlerò avendo già troppo a lungo abusato della vostra pazienza. Dirò solo, ciò che del resto voi sapete, che l'Amministrazione delle poste rappresenta una perfetta, ammirevole organizzazione.

Il suo bilancio con un'entrata di 1.034.270.000 di lire provvede con larghezza e disciplina a tutti i servizi assicurando al Tesoro cospicui avanzi di gestione.

Su due funzioni soltanto mi permetto richiamare la vostra attenzione: radio e risparmi.

Il traffico radio-telegrafico marittimo, mercè il genio dell'immortale nostro Marconi, assicura le comunicazioni con le navi nei mari più lontani e con tutte le stazioni estere: la radio-diffusione, che può dirsi per l'Italia una creazione fascista, è mezzo di cultura e ad un tempo efficacissima propaganda politica: ed è essa che apporta nelle più umili contrade e nelle più lontane regioni del mondo la severa autorevole parola del Duce.

Per i risparmi: libretti e buoni postali lire 22.314.200.000; per i conti correnti fruttiferi lire 1.055.033.000: sono cifre più eloquenti d'ogni dissertazione.

Onorevoli Colleghi, il bilancio delle comunicazioni per l'esercizio 1938-39 rappresenta un ulteriore passo su quella via di assestamento che, intrapresa da prima per riparare le conseguenze della crisi mondiale, assurge a dignità nuova. Notevole per entità di spesa e per molteplici complesse finalità acquista di anno in anno impor-

tanza sempre maggiore. È nell'azione un fervore di vita nuova che onora voi Ministro e i collaboratori vostri, ed onora funzionari insigni preposti alle singole aziende e direzioni generali, agenti, equipaggi, milizie specializzate che nell'esercizio delle mansioni loro danno prova continua di fede e di abnegazione. A tutti vada l'espressione della soddisfazione nostra, ma in particolare vada a voi, onorevole Benni, a voi che nel silenzio, senza preoccuparvi di ricercare lodi ed elogi, lavorate assiduamente per preparare fattori indispensabili al progresso economico dell'Italia fascista, quale il Duce intende, vuole e consegue. (*Vivi applausi*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BENNI, *Ministro delle comunicazioni (Applausi)*. Il vostro diligente relatore, onorevole De Vito, ha, nella sua profonda e particolareggiata relazione, illustrati i diversi bilanci del mio Ministero. I senatori Felici, Ricci, Flora e Banelli hanno, con singolare perizia, presi in esame, sotto diversi aspetti, alcuni speciali argomenti. Mi resterebbe quindi ben poco da dire se non dovessi rispondere ad alcune domande rivoltemi e se non desiderassi completare, con opportune precisazioni, quanto essi hanno avuto occasione di esporre.

Ferrovie dello Stato. — Bilancio 1936-37. — Tanto il camerata Felici, quanto il camerata Flora, parlando dei disavanzi contabili degli esercizi precedenti il 1936-37 (dico contabili perchè, come dimostrai nel mio discorso del 15 maggio 1935 alla Camera dei Deputati, non si trattava di disavanzi veri e propri di esercizio), hanno messo bene in evidenza quale sia stata la saggia cura e la tenace opera dell'Amministrazione nel contenere le spese. Per avere una riprova lampante di ciò, basta esaminare la tavola 6 dell'ultima relazione sull'andamento delle Ferrovie dello Stato e considerare che, mentre i disavanzi dal 1919-20 al 1921-22 si verificarono in un periodo durante il quale crescevano gli introiti ma insieme crescevano, e maggiormente, le spese, i disavanzi dal 1931-32 al 1935-36 si verificarono in un periodo durante il quale decrescevano gli introiti, ma contemporaneamente diminuivano, ed in proporzione assai maggiore, le spese.

Il senatore Flora, che conosce perfettamente, sia nella forma che nella sua essenza, il bilancio delle Ferrovie dello Stato, anche per averne approfondito lo studio durante la sua illuminata opera di consigliere di amministrazione, ha ampiamente illustrate le ragioni per le quali, come avevo promesso, si è potuto raggiungere, nell'esercizio 1936-37, un beneficio di 178 milioni. Ma poichè, come ha accennato il senatore Felici, all'influenza di uno dei provvedimenti adottati per raggiungere lo scopo prefissoci, viene da taluno dato eccessivo peso con conseguenti inesatte deduzioni, mi preme aggiungere qualche speciale rilievo. Mi riferisco precisamente ai cosiddetti sgravi di 425 milioni annui, che hanno cominciato a far sentire il loro effetto, in parte

dal 1° gennaio e completamente dal 1° luglio 1936. Essi sono di tre specie:

riduzione del tasso di interesse sui capitali forniti dal Tesoro per opere e provviste patrimoniali per 105 milioni;

contributo di 250 milioni annui al fondo pensioni;

contributo di 70 milioni annui agli oneri dipendenti dalle spese per il primo gruppo del noto programma di elettrificazione che importò la spesa di 1.200 milioni.

Il primo di tali contributi, consistente in circa 105 milioni, non deve essere considerato come una agevolazione perchè la riduzione del tasso di interesse è derivata dal necessario e dovuto adeguamento alle condizioni del mercato del denaro.

Parliamo quindi dei rimanenti 320 milioni.

Circa il contributo al Fondo pensioni non ho bisogno di ricordare che l'Amministrazione si era venuta a trovare addossati, per errori politici del passato regime e per fatti estranei al proprio esercizio, oneri eccessivamente superiori a quelli di aziende simili. Tali oneri, fino a tanto che il traffico aveva potuto assicurare larghe disponibilità di prodotti, avevano potuto essere sopportati dal bilancio. Quando però il traffico, per la crisi mondiale e per la concorrenza, cominciò a diminuire sensibilmente, il problema, in considerazione anche che l'onere ha tendenza all'aumento fino all'anno 1955 per il naturale svolgimento degli esoneri del personale, dovette imporsi alla nostra attenzione.

Basta pensare che nel 1934-35 le Ferrovie dello Stato si trovarono a dover impegnare, per contributi alle pensioni, 420 milioni sopra una somma complessiva di stipendi ed assegni pensionabili di 1.210 milioni. Si pagava cioè per tale titolo circa il 35 per cento della somma soggetta a ritenuta, mentre in una sana amministrazione tale rapporto non deve superare il 9 o il 10 per cento.

Dedotto il contributo della Finanza, di 250 milioni, la parte a carico dell'Amministrazione ferroviaria, dato l'aumento dell'importo delle pensioni, è ancora di circa 183 milioni su 1.175, e cioè del 15,6 per cento, sempre superiore all'accennato rapporto del 9 o 10 per cento.

L'esercizio delle Ferrovie dello Stato sopporta quindi ancora oggi un non dovuto carico di 66 milioni annui.

Ugualmente coll'apporto di 70 milioni annui si è provveduto a sgravare, e solamente in parte, l'onere dovuto alla elettrificazione del primo gruppo di tale programma iniziato alla fine del 1932, senza tener calcolo dell'elettrificazione precedente effettuata, di quella che è in corso di attuazione, e di quella che dovrà esserlo per raggiungere i 9000 chilometri di ferrovie elettrificate.

Aggiungo che l'alleggerimento di 250 + 70, e cioè di 320 milioni, è già stato superato dalle maggiori spese intervenute da quando esso è stato concesso, per aumenti agli stipendi e per il maggior costo di tutti i materiali in genere, e non solo di

quello del carbone, al quale ha accennato il senatore Ricci. Tali maggiori spese, come ho annunciato all'altro Ramo del Parlamento, raggiungono circa 600 milioni annui, con un maggior onere cioè di 280 milioni.

Chiarita così l'influenza che ha avuto il provvedimento di cui trattasi, non è fuori di luogo mettere in evidenza quale è l'apporto che la sistemazione ferroviaria ha dato al bilancio generale dello Stato.

Per il 1935-36 era stato previsto uno sbilancio di 900 milioni. Nello scorso esercizio 1936-37 invece, con un onere per la finanza di 320 milioni, che deve essere diminuito a milioni 145 per il gettito di milioni 175 della tassa sui trasporti di merci con autocarri, il bilancio si è chiuso con 178 milioni di utile. Complessivamente pertanto si è avuto un vantaggio per l'Esercizio, rispetto all'esercizio 1935-36, di 900 + 178 — 145, cioè di ben 933 milioni, senza tener calcolo dei 600 milioni sopportati per l'aumento delle spese.

È pertanto dimostrato che il risultato raggiunto è oltremodo lusinghiero, e, direi quasi, non prevedibile.

Senza dubbio nell'arduo compito siamo stati assistiti dall'aumento che si è verificato finora nel traffico e negli introiti, aumento però in buona parte provocato dai provvedimenti adottati dalla Amministrazione; ma non si può non riconoscere che i provvedimenti stessi hanno sensibilmente influito per il raggiungimento dell'equilibrio del bilancio. Provvedimenti nei quali perseveriamo con la massima tenacia, e che consistono, come ho detto alla Camera dei Deputati, nel programma di ridurre le spese fino all'estremo limite del possibile e nell'aumentare gli introiti; colla ricerca del traffico, col perfezionamento dei servizi, e con tutti gli altri idonei accorgimenti.

Bilancio 1938-39. — Il senatore Ricci ha rilevato che la Relazione annuale dell'Amministrazione, della quale hanno fatto invece gli elogi i camerati Felici e Flora, quest'anno è di minor mole di quella degli anni precedenti. Non è certo dal maggiore, o minore peso di carta, che si può giudicare il valore di una Relazione. Ed infatti, se l'ha esaminata attentamente, avrà dovuto constatare che, pur essendo più concisa, come desideriamo che sia, contiene tutti i dati consueti, nessuno escluso. D'altra parte, per gli studiosi, l'Amministrazione è sempre a completa disposizione per fornire tutti quegli altri dati che ad essi possano occorrere.

Egli ha anche ricordato che la Giunta del Bilancio, due anni fa, aveva ritenute eccessive le riduzioni di tariffa concesse. Egli deve riconoscere, come può constatare, che in questi ultimi anni tali riduzioni sono state contenute in limiti più ristretti, sia come entità che come durata.

Infine ha insistito sulla necessità di essere molto cauti nelle previsioni. Ha accolta la previsione di pareggio con un certo pessimismo, sia in considerazione degli aumenti delle spese e sia spe-

cialmente perchè non vede roseo l'avvenire per l'incremento del traffico. Il camerata Flora invece è stato molto ottimista. Noi crediamo di essere sulla via giusta, quella intermedia senza eccesso in un senso o nell'altro.

Nell'esercizio in corso, visti i risultati dei primi otto mesi, raggiungeremo, per gl'introiti diretti del traffico, una somma di 4.000 milioni, supponendo che, dal marzo al giugno, si abbia un gettito uguale a quello corrispondente del passato esercizio. Per quello futuro abbiamo previsto per lo stesso titolo 3.830 milioni, e cioè l'otto per cento di più di quanto si ebbe nel 1936-37, ma il 4,25 per cento di meno di quanto avremo nell'esercizio in corso. Aggiungo che nella valutazione delle spese abbiamo ecceduto in senso opposto, e cioè prevedendole alquanto superiori a quelle che, con ogni probabilità, si dovranno sostenere.

Mi pare quindi di avere fatti i calcoli con una giusta prudenza. Ad ogni modo assicuro il Senato che seguiamo, con attenzione e con continuità, l'andamento del traffico, e quindi saremo in grado di prendere, in ogni momento, senza perdere tempo, tutti quei provvedimenti che risultassero necessari.

Concorrenza. — Prezzi di trasporto. — A questo riguardo però debbo esplicitamente dichiarare che sono del tutto d'accordo con gli onorevoli senatori Felici e Flora sulla necessità assoluta di non ostacolare, ma anzi di facilitare, come altre volte ho avuto occasione di dire, lo sviluppo dell'automobilismo, così necessario sia all'industria, sia alla difesa del Paese.

La mia azione è stata, e sarà sempre, quella di mettere i due mezzi di trasporto in condizioni di svolgere il loro compito senza essere costretti ad eseguire mai servizi a prezzi inferiori ai costi.

E questo specialmente per i trasporti automobilistici, perchè per quelli delle Ferrovie dello Stato, le quali, come giustamente ha detto il senatore Felici, debbono essere contemporaneamente azienda industriale e servizio pubblico, in qualche caso, si deve scendere al disotto anche dei costi, purchè naturalmente, nel complesso, si trovi un adeguato compenso nelle tariffe di altre merci e nell'aumento del traffico.

Desidero assicurare il Senato che l'Amministrazione non perde mai di vista le superiori esigenze economiche e valutarie della Nazione, dando tutte quelle facilitazioni che sono necessarie sia nel campo dell'autarchia per facilitare l'impiego delle materie prime nazionali, che in quello dell'esportazione, perchè i nostri esportatori possano più facilmente accaparrarsi i mercati esteri.

Per alcune materie prime, per le quali non sarebbe stato possibile l'impiego senza un basso prezzo del trasporto, come per i minerali di ferro, di manganese e per le ceneri di pirite, si sono spinte le riduzioni sino a fissare prezzi che assicurano a mala pena il ricupero delle sole spese vive di esercizio. Per rendere economico l'impiego

dei combustibili nazionali, sia minerali che vegetali, sia solidi che gassosi, in sostituzione di quelli esteri, si sono adottati prezzi assolutamente non remunerativi. E così pure per le sabbie quarzose, per i caolini, per le argille caoliniche, per le piante tessili, per i vegetali dai quali si può estrarre la cellulosa e per molte altre materie.

Per venire incontro all'agricoltura sono state concesse riduzioni fortissime a tutti i fertilizzanti, ai grani, alle farine ed ai vini; per facilitare i trasporti del bestiame, e specialmente per la transumanza degli ovini, si è arrivati a prezzi tali che danno all'Amministrazione un introito di soli 4 centesimi per tonnellata-chilometro.

Nel campo dell'esportazione tutte le attività di prevalente interesse sono state agevolate, ogni qualvolta se ne sia manifestato il bisogno. Tra le concessioni di maggiore importanza citerò quelle concernenti i tessuti di produzione nazionale, l'allumina anidra, la lavagna (produzione tipica della Liguria), e la baritina, per la quale si è spinta al massimo limite la riduzione di tariffa. Inoltre con provvedimento di carattere permanente è stata ampliata e completata la tariffa di esportazione per i trasporti a grande velocità, la quale, limitata prima alla spedizione di derrate a carro completo, è stata estesa a tutte le merci indistintamente, tanto a carro completo che a piccole partite. Infine il prezzo minimo della tariffa di esportazione a piccola velocità è stato ridotto alla misura di 9 centesimi per tonnellata-chilometro.

Come voi potete riconoscere, onorevoli senatori, le Ferrovie hanno fatto, fanno e faranno tutto quello che occorre per contribuire, in modo concreto e sensibile, allo sviluppo del programma autarchico, economico e valutario tracciato dal Duce.

Perfezionamenti tecnici. — Come ha messo bene in evidenza il camerata De Vito, nella sua Relazione, quello che si è fatto per ottenere soddisfacenti risultati economici non è andato a detrimento del funzionamento tecnico dell'Azienda e del miglioramento dei servizi, che anzi progrediscono celermente ed in modo soddisfacente. L'elogio fatto dagli onorevoli Felici e Flora, elogio per il quale li ringrazio a nome dell'Amministrazione, trova conferma nelle attestazioni di plauso che pervengono da ogni parte, anche da osservatori esteri competenti, obiettivi e spassionati.

Circa le raccomandazioni fatte dal camerata Felici, confermo che il programma tracciato fin dal 1932 dal mio predecessore Costanzo Ciano, per l'elettrificazione e per l'impiego di littorine, sia a carburante sia elettriche, si svolge con la massima regolarità e con la massima possibile sollecitudine. Come è noto, l'elettrificazione dovrà essere estesa a 9.000 chilometri di linee, fra le quali sono comprese anche la Messina-Palermo e la Messina-Siracusa. Ora è in corso di lavoro il secondo gruppo che sarà ultimato entro il 28 otto-

bre 1939, e che porterà la rete elettrificata all'estensione di 5.105 chilometri; successivamente si continuerà senza interruzione.

Dal solo punto di vista dell'esercizio ferroviario e della autarchia sarebbe desiderabile l'elettrificazione di tutta la rete; ma non sarebbe certo consigliabile sotto il punto di vista economico. Perciò, nel programma complessivo tracciato nel 1932, sugli altri 8.000 chilometri di linee, che non saranno elettrificate, è prevista la estensione dell'impiego delle littorine a carburante, delle quali si hanno già 461 unità in servizio e 207 in ordinazione. Il perfezionamento di questo nuovo servizio sarà curato in ogni suo particolare.

Posso assicurare, che, anche con l'attuazione dell'intero programma di trasformazione dei mezzi di trazione, si avranno sempre pronte in ogni momento tutte le locomotive a vapore occorrenti per qualsiasi eventualità.

L'onorevole Felici ha accennato a qualche maggior ritardo che prima non si verificava. Effettivamente nella scorsa stagione estivo-autunnale si è dovuto lamentare questo inconveniente, successivamente quasi del tutto scomparso. Nel mio discorso alla Camera ho accennato alle principali cause che lo hanno provocato, cause che, per quanto riguarda direttamente l'Amministrazione, si è cercato di eliminare. Non starò qui a ripetermi. Debbo però assicurare l'onorevole Camerata che l'aumento nel numero dei ritardi non è attribuibile, in modo assoluto, a rilassamento della disciplina. Giorno per giorno, come per il passato, si segue diligentemente l'andamento di tutti i treni e non si è mai ommesso, nè si omette, di punire, subito e severamente, i responsabili.

Non ultima fra le cause cui accennai, è stata quella della insufficienza del materiale rotabile in relazione alla affluenza dei viaggiatori, e della deficienza delle linee e degli impianti in relazione al numero dei treni. Già sino dall'esercizio 1935-1936, nella parte ordinaria del bilancio si sono aumentati gli assegni relativi al rinnovamento del materiale mobile, portandoli dal 2,5 per cento, minimo previsto dalla legge, al 5 per cento degli introiti e si è introdotto uno stanziamento speciale di 45 milioni per lavori alle linee. Si è perciò impegnata una maggiore spesa, rispetto agli anni precedenti, di circa milioni 150. Ma per provvedere ad eliminare radicalmente le deficienze che si renderanno sempre più sensibili con l'aumento del traffico, si sono provocati straordinari provvedimenti finanziari.

In tal modo si è già potuto ordinare materiale mobile per l'importo complessivo di 1.100 milioni, e quanto prima si farà una nuova ordinazione per altri 450 milioni circa. Per l'applicazione del freno continuo, che è in corso, si è prevista una spesa di circa 500 milioni. Sono pertanto più di due miliardi che verranno impiegati per adeguare il parco dei rotabili alle esigenze del servizio.

Per l'aumento del parco rotabili e per i miglioramenti alle linee e agli impianti è già stato iniziato un organico programma di lavoro, che si svolgerà gradatamente, ma in tempo per far fronte ai maggiori bisogni che culmineranno con l'Esposizione. Tale programma importa una spesa superiore ai 4 miliardi, indipendentemente da quella occorrente per le elettrificazioni e per la nuova stazione di Roma Termini. A questo proposito ringrazio l'onorevole Felici, che ha voluto particolarmente occuparsi, con lusinghieri apprezzamenti, della sistemazione dei servizi ferroviari dell'Urbe, e lo assicuro che faremo in modo che la nuova stazione, non solo sia corrispondente esteticamente alla grandezza di Roma, ma che, soprattutto, sia razionale nei suoi servizi e tenga conto di tutte le comodità che debbono offrirsi al pubblico viaggiante.

Personale. — L'onorevole camerata Flora ha accennato alla necessità di aumentare il quantitativo di personale in relazione all'aumento del traffico. Ciò è già stato fatto, ma nei limiti dell'indispensabile. E l'aumento, ad equilibrio raggiunto, non sarà sensibile, perchè, come ho accennato alla Camera, coll'adozione del freno continuo ai treni merci si potrà avere, a parziale compenso degli aumenti, una riduzione del personale di scorta ai treni.

Egli mi ha anche raccomandato le carriere del personale. Ripeto qui quello che ho detto all'altro ramo del Parlamento, e cioè che, anche per volere del Duce, ho preso provvedimenti idonei a migliorare le carriere del personale stabile ed ho fatto opportune proposte per migliorare le condizioni degli avventizi, che, fra gli altri miglioramenti, avranno quello di aver garantita la stabilità dopo un certo numero di anni di servizio.

Il trattamento del personale mi sta a cuore in modo particolare anche perchè esso merita, per la sua opera, di essere benevolmente considerato.

È infatti all'intelligente ed appassionata sua collaborazione che si deve gran parte del successo ottenuto, nel campo tecnico ed in quello economico, successo del quale possiamo andare orgogliosi.

La Milizia è veramente benemerita, essa è ammirata da tutti e ci è invidiata dagli stranieri. Fra gli innumerevoli suoi vanti basta citare, come ha fatto il camerata Felici, quello della riduzione degli indennizzi pagati dall'Amministrazione che da milioni 62,5 dell'esercizio 1922-1923 sono scesi a lire 272.000 dell'esercizio 1936-1937. Si può quasi dire che tale voce è stata completamente eliminata dal nostro bilancio!

Ed anche il personale civile, di ogni grado e di ogni categoria, merita il plauso che ad essi ha rivolto alla Camera dei Deputati, e che è stato confermato dalla sua vivissima approvazione. Nel servizio ordinario, ed in ogni contingenza difficile, risponde sempre in modo magnifico. Con assoluta certezza assicuro il Senato che il

personale delle Ferrovie dello Stato forma un esercito disciplinato e compatto, sul quale la Nazione, può contare in ogni momento ed in qualsiasi straordinaria evenienza.

Ispettorato generale Ferrovie, Tramvie, Automobili. — La esauriente Relazione del senatore De Vito mi esime da una dettagliata esposizione nel campo dei trasporti pubblici esercitati in regime di concessione dall'industria privata.

Le cause generali che determinarono la crisi di tali trasporti perdurano tuttora, ma è confortante la constatazione dei favorevoli effetti sortiti dallo sforzo compiuto per l'adeguamento alle nuove condizioni dei traffici, sia attraverso i più sottili accorgimenti di economia da parte delle aziende, sia con opportuni e ponderati interventi governativi.

A questo riguardo, pur avendolo già fatto alla Camera, mi è gradito richiamare anche l'attenzione del Senato sulla importanza dei provvedimenti legislativi, già preannunziati in sede di discussione del Bilancio dello scorso anno ed emanati con Regio decreto-legge 26 agosto 1927 n. 1668. Quattro capisaldi di riforma si erano venuti maturando nel campo delle provvidenze a favore della industria ferro-tramviaria; e quattro articoli di legge li hanno tempestivamente attuati: abolizione di tutte le compartecipazioni statali ai prodotti delle linee concesse; — revisione od esonero dall'obbligo di accantonare i fondi di rinnovamento onde alleggerire da eccessivi e non sempre necessari gravami i bilanci aziendali; — scontabilità di una quota della sovvenzione di esercizio, per la più facile realizzazione di capitali; — riduzione della tassa erariale sui trasporti dall'8 al 3 per cento lasciando a beneficio dell'esercente la differenza del 5.

Si tratta di un complesso organico di provvedimenti, che, accompagnato dalla concessione di sussidi integrativi per sanare gli sbilanci di esercizio, e attuato con snellezza di procedura che ne assicura la tempestività, ha efficacemente contribuito a sollevare le Aziende almeno dalle più gravi angustie incumbenti sulle Ferrovie secondarie e sulle Tramvie extraurbane.

E giacchè siamo in questo argomento non ritengo di dover passare sotto silenzio le affermazioni assolute e totalitarie dell'onorevole Felici nei riguardi delle ferrovie esercitate dall'industria privata.

È doveroso anzitutto riconoscere che, pur attraverso le ben note difficoltà e gravami che in modo particolare — per la brevità media dei percorsi — incombono sulle ferrovie concesse, queste hanno fatto sforzi notevoli per aggiornare i propri servizi in relazione ai compiti modesti loro affidati.

Oltre 2000 chilometri di linee sono stati elettrificati: su diverse linee sono state messe delle littorine rapide e moderne e basterà citare l'importante gruppo delle linee della Nord-Milano per l'Italia Settentrionale, quello delle linee della Circumvesuviana per l'Italia Meridionale e pa-

recchie altre Società per riconoscere come anche nel campo delle ferrovie esercitate dall'industria privata vi siano tali organizzazioni di servizi e di mezzi da non sfigurare a contatto con le maggiori ferrovie esercitate dallo Stato.

A differenza delle ferrovie e tramvie, attiva e promettente si presenta la situazione dei trasporti automobilistici per turismo, trasporti a carattere particolare posti a servizio di una ognor crescente massa di nazionali e di stranieri desiderosi di dar ristoro allo spirito, con la rapida ma completa visione delle bellezze panoramiche, artistiche e storiche che il nostro Paese offre in gran copia e della conoscenza di quanto il Regime ha saputo creare nel vasto e complesso orizzonte dell'Italia Mussoliniana.

Il 1937 ha segnato un incremento di traffico del 36 per cento sul 1936; ma rappresenta pure il 70 per cento di incremento in confronto al 1935. Migliore ancora si prevede l'andamento per il corrente anno.

Un cenno speciale occorre però per la navigazione lacuale. Tale traffico, oltre che degli effetti generali della crisi, è gravato da oneri dipendenti da cause specifiche; l'apertura di nuove e magnifiche strade lungo le sponde dei laghi di Como, Maggiore e di Garda ha fatto divergere dalle vie idriche alle vie di terra notevole parte del traffico ordinario e di quello turistico.

Occorrerebbe provvedere alla trasformazione delle nostre vecchie flotte lacuali, di sapore manzoniano, con flottiglie leggere e modernamente attrezzate.

Problema di trasformazione del materiale che non può essere affrontato e risolto con i mezzi di cui ora si dispone.

La vecchia norma di legge che costringe i limiti della sussidiabilità nella misura di lire 1, per piroscalo chilometro, è sorpassata in pieno, tanto che, con provvedimenti singoli, il Governo ha dovuto e deve continuamente intervenire per fronteggiare le necessità ordinarie più urgenti.

Poichè ciò, oltre che anormale, è antieconomico, mi propongo di studiare il problema non delle necessità effettive di un singolo lago, ma di quelle di tutti i laghi italiani, al fine di poter raggiungere, anche in questa branca di trasporti concessi all'industria privata, quella sistemazione che risulterà più conveniente nell'interesse generale del Paese.

Prima di chiudere queste brevi note complementari a quelle esposte nell'altro ramo del Parlamento, desidero accennare all'attività degli autocarri addetti al trasporto delle merci e di cui hanno parlato i camerati Felici e Flora.

Nessuno può negare la grande necessità di questo potente e dinamico mezzo di trasporto che assume ad importanza primaria in caso di emergenza; ed io per primo, pur sapendo di andare un po' contro corrente di svariati interessi, ho voluto che si desse una norma di disciplina, prima, e di uniformità tecnica poi, in guisa da

conseguire il duplice intento di dare un chiaro stato civile ad ogni macchina attualmente in circolazione, e di ottenere, a partire dal prossimo anno, che le fabbriche producano due soli tipi di autocarro studiati in modo da adempiere adeguatamente alle funzioni ad essi demandate per le occorrenze civili e per quelle militari e di poter utilizzare, mercè una saggia unificazione, pezzi di ricambio uguali anche per macchine di fabbricazione diversa.

A partire dal 1° gennaio 1936 è stata istituita una tassa sopra il trasporto di cose proprie con mezzi propri e quello di cose altrui con autoveicoli da noleggio. Tale provvedimento non ha, evidentemente, goduto del così detto favore popolare: ma ove si pensi che da esso è derivato l'inestimabile vantaggio di disciplinare la ripartizione dei traffici, evitando quella spietata e dannosa lotta di concorrenza tariffaria più grave ancora nello stesso campo degli autotrasportatori, che fra essi e le ferrovie, non v'ha chi non veda più che l'opportunità, la necessità del provvedimento che il Governo ha adottato dopo averne bene ponderate tutte le conseguenze.

Certo, nella prima applicazione della legge si sono verificati alcuni inconvenienti: si sta però studiando la complessa e delicata materia ed io confido che fra non molto i lamentati inconvenienti potranno essere attenuati, se non del tutto eliminati.

Io sono certo che il senso di serena obbiettività, cui deve informarsi l'azione dell'italiano nuovo che della disciplina ha fatto una regola di vita, predomina anche nel campo degli autotrasportatori, talchè essi stessi, convinti delle supreme necessità collettive, concorreranno di buon animo alla migliore soluzione del gravoso compito affidatoci, ossia leale collaborazione nel campo dei trasporti, equa distribuzione dei traffici fra i diversi mezzi, soddisfacimento dei bisogni dell'utente e ragionevole profitto economico del trasportatore.

Poste, telegrafi, telefoni. — Pochi cenni potrei esporre, onorevoli Senatori, che non fossero ripetizione di quello che ebbi già ad esporre alla Camera dei Deputati.

Riassumo.

L'utile risultato nella gestione postale-telegrafica 1936-37 ha dato 143 milioni con continuità costante dei bilanci attivi. Nell'ultimo decennio il totale degli utili ricavati ha superato il miliardo di lire.

Costruzione edifici postale-telegrafici. — Questa cifra assume un significato tanto maggiore quando si tenga conto che per la costruzione di nuovi edifici per i propri servizi in quasi tutti i capoluoghi di provincia e in altre sedi secondarie di particolare importanza climatica o turistica, si è erogata una spesa di 260 milioni di lire, mentre altri 71 milioni sono stati impiegati per la costruzione di case economiche per il personale postelegrafonico.

Fra gli edifici che hanno assicurato maggiore speditezza ai servizi e date più sicure comodità per il pubblico, vanno annoverati i quattro edifici costruiti nei quartieri periferici della Capitale e cioè Appio, Ostiense, Prati e Nomentano. In quei nuovi uffici si sono trasferiti oltre 250 dei 500 portalettere della città, per avvicinarli alle loro zone di recapito e rendere più sollecita la distribuzione; e ad essi il pubblico affluisce largamente per tutte le operazioni postali e telegrafiche.

Nei soli servizi a danaro - vaglia, risparmi e conti correnti - vi si sono eseguite, nell'ultimo anno, ben 745 mila operazioni (di fronte a meno di 700 mila eseguite nell'Ufficio centrale) per un movimento complessivo di oltre 220 milioni di lire.

Ciò ha allentato, come era nelle previsioni, l'affollamento che prima si verificava negli Uffici di San Silvestro, mettendo in condizione l'Amministrazione di poter studiare con migliore agio il problema di dare agli Uffici centrali un assetto ed una sede veramente degni di Roma.

A tale studio dedico la mia particolare attenzione e posso assicurare che essi avranno una soluzione degna dell'alto oggetto, non appena sarà definito il piano regolatore di quella zona.

I risultati economici dell'esercizio telefonico 1936-37 possono essere riassunti in poche cifre significative: l'Amministrazione è stata in grado di corrispondere alla Finanza lire 35.000.000 per quota di rimborso delle sovvenzioni ricevute, di versare oltre 21 milioni per avanzo d'esercizio e di aumentare di circa lire 2.400.000 il proprio fondo di riserva. Complessivamente, nei 12 anni della sua gestione, essa ha realizzato un beneficio di oltre 440 milioni di lire, assegnando all'Erario 204 milioni per ammortamenti ed interessi, 212 milioni per avanzi d'esercizio e 23 milioni per costituzione di un fondo di riserva. Nello stesso tempo ha consolidato, sotto forma di impianti, un patrimonio di circa 880 milioni di lire.

Questi dati schematici, integrati della considerazione dei miglioramenti introdotti nel servizio, stanno a testimoniare un'operosità degna di rilievo.

Nel campo delle radiocomunicazioni è stata volta speciale attenzione da parte dell'Amministrazione sia per i servizi che essa gestisce direttamente, sia per quelli dati in concessione alla Italo-Radio ed all'«Eiar».

Su di una nuova applicazione convergono ora gli studi e cioè sulla televisione, la quale, per quanto già progredita in modo soddisfacente nel campo puramente tecnico, dà origine ad una quantità di interessanti problemi, nel campo delle applicazioni pratiche, di non facile soluzione.

È in corso di impianto una stazione a Roma a Monte Mario che spero possa, entro l'anno, iniziare il suo servizio sperimentale e dall'esito di questi esperimenti dipenderà il programma

futuro e l'estensione graduale del nuovo radio servizio anche ad altre città.

E poichè parlo al Senato di radiocomunicazioni (per la prima volta dopo la scomparsa del Grande Italiano nel cui nome si identifica e sintetizza una delle più meravigliose invenzioni di tutti i secoli) sono sicuro di interpretare il sentimento di questa Assemblea, che si illustrò nella sua presenza — rivolgendo un reverente omaggio alla memoria di Guglielmo Marconi.

La prodigiosa scoperta donata al mondo dal suo genio, lo ha collocato, per sempre, nella eletta schiera dei sommi scienziati; la lunga e vittoriosa tenacia con cui Egli tradusse in atto le sue alte concezioni, fa di lui uno dei più grandi realizzatori.

La piccola nave « Elettra », che fu per decenni la singolare officina delle sue diurne esperienze, avendo a campo di azione la vastità dell'Oceano, porta il segreto di tutte le ricerche e di tutti gli sforzi che condussero il suo genio sovrumano a creare e perfezionare i numerosi dispositivi e strumenti che portano il suo nome e che fanno vibrare, nello stesso tempo, in ogni luogo, i suoni e le voci di tutti i luoghi del mondo.

E poichè i meravigliosi effetti delle sue invenzioni si ripercossero, come è noto, nel campo della salvezza delle vite umane, il suo nome è, a giusto titolo, annoverato anche fra quelli dei più grandi benefattori.

Quest'ultimo attributo, anzi, è forse quello che gli era più caro, perchè lo sentiva sgorgato dal cuore di tutti i pellegrini vaganti per terra, per mare e per i cieli, o che vivono disseminati nei posti più inaccessibili, per amore della scienza o del dovere; ai quali tutti Marconi, sopprimendo le distanze e l'isolamento, fa ora giungere la voce del mondo nelle lunghe attese, o l'aiuto invocato nei momenti del pericolo.

La vita di Guglielmo Marconi è stata ricca e fervida di opere; parca e misurata di parole: non voglio quindi parere irriverente rievocandola più a lungo in questa aula, dovè lo sentiamo ancora e lo sentiremo sempre presente.

Personale. — Per il personale dell'Amministrazione non ho mancato di applicare in pieno le speciali provvidenze disposte dal Governo sia per gli aumenti degli stipendi e delle retribuzioni, sia per la sistemazione degli avventizi e giornalieri, che nell'Amministrazione postale-telegrafica superano i 3000.

La normalizzazione organica di tutta questa massa di personale, oltre 32.000, è uno dei compiti a cui l'Amministrazione continuerà a dedicare una particolare attenzione, per dare ai propri dipendenti la necessaria tranquilla sicurezza del proprio avvenire.

D'altra parte il personale ha risposto e continua a rispondere, col consueto slancio, a tutte le esigenze dei servizi, in continuo incremento; servizi che anche nei periodi di eccezionale traffico stagionale o determinato da speciali ricorrenze;

hanno proceduto e procedono con esemplare regolarità.

Di ciò sono lieto di rinnovare pubblicamente un plauso incondizionato ai fedelissimi impiegati ed agenti di ogni grado e categoria dal cui seno è tratta anche la scelta schiera degli ufficiali e delle Camicie Nere della benemerita Milizia postale telegrafica, che, con la sua silenziosa e tenace opera di vigilanza, garantisce quotidianamente la sicurezza dei servizi e la difesa degli interessi del pubblico e dello Stato.

E giacchè parlo del personale sento il dovere di felicitarmi vivamente col nostro relatore, S. E. De Vito, per i risultati sempre più brillanti conseguiti, sotto la sua fervida e sagace direzione, dall'Istituto di Assicurazione e Previdenza per i postelegrafonici, la cui benefica attività, nelle varie forme di assistenza da lui ricordate, si è ora estesa ad altri compiti non meno meritori ed altamente apprezzati dalla grande famiglia postelegrafica.

Voglio alludere alla nuova scuola delle industrie femminili, che già fiorisce di vita rigogliosa qui a Roma, nella magnifica sede della Villa IX Maggio appositamente costruita; e al trattamento di quiescenza dei ricevitori postelegrafici, che ha creato un nuovo vincolo di attaccamento al proprio dovere nella classe modesta ma altamente benemerita degli 11 mila ricevitori, ai quali è affidata la esecuzione dei delicati e importanti servizi postelegrafonici e lo stesso buon nome dell'Amministrazione in tutte le località del Regno, non servite da personale di ruolo.

Marina mercantile. — Anche nei riguardi della Marina mercantile mi limiterò a toccare solo quei punti intorno ai quali si è specialmente svolta la discussione in questa alta Assemblea.

Tralascierò dunque tutti quei dati che si riferiscono alla situazione marittima internazionale e nazionale, situazione che, pur non essendo oggi così florida come si mantenne durante l'anno 1937, nè dando ancora motivi di grave preoccupazione, merita tuttavia di essere seguita con ogni sollecitudine da parte del Governo e del Paese.

Prima di entrare nel merito vorrei però rispondere a quanto ha detto oggi il senatore Banelli, il quale ha parlato dei costi delle navi, precisando come il costo della nave da carico in Italia debba essere assolutamente uguale a quello del costo delle navi comprate all'estero.

BANELLI. Io ho detto che il costo della nave in Italia, commessa dall'armatore italiano, deve essere uguale al costo della nave commessa dall'armatore straniero.

BENNI, *ministro delle comunicazioni.* È un po' esagerato il richiedere l'assoluta parità di costo. I premi che vengono dati agli armatori italiani sono rilevanti: arrivano molte volte al 35, al 40 per cento del costo della nave; con ciò non si è però tenuto conto solo dell'alto costo attuale della nave, ma anche dell'eventuale differenza che possa esistere in rapporto alle costruzioni

estere, specie per le navi da carico, in cui vi è poca mano d'opera e forte eccedenza nel costo materiale. Altrimenti sarebbe un regalo vero e proprio che il Governo farebbe agli armatori, regalo che gli armatori non vorrebbero mai, ma che il Governo non darebbe mai. (*Si ride*).

L'armatore italiano naturalmente deve esser nelle migliori condizioni per battere la concorrenza degli armatori stranieri.

Questo è quello che volevo dire.

Per quello che riguarda le navi da pesca, debbo dire che nella legge per i premi di navigazione è considerata specificatamente la nave adibita alla pesca nei mari oceanici e alla quale viene concesso un premio maggiore che non alle navi da traffico. Le navi da pesca inoltre si avvantaggiano delle maggiorazioni di contributo d'armamento e di miglioramento che il nuovo provvedimento per le costruzioni navali concede alle navi minori.

Quanto alle sue osservazioni, senatore Banelli, circa il « Lloyd Triestino », io debbo dire che noi tutti abbiamo un po' la tendenza a lamentarci, e comprendo che anche il « Lloyd Triestino » continuamente si lamenti. Ma come noi nelle ferrovie non possiamo utilizzare i treni al 100 per cento, tanto nell'andata che nel ritorno, così anche il « Lloyd Triestino » non può esigere che i suoi piroscafi diretti in Estremo-Oriente e che passano per l'Africa Orientale siano sempre carichi al completo, perchè è il piroscafo che deve attendere la merce, e non la merce che deve attendere il piroscafo. Ecco perchè molti piroscafi partono a carico ridotto. Ma molte volte lo stesso « Lloyd Triestino » rifiuta la merce perchè il piroscafo è troppo carico. E in certi casi non si può attendere il prossimo piroscafo che passerà dopo un mese.

Ecco il perchè di certe lamentele, ma posso assicurare il senatore Banelli che l'Ufficio speciale, presso la Direzione della Marina mercantile, segue con attenta cura che ogni piroscafo sia caricato al massimo della sua potenzialità.

E vengo senz'altro all'argomento delle nuove costruzioni. Come è accennato nella relazione dell'onorevole De Vito, un decreto-legge, in corso di promulgazione, stabilisce nuove forme d'intervento dello Stato a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. A differenza dei precedenti analoghi provvedimenti, per i quali la protezione della industria marittima era fissata in modo rigido per tutta la durata dei provvedimenti stessi, il decreto che sta per essere pubblicato, pur assicurando uno stanziamento complessivo costante (103 milioni annui) per tutto il decennio 1938-47, e pur stabilendo modi e misure concrete, consente al Governo di apportarvi, nel corso del decennio, le variazioni che si paleseranno necessarie.

A questo sistema variabile il Governo ha voluto attenersi dopo un ben ponderato esame. Tutte le industrie, compresa quella delle costruzioni

e dello armamento, quando hanno bisogno dell'intervento dello Stato per svolgere importanti programmi di lunga durata, devono poter essere fidenti che tale intervento risponderà alle necessità future per tutto il periodo di svolgimento del programma.

Ma se era già ben difficile, nei beati tempi della vita monotona vegetativa, il trarre fondate previsioni per un futuro non molto prossimo, ciò oggi è impossibile.

Voi comprenderete che, prima di concretare in norme e cifre i provvedimenti di cui vi parlo, si sono condotti studi accurati per accertare innanzi tutto se i sacrifici dello Stato fossero indispensabili, e poi in quale misura ed in qual modo dovessero essere estrinsecati. Ebbene, nel compiere tali studi, non si era finito un complesso di calcoli che già occorreva modificarlo per variare di elementi: mutamento nei cambi, nei prezzi dei materiali, nel costo della mano d'opera, nei noli, nel grado di occupazione dei cantieri, nelle spese di gestione delle navi. Evidentemente un regime rigido sarebbe stato in breve periodo di tempo sorpassato dagli avvenimenti; da ciò la necessità di rendere flessibile questo nuovo strumento, affinchè si pieghi, durante il suo corso, alle ragionevoli esigenze dell'industria.

Col regime iniziale del nuovo provvedimento viene aggiunto alla preesistente franchigia di dazi sui materiali metallici anche quella sugli alberi a manovella e linee d'assi, nonchè sui legnami, provenienti dall'estero, impiegati nelle costruzioni delle navi. In corrispondenza con tali franchigie, viene sensibilmente esteso il compenso daziario, che si riferisce, senza limitazioni, agli stessi materiali metallici, alberi a manovella, linee d'assi e legnami, se di provenienza nazionale, e si rende equivalente all'importo della metà dei dazi. Oltre a tali benefici si assicurano ai cantieri notevoli esenzioni fiscali.

Sono d'altra parte concessi: contributi di ammortamento in base ad aliquote crescenti col crescere della velocità delle navi; contributi d'interesse del 4 % per 5 anni sul capitale impiegato nella costruzione; sgravi fiscali. Speciali facilitazioni sono inoltre stabilite per le costruzioni in serie.

Naturalmente tutto ciò è dato esclusivamente per navi costruite nei cantieri nazionali.

I contributi di ammortamento che si concedono sono cospicui, e più abbondantemente calcolati per le navi di 13 o 14 miglia di velocità alle prove. Una preferenza si è fatta per queste navi, perchè l'esperienza ed i calcoli compiuti hanno dimostrato che tale velocità meglio contempera le esigenze di un esercizio economicamente utile con le varie possibilità d'impiego, ivi comprese quelle che più specialmente interessano il nostro Paese.

I contributi sono stati fissati in misura cospicua perchè nel periodo presente i prezzi delle costruzioni navali si mantengono elevati in tutto il mondo, e gli armatori, nelle previsioni di future, più o meno prossime, depressioni nel mercato

dei noli, non si sarebbero indotti, senza straordinari concorsi da parte dello Stato, a commettere nuove navi a prezzi elevati, sapendo che queste avrebbero dovuto competere, nel corso della loro vita, con navi costruite prima o dopo di esse a prezzi più bassi. Reputo opportuno far presente a questo riguardo che una nave comune da carico di 7500 tonnellate di portata, la quale avrebbe potuto essere commessa in Inghilterra per 62.000 sterline nel 1932-33 e per 78.000 sterline alla fine del 1936, non si sarebbe potuta contrattare alla fine del 1937 per meno di 108.000 sterline: poco più di 8 sterline a tonnellata nel 1932-33, di 10 sterline nel 1936; di 14 sterline alla fine del 1937.

Come ho già detto nell'altro ramo del Parlamento, circa 120.000, su un blocco di 250.000 tonnellate di naviglio di qualità, stanno per essere commesse, o lo saranno entro quest'anno, dalle società esercenti linee di preminente interesse nazionale. Un notevole numero di navi si è inoltre dichiarato pronto a commettere l'armamento libero da carico. Sono ora in contatto armatori e costruttori per la fissazione dei prezzi, e le differenze fra richieste ed offerte vanno attenuandosi. Niente di anormale se gli elementi del costo di costruzione sono in modo diverso valutati dalle due parti. Ciò avviene in ogni contrattazione e, per quanto riguarda le navi, il fenomeno in questo periodo assume rilevanza particolare in tutti i Paesi, tanto che anche all'estero se ne occupano estesamente le più reputate riviste tecniche.

Il Governo lascia naturalmente che le contrattazioni seguano il loro corso, e, se necessario, interverrà per chiarire posizioni, per fornire il suo contributo di esperienza ed il risultato dei suoi accertamenti e per eliminare, possibilmente, eventuali difficoltà.

Non si preoccupi, comunque, l'onorevole Ricci, della eventualità che le commesse di navi comuni da carico pregiudichino l'esecuzione del programma riguardante le navi di linea e le cisterni ovvero l'adempimento degli impegni per costruzione di navi straniere. Tale eventualità non potrà verificarsi.

Vi ha chi pensa che la tendenza al ribasso dei noli manifestatasi dallo scorso ottobre possa costituire una remora alla costruzione, già deliberata, di navi da parte degli armatori liberi. Io dico subito perchè non condivido tale pensiero. Se fosse stata sua convinzione che gli altissimi noli avrebbero lungamente dominato il mercato, il Governo non sarebbe affatto intervenuto con gli elevati contributi dei quali ho già parlato; sarebbero bastati gli alti noli a fronteggiare gli alti prezzi di costruzione! I contributi sono stati stabiliti appunto in vista degli alti prezzi di costruzione e di un ritorno a noli bassi nell'alternarsi dei cicli cui concorrono egualmente le eccedenze e le deficienze di tonnellaggio navale in rapporto alle richieste del traffico.

Occorre peraltro considerare che il mondo non ha potuto fin qui ricostituire il suo naviglio.

Questo è ancora gravato di un complesso imponente di navi invecchiate, mentre si è sensibilmente ridotto il tonnellaggio delle navi giovani. Contro circa 27 milioni di tonnellate di navi di età inferiore ai 10 anni nel 1929-30, se ne hanno oggi 17 milioni. Le navi di età superiore ai 25 anni, che erano allora per 10 milioni di tonnellate, sono ora cresciute del 25 per cento. Molte navi nel mondo sono state con ogni espediente mantenute in vita durante l'anno 1937 affinché godessero negli ultimi aneliti dell'eccezionale favorevole momento; ma le medicine non possono sostituire il pane quotidiano, e le inalazioni di ossigeno non possono che avere breve durata.

E qui avrei finito se il senatore Ricci, che nel grande amore per la propria tesi mi è sembrato arrivi al paradosso, non mi costringesse ancora a qualche dichiarazione. Fatto un bilancio d'introiti e di spesa, egli conclude che può essere più conveniente, agli effetti valutari, il noleggiare una nave estera anzichè una nave nazionale. Ma per giungere a questa conclusione ha dovuto supporre che vi siano armatori i quali si avventurino ad acquistare all'estero navi di tal prezzo da togliere ad esse ogni possibilità di rendimento economico e quindi valutario. Dovrei pensare che l'onorevole Ricci, non ostante le cariche ricoperte a Genova, non conosca sufficientemente i bravi armatori genovesi, non meno degli altri operosi ed avveduti. E se si ammette che, nella vita di una nave, come risultato dei cicli economici che si alternano, un utile ricava l'armatore, e che oltre a quest'utile rimangono in Italia e paghe agli equipaggi, e spese di manutenzione e riparazioni e forniture e contributi ad istituzioni di previdenza e contributi diretti alla finanza dello Stato e, almeno in parte, premi di assicurazione, non si può arrivare alla bestemmia di negare che il noleggio della nave di bandiera italiana risulti non solo dal punto di vista economico e sociale, ma anche dal punto di vista valutario, più utile del noleggio di una nave estera.

RICCI. Ma in base al nolo di 6,6. Non mi faccia dire quello che non ho detto. Lei travisa le mie opinioni.

BENNI, *ministro delle comunicazioni*. Lei non può confrontare il minimo nolo col massimo di spesa per acquistare una nave. Lei confronti il massimo costo della nave col nolo di 12 scellini. Si fanno dei confronti con termini uguali non con termini disuguali, come lei ha fatto. E tenga presente che vi sono delle parti di nolo, qualunque ne sia l'ammontare, che nel caso di nave nazionale restano invariabilmente in Patria, nel caso di nave straniera vanno invariabilmente all'estero.

Ma v'ha un altro punto. Il senatore Ricci dice che il monopolio carboni corrisponde per pietà alle navi nazionali noli più alti; sì che l'industriale paga più caro il combustibile, mentre la protezione alla marina deve essere a carico di tutti i contribuenti, cioè dello Stato. Evidentemente l'onorevole Ricci ama ragionare per comparti-

menti stagni. Egli non vuole ricordare che da più anni l'armamento libero ha accettato, senza resistenze, la disciplina che gli è stata imposta, e per la quale ha rinunciato a noli più favorevoli nel mercato internazionale per servire ai bisogni nazionali. Se non fosse esistita tale disciplina, e se su di essa non avesse fatto assegnamento il Monopolio carboni, durante l'anno 1937 l'industria ed i consumatori avrebbero pagato a ben più caro prezzo i noli ed il carbone. I pochi *pence* in più, che in casi particolari sono oggi pagati, non equivalgono gli scellini riscossi in meno in precedenza. Essi costituiscono inoltre un correttivo del più basso livello dei noli conseguito mediante l'unicità del noleggiatore, e in sostanza rappresentano un premio di assicurazione contro eccessivi aumenti di spesa di trasporto, aumenti che sarebbero inevitabili quando si contraesse il nostro tonnellaggio da carico e si dovesse perciò, in tempo di noli elevati, importare il carbone con navi estere o per ferrovia.

Onorevoli Senatori, un grande Paese, come il nostro, che per necessità di vita e di prestigio, oltre che per tradizioni, ha rapporti continui in ogni continente; che, costituendo un vasto Impero, si è assunto il compito d'iniziare alla vita civile popoli primitivi per i quali il mare è premessa indispensabile dell'auspicato progresso; che ha sempre occupato notevole posto nelle comunicazioni marittime mondiali, e possiede tutti gli elementi materiali ed umani per ascendere ancor più nel novero delle Nazioni marine; un grande Paese come il nostro, ripeto, non può abbandonare le proprie sorti all'incerto servizio delle marine estere; esso deve sempre perseverare nella finalità di rafforzare per qualità e numero di navi la propria flotta mercantile.

Or è qualche giorno si levava da quest'Aula ed echeggiava nel mondo la voce alta e possente del Duce a proclamare i diritti dell'Italia fascista ed a mostrarne i formidabili presidi. Noi abbiamo il dovere di far sì che tutto si muova a seconda di questa grande politica; i servizi di trasporto e di comunicazione per terra, per mare, per aria, gestiti direttamente o disciplinati dal Ministero delle comunicazioni, sono già in linea con tale direttiva. (*Vivissimi 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 categoria.

Do ora lettura degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939 in confor-

mità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella A).

(Approvato).

Art. 2.

L'Amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939, ai termini del Regio decreto-legge 23 aprile 1925, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 1 - Tabelle B e C).

(Approvato).

Art. 3.

L'Amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939, ai termini del Regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 2 - Tabelle D ed E).

(Approvato).

Art. 4.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello Stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 3 - Tabelle F e G).

(Approvato).

Art. 5.

Per l'esercizio finanziario 1938-39 l'assegnazione a carico delle spese complementari delle ferrovie dello Stato per il « Rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto » è stabilita nella misura del cinque per cento dei prodotti del traffico.

È inoltre approvata l'inserizione fra le spese complementari anzidette della somma di lire quarantacinque milioni per « Migliorie ed aumenti patrimoniali alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio ».

(Approvato).

Art. 6.

L'ammontare del Fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1938-39, in lire 900.000.000.

(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 30 dicembre 1937-XVI, n. 2313, contenente norme complementari per l'adozione di carburanti di produzione nazionale nei pubblici servizi automobilistici » (N. 2137). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno 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 ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 30 dicembre 1937-XVI, n. 2313, contenente norme complementari per l'adozione di carburanti di produzione nazionale nei pubblici servizi automobilistici.

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 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 » (N. 2167). — (*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. 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 ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il 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.

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:
« Concessione di un nuovo termine agli ex-combattenti per la iscrizione negli albi degli ingegneri e degli architetti » (N. 2173). — (*Approvato dalla Camera dei Deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di un nuovo termine agli ex-combattenti per la iscrizione negli albi degli ingegneri e degli architetti ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, *segretario*:

Articolo unico.

Ai fini dell'applicazione dei benefici concessi dal Regio decreto 16 dicembre 1935, n. 2263, è accordato a coloro che hanno partecipato alle operazioni in Africa Orientale un nuovo termine perentorio di sei mesi, a decorrere dall'entrata in vigore della presente legge, per la presentazione della domanda diretta ad ottenere la iscrizione negli albi degli ingegneri e degli architetti, giusta le norme del predetto Regio decreto 16 dicembre 1935, n. 2263, e delle altre norme ivi richiamate, già estese agli stessi combattenti dell'Africa Orientale con il Regio decreto-legge 28 aprile 1937 n. 580, convertito nella legge 30 dicembre 1937, n. 2555.

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. 2618, con il quale è stato approvato il piano regolatore di massima edilizio e d'ampliamento della città di Como » (N. 2175). — (*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. 2618, con il quale è stato approvato il piano regolatore di massima edilizio e d'ampliamento della città di Como ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 15 novembre 1937-XVI, n. 2618, con il quale è stato

approvato il piano regolatore di massima edilizio e di ampliamento della città di Como.

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 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 » (N. 2177). — (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 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 ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il 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.

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 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 » (N. 2180). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

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

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il 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, con le seguenti modificazioni:

All'articolo 1 la denominazione: « Ente Cooperativo Italiano Lavorazione Vinacce » (E. C. I. L. V.), è *sostituita dalla seguente:* « Ente Cooperativo Industria Lavorazione Vinacce » (E. C. I. L. V.).

All'articolo 1 è aggiunto il seguente comma:

« Le disposizioni contenute nel presente decreto-legge non modificano quelle della legge 10 giugno 1937-XV, n. 1266 ».

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 30 dicembre 1937-XVI, n. 2392, concernente provvedimenti per la produzione della gomma da "guayule" » (N. 2181). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1937-XVI, n. 2392, concernente provvedimenti per la produzione della gomma da "guayule" ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 30 dicembre 1937-XVI, n. 2392, concernente provvedimenti per la produzione della gomma da « guayule », con le seguenti modificazioni:

Il primo comma dell'articolo 1 è sostituito dal seguente:

La detenzione dei semi e delle piante del « guayule » (*Parthenium argentatum Gray*), nonché la coltivazione delle piante stesse, sono subordinate a licenza del Ministro per le finanze di concerto coi Ministri per l'agricoltura e le foreste e per le corporazioni, per i territori del Regno e col Ministro per gli affari esteri per i territori dei Possedimenti ed a licenza del Ministro per l'Africa Italiana, di concerto con il Ministro per le finanze, per i territori dell'Africa Italiana.

L'articolo 2 è sostituito dal seguente:

Il Ministro per le finanze, di concerto coi Ministri per l'agricoltura e le foreste e per le corporazioni, per i territori del Regno e col Ministro per gli affari esteri per i territori dei Possedimenti ed il Ministro per l'Africa Italiana, di concerto col Ministro per le finanze, per i territori dell'Africa Italiana, sono autorizzati a concedere licenza di coltivazione in esclusiva, quando l'Ente che ne faccia richiesta dia particolare affidamento per il raggiungimento di un'effieiente coltivazione di materia prima atta a produrre gomma da « guayule ».

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 gennaio 1938-XVI, n. 111, recante agevolazioni tributarie a favore degli Istituti autonomi per le case popolari » (N. 2183). — (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 gennaio 1938-XVI, n. 111, recante agevolazioni tributarie a favore degli Istituti autonomi per le case popolari ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 gennaio 1938-XVI, n. 111, recante agevolazioni tributarie a favore degli Istituti autonomi per le case popolari.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Agevolazioni fiscali a favore dell'Unione Fascista fra le famiglie numerose ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, segretario:

Articolo unico.

Agli effetti di qualsiasi imposta, tassa o diritto, in genere, stabiliti dalle leggi generali e speciali, escluse le tasse postali, telegrafiche e telefoniche, l'Unione fascista fra le famiglie numerose, nonchè i suoi organi, centrale, provinciali e comunali sono parificati alle Amministrazioni dello Stato.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Decentramento del servizio della determinazione degli stipendi degli ufficiali di complemento e di quelli della riserva provenienti dal complemento ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, segretario:

Articolo unico.

L'articolo 3 del Testo Unico delle disposizioni concernenti gli stipendi ed assegni fissi per il Regio esercito, approvato con Regio decreto 31 dicembre 1928-VII, n. 3458, è sostituito dal seguente:

« L'attribuzione degli stipendi degli ufficiali, eccettuati quelli di cui al comma seguente, è fatta con decreto ministeriale da registrarsi alla Corte dei conti.

« L'attribuzione degli stipendi agli ufficiali di complemento ed a quelli della riserva, provenienti dal complemento, è fatta con decreti dei comandanti di Corpo d'Armata e del comandante generale dell'Arma dei carabinieri Reali, da registrarsi alla Corte dei conti, cui saranno trasmessi pel tramite della ragioneria centrale del Ministero della guerra ».

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

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

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

«Registro nazionale delle varietà elette di frumento» e disposizioni per la diffusione della coltivazione delle varietà stesse».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICHI, *segretario: legge lo stampato n. 2195.*

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

TODARO, *relatore.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TODARO, *relatore.* Alle brevi note che ho avuto l'onore di scrivere come relatore dell'Ufficio centrale, desidero aggiungere poche parole per non lasciare nell'ombra quegli incisi che l'Ufficio stesso ha accolto con qualche riluttanza. La discussione non ha condotto a deliberazioni specifiche, e però mi limito a indicare all'onorevole Ministro le personali mie vedute su alcuni punti dell'articolo 4 e dell'articolo 5, che in un eventuale futuro ritocco della legge, dopo la prima sua attuazione in un campo tanto nuovo, riterrei opportuno e giusto modificare.

Trattasi, in fondo, di una sola modificazione, che solamente per ragioni formali incide su entrambi gli articoli, intesa a conferire funzioni di controllo anche ad altri Istituti sperimentali, sia pure in sottordine, accanto all'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura. Intendo riferirmi soprattutto a quello che fu il mio Istituto in Bologna e all'Istituto sperimentale di granicoltura per la Sicilia in Catania, che hanno legittimo titolo a quell'onore e a quel dovere. Nella Commissione di cui all'articolo 4, chiamata a giudicare le qualità elette di frumento per l'iscrizione nel registro nazionale, dovrebbero entrare anche i direttori dell'Istituto di Bologna e dell'Istituto di Catania. L'articolo dovrebbe accogliere pertanto questa aggiunta. In correlazione alla quale, l'articolo 5 relativo all'accertamento dei valori culturali delle varietà elette, al 2° comma — in luogo di direzione unica — dovrebbe dire: «sotto l'alta direzione dell'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura, e col concorso degli Istituti di Bologna e di Catania, indicati nel precedente articolo, nonché degli altri Istituti sperimentali (di Bari, Pisa, Rovigo, S. Michele all'Adige e Vercelli) che in via più o meno subordinata si dedicano anche al miglioramento genetico del grano». Resterebbe in tal modo la preminenza, che giustamente spetta all'Istituto nazionale, il più ricco di mezzi e di benemerienze, e non vorrebbero esclusi gli altri similari, di minore portata quantitativa, da un servizio pubblico a cui sono anche essi compiutamente preparati e al quale possono partecipare con un personale che non è agevole trovare o preparare fuori dei loro ranghi. Particolarmente l'Istituto di Bologna, in ragione anche della sua anzianità, ha contribuito non poco, oltre che al miglioramento genetico dei nostri grani, all'avviamento di una disciplinata produzione e distribuzione delle loro sementi.

Esso può vantare in questo settore un incontestabile primato di attuazione pratica. E anche di ciò spero, onorevole Ministro, vorrete in un prossimo futuro ricordarvi, per chiamare quell'Istituto — a suo grande conforto morale, non disgiunto da vitali interessi del paese — a partecipare più largamente e direttamente alla feconda attività che scaturisce dalla vostra legge, la quale non è certamente ultima fra le tante realizzazioni dovute all'altissimo vostro dinamismo, di cui io sono stato e sono fervente ammiratore, sempre a voi vicino, al seguito del Duce, nella comune fede fascista. (*Applausi*).

ROSSONI, *Ministro per l'agricoltura e le foreste.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROSSONI, *Ministro per l'agricoltura e le foreste.* Rispondo al senatore Todaro, anche in relazione ad alcune considerazioni fatte nella sua relazione a questo provvedimento, che non ho nessuna difficoltà a tener presenti le osservazioni che mi sono state rivolte. Però debbo essere preciso; la disciplina delle sementi era ormai indispensabile, poichè gli Enti che si creavano per la produzione delle sementi, erano infiniti e la garanzia sulla qualità delle sementi stesse non c'era. Quanto al completare il controllo chiamandovi a partecipare anche altri istituti, non è possibile per l'insieme della legge; però praticamente si può dare la soddisfazione che è chiesta, dal punto di vista del funzionamento e della valorizzazione di questi istituti. La legge non può contemplare che un organismo nazionale per il controllo. Se il controllo medesimo fosse affidato a molteplici istituti, ci imbarcheremmo in una impresa caotica ed impossibile. Comunque assicuro il senatore Todaro che, pur non potendo includere nel testo la modifica, terrò presente le sue proposte per la pratica attività, in considerazione delle benemerienze degli istituti cui egli ha accennato.

Per il resto, in riferimento anche a quanto egli ha osservato nella relazione, sulle cosiddette zone tipiche, devo precisare che l'espressione «zone tipiche per la produzione delle sementi», non si deve considerare nel vecchio senso della parola, perchè è certo che una zona può essere più adatta di un'altra alla coltivazione delle sementi, ed è solo in questo senso e dopo la sperimentazione che può determinarsi se una zona debba essere preferita ad un'altra. Non solo ma, fino a che non avremo la produzione di tutta la semente eletta che ci è necessaria, si deve procedere con senso di tolleranza e di gradualità, soprattutto allo scopo di evitare che ci siano degli agricoltori che si servano della semente scelta nella massa di grano di loro produzione, senza la garanzia che essa possa assicurare buoni risultati.

Per esempio, quest'anno l'Unione degli agricoltori della provincia di Forlì ha prodotto una certa quantità di semente, la quale, pur non essendo semente eletta, offre maggiore garanzia di quella spesso impiegata dai singoli agricoltori.

L'attuale provvedimento è sicuramente una arma nelle mani del Governo, che procederà d'accordo con le organizzazioni e anche con le associazioni produttori sementi, alle quali ha fatto cenno il senatore Todaro. Io terrò presenti per la collaborazione tutti gli istituti che hanno ben meritato nell'opera di preparazione delle sementi elette. (*Approvazioni*).

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

Art. 1.

È istituito, presso il Ministero dell'agricoltura e delle foreste, il « Registro nazionale delle varietà elette di frumento ».

Sono varietà elette di frumento quelle che presentano i seguenti requisiti:

- a) caratteri botanici costanti;
- b) accertati pregi colturali e tecnologici;
- c) elevata produttività, dimostrata col conseguimento, in annate agrarie posteriori all'annata 1925-26, di rese unitarie costituenti sicuro fattore d'incremento della produzione granaria nazionale.

(Approvato).

Art. 2.

Entro due mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro dell'agricoltura e delle foreste disporrà l'iscrizione d'ufficio, nel « Registro nazionale delle varietà elette di frumento », delle varietà che, alla data della legge stessa, siano già state costituite, pubblicate e descritte da istituti statali o da enti sottoposti alla vigilanza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, con l'indicazione della genealogia e delle caratteristiche botaniche, e che dalla Commissione di cui all'articolo 4 siano riconosciute ammissibili alla detta iscrizione.

Altre varietà potranno successivamente essere iscritte nel Registro su domanda, con l'osservanza delle norme degli articoli seguenti.

(Approvato).

Art. 3.

La domanda per l'iscrizione di una varietà nel Registro nazionale istituito dalla presente legge dovrà essere indirizzata al Ministero dell'agricoltura e delle foreste, accompagnata da una particolareggiata ed esatta descrizione della genealogia e delle caratteristiche botaniche della varietà della quale si chiede l'iscrizione, nonché dall'invio, al Ministero stesso, di un congruo numero di campioni di piante, di spighe o di cariossidi della varietà stessa.

La domanda può essere presentata soltanto dalla persona o dall'ente che ha costituito la varietà.

(Approvato).

Art. 4.

Il giudizio sull'ammissibilità, in rapporto ai requisiti indicati nell'articolo 1, di una varietà di frumento all'iscrizione nel « Registro nazionale delle varietà elette di frumento » è demandato ad una Commissione, composta del Direttore dell'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura, presidente, del vice presidente della Corporazione dei cereali, del direttore dell'Istituto botanico della Regia Università di Roma, del Direttore della Regia Stazione di patologia vegetale di Roma, di un granicoltore premiato nella gara nazionale del Concorso nazionale del grano e dell'azienda agraria e di due funzionari del ruolo tecnico dell'agricoltura, scelti fra quelli preposti alla direzione di un Ispettorato provinciale dell'agricoltura.

I membri della Commissione, esclusi quelli di diritto, durano in carica tre anni e possono essere confermati.

Funzionerà da segretario un funzionario dello stesso ruolo, di grado non inferiore al settimo.

(Approvato).

Art. 5.

La Commissione di cui all'articolo precedente pronuncerà il suo giudizio, previo accertamento del valore colturale e tecnologico della varietà di frumento della quale è domandata l'iscrizione.

L'accertamento del valore colturale sarà fatto mediante ripetute prove colturali in diversi ambienti agrari, affidate a Stazioni agrarie sperimentali o a Laboratori aventi funzioni di Stazione sperimentale agraria o ad Ispettorati provinciali dell'agricoltura, sotto la direzione unica dell'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura.

L'accertamento del valore tecnologico è fatto dall'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura.

Nei riguardi delle varietà delle quali il Ministro promuova l'iscrizione d'ufficio a norma del primo comma dell'articolo 2, la Commissione esprimerà il giudizio prescindendo dall'effettuazione delle prove e degli accertamenti previsti nei precedenti comma.

(Approvato).

Art. 6.

L'iscrizione delle varietà di frumento riconosciute dalla Commissione ammissibili all'iscrizione stessa è disposta con decreto del Ministro, da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e nel *Bollettino Ufficiale* del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, contenente, per

ciascuna varietà, l'indicazione di tutte le sue caratteristiche.

Tale indicazione è riportata nel Registro, nel quale sarà altresì inserita una riproduzione in tricolor della spiga, delle cariossidi ed eventualmente di altre parti della pianta, che servono ad identificare esattamente la varietà.

(Approvato).

Art. 7.

Di ogni varietà di frumento iscritta nel Registro saranno conservati, in apposito « Erbario delle varietà elette di frumento », esemplari di cariossidi, di piante intere e di spighe prelevate dalla coltura comune, prima della loro maturazione e all'atto di essa.

La tenuta e la conservazione dell'Erbario saranno affidate all'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura.

(Approvato).

Art. 8.

Con decreto del Ministro dell'agricoltura e delle foreste sarà stabilita la data a partire dalla quale non potranno essere esonerate dal conferimento agli ammassi obbligatori collettivi, in quanto destinate alla produzione di seme, partite di grano provenienti da coltivazioni di varietà diverse da quelle iscritte nel « Registro nazionale delle varietà elette di frumento ».

(Approvato).

Art. 9.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, sentita la Commissione di cui all'articolo 4, potrà, con decreti da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e nel *Bollettino Ufficiale* del Ministero, determinare le zone riconosciute tradizionalmente come tipiche per la produzione di grano da seme, stabilendone la delimitazione.

In tali zone tipiche non potranno essere esonerate dal conferimento agli ammassi obbligatori collettivi, in quanto destinate alla produzione di seme, partite di grano, le quali, oltre ad appartenere a varietà iscritte nel « Registro nazionale delle varietà elette di frumento », non provengano da coltivazioni sottoposte al controllo dell'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura, esercitato dalla semina al raccolto, nonchè sulla lavorazione a seme del prodotto, e non siano vendute o cedute in sacchi o altri involucri o recipienti, muniti di apposito marchio del detto Istituto.

Nelle stesse zone tipiche il certificato per l'esonerazione dal conferimento agli ammassi delle partite di grano destinate alla produzione di seme sarà rilasciato esclusivamente dall'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura, che ne darà co-

municazione all'Ispettorato provinciale dell'agricoltura e al Centro ammassi granari della provincia del cui territorio la zona tipica fa parte.

Il Ministro ha facoltà di dividere singole zone tipiche in settori, in ciascuno dei quali non potrà essere coltivata, con esonero del prodotto dal conferimento agli ammassi obbligatori collettivi, in quanto destinato alla produzione di seme, che una sola varietà di frumento, stabilita dallo stesso Ministro, su conforme parere dell'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura.

(Approvato).

Art. 10.

Con decreti Reali, su proposta del Ministro dell'agricoltura e delle foreste e sentita la Commissione di cui all'articolo 4, potrà essere fatto obbligo di impiegare, nelle coltivazioni per la produzione di grano da seme, esclusivamente sementi della varietà o delle varietà che, fra quelle iscritte nel « Registro nazionale delle varietà elette di frumento », saranno tassativamente indicate, provincia per provincia, e, nell'ambito della stessa provincia, separatamente per zone agrarie di pianura, di collina e di montagna.

Le partite di grano provenienti dalla coltivazione, in una provincia o in una zona per la quale sia stato disposto l'obbligo previsto nel precedente comma, di varietà diversa da quella o da quelle prescritte, non potranno in nessun caso essere considerate come destinate alla produzione di seme, agli effetti dell'esonerazione dal conferimento agli ammassi obbligatori collettivi.

(Approvato).

Art. 11.

Nelle provincie per le quali siano emanati i decreti di cui all'articolo precedente e nelle zone tipiche determinate e delimitate a norma dell'articolo 9, ma non suddivise in settori a norma dell'ultimo comma dello stesso articolo, i conduttori di fondi che coltivano frumento per la produzione di grano da seme non potranno coltivare che una sola varietà per ciascuna colonia o unità poderale, eccezione fatta per le unità per le quali, per l'estensione, l'ordinamento culturale e l'attrezzatura aziendale, sussista, a giudizio dell'organo incaricato del rilascio dei certificati per l'esonerazione dal conferimento agli ammassi, garanzia di esclusione di qualsiasi inquinamento.

(Approvato).

Art. 12.

Ferma l'osservanza delle disposizioni del regio decreto-legge 15 aprile 1937-XV. n. 694, alla trebbiatura del grano proveniente dalle coltivazioni di frumento nelle zone tipiche per la produzione di grano da seme, determinate e delimitate a norma dell'articolo 9, non potranno

essere adibite altre macchine trebbiatrici all'infuori di quelle che, per ciascuna campagna, saranno all'uopo designate dal Prefetto, sentiti l'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura e la Commissione di cui all'articolo 3 del predetto decreto.

Il Prefetto stabilirà altresì le norme da osservare, prima dell'ammissione di tali macchine al lavoro e durante la trebbiatura del grano proveniente da coltivazioni per produzione di seme, al fine di evitare pericoli d'inquinamento fra varietà e con frumenti non da seme.

Nei confronti degli esercenti della trebbiatura che contravvengano a tali norme, il Prefetto può ordinare la revoca della licenza per l'esercizio della trebbiatura.

(Approvato).

Art. 13.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste ha facoltà di istituire uno speciale controllo su colture di conservazione di purezza di varietà iscritte nel « Registro nazionale delle varietà elette di frumento », ai fini della produzione di grano da seme mediante moltiplicazione di seme fornita dall'Istituto o dalla persona che ha costituito la varietà.

Il produttore, che intenda sottoporre le proprie colture a tale controllo, dovrà farne domanda al Ministero dell'agricoltura e delle foreste entro il mese di luglio precedente l'inizio delle colture stesse.

Le spese per il controllo sono a carico del produttore interessato.

Il prodotto ottenuto dalle colture sottoposte a tale controllo, che sarà esercitato dall'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura, sarà contrassegnato da apposito marchio, applicato sui sacchi od altri involucri, a cura dell'Istituto.

Il marchio ha esclusivamente valore di attestazione della provenienza del seme da colture controllate.

(Approvato).

Art. 14.

Con decreti Reali, sentito il Consiglio dei Ministri, le disposizioni della presente legge potranno essere estese, in tutto o in parte, ad altre colture agrarie ed ortive.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Approvazione della convenzione per la concessione dell'esercizio delle Regie Terme di Roncegno, Azienda patrimoniale del Demanio dello

Stato » (N. 2198). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Approvazione della Convenzione per la concessione dell'esercizio delle Regie Terme di Roncegno, Azienda patrimoniale del Demanio dello Stato ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, segretario: legge lo stampato n. 2193.

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

Art. 1.

È approvata l'annessa convenzione stipulata l'11 marzo 1938-XVI fra l'Amministrazione dello Stato (Regio demanio) e la Società Anonima « Esercizio Regie Terme di Roncegno » per l'esercizio del compendio demaniale termale di Roncegno (Trento), Azienda patrimoniale del Demanio dello Stato.

(Approvato).

Art. 2.

Con decreto Reale, da emanarsi a norma dell'articolo 3, n. 1, della legge 31 gennaio 1926, n. 100, e su conforme parere del Consiglio di Stato, verranno approvate le modificazioni che si rendessero necessarie alla convenzione di cui all'articolo precedente.

(Approvato).

Art. 3.

Alla convenzione ed alle eventuali sue modificazioni sono applicabili le disposizioni del secondo comma dell'articolo 3 del Regio decreto-legge 5 luglio 1934, n. 1180, convertito nella legge 1° aprile 1935, n. 539, e dell'articolo 10, allegato B, del Regio decreto-legge 15 novembre 1937-XVI, n. 1924.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « 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 » (N. 2210). — (Approvato dalla Camera dei Deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Obbligo per i da-

tori 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».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, *segretario*:

Articolo unico.

Nelle ricorrenze del Natale di Roma (21 aprile), della Fondazione dell'Impero (9 maggio), della Marcia su Roma (28 ottobre) e dell'Anniversario della Vittoria (4 novembre), lo Stato, gli Enti pubblici ed i privati datori di lavoro sono tenuti a corrispondere ai lavoratori da essi dipendenti, ancorchè non vi sia prestazione d'opera, il salario normale giornaliero.

Tale obbligo si considera di diritto stabilito nei contratti collettivi di lavoro, ai fini delle sanzioni previste per l'inosservanza dei contratti stessi.

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: « Costituzione di una azienda autonoma per la Villa Nazionale di Stra » (N. 2212).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Costituzione di una azienda autonoma per la Villa Nazionale di Stra ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, *segretario*: legge lo stampato n. 2212.

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.

Per l'Amministrazione della Villa Nazionale di Stra, compreso il palazzo, di proprietà dello Stato, è costituita una gestione speciale autonoma.

(Approvato).

Art. 2.

La gestione di cui all'articolo precedente è affidata ad un Commissario straordinario con l'incarico di liquidare le questioni pendenti e di predisporre quanto sarà necessario per il definitivo assetto della Villa, presentando le relative proposte entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge.

(Approvato).

Art. 3.

Il Commissario straordinario, nell'amministrazione della Villa, dovrà conseguire i seguenti scopi:

1° assicurare la manutenzione ordinaria della Villa, monumento nazionale, con i doveri inerenti, conservandone rigorosamente le dotazioni e le caratteristiche che ne fanno una mirabile opera d'arte;

2° mantenere in special modo al parco tutta la desiderata floridezza rinnovandone, secondo le necessità, gli impianti in sostituzione dei settecenteschi che vengono a deperire, con facoltà di concedere in uso il terreno coltivabile e le serre per allevamento e di permettere il commercio di piante ornamentali e da fiori e di fiori recisi in ricambio di prestazioni di opere e di speciali contribuzioni;

3° sviluppare tutte quelle altre iniziative che, in armonia alla manutenzione della Villa, possano meglio farla conoscere agli italiani e agli stranieri e ricondurla all'antico splendore.

(Approvato).

Art. 4.

Il Commissario straordinario potrà, nei limiti del suo bilancio, provvedere all'assunzione del personale indispensabile per la manutenzione e gestione della Villa.

(Approvato).

Art. 5.

Il Commissario straordinario, per gli scopi suindicati avrà a disposizione la somma annua di lire centomila. Tale somma per lire cinquantamila sarà somministrata dal Ministero delle finanze e per lire cinquantamila dal Ministero dell'educazione nazionale sui fondi ordinari a loro assegnati. La predetta somma sarà proporzionalmente ridotta, quando le condizioni del bilancio della gestione lo consentiranno.

(Approvato).

Art. 6.

Il Ministero delle finanze provvederà a carico del proprio bilancio al pagamento della rata annua di lire 44.485 per l'ammortamento ventennale del mutuo di lire 500.000, contratto dal soppresso Consorzio della Villa con l'Istituto Federale di Credito per il Risorgimento delle Venezia, con atto 23 dicembre 1927, approvato con decreto 30 gennaio 1928, n. 100.197 del Ministro delle finanze. Al riguardo restano approvati i pagamenti delle prime dieci dette rate, già annualmente effettuati dallo stesso Ministero a carico del proprio bilancio ordinario.

(Approvato).

Art. 7.

Il Commissario straordinario curerà in modo particolare la buona conservazione del fabbricato

principale, ferme restando le disposizioni dell'articolo 51 del Regolamento 30 gennaio 1913, n. 363.
(Approvato).

Art. 8.

Il Ministero delle finanze ogni anno nomina due revisori dei conti. Essi saranno scelti fra i funzionari del Ministero predetto di grado non inferiore al settimo.

(Approvato).

Art. 9.

La gestione si svolge per anno solare e si chiude il 31 dicembre di ciascun anno.

Entro il mese di marzo dell'anno successivo il Commissario straordinario presenterà al Ministero delle finanze il bilancio dell'Azienda, comprendente lo stato delle attività e passività ed il conto economico. Detto bilancio, corredato della relazione del Commissario straordinario sull'andamento della gestione e la relazione dei revisori dei conti, sarà approvato con decreto dei Ministri per le finanze e per l'educazione nazionale.

Tale decreto, con la relativa documentazione, sarà trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione.

(Approvato).

Art. 10.

Il Commissario straordinario viene nominato con decreto del Ministero delle finanze di concerto con quello dell'educazione nazionale. Rimane in carica due anni e potrà esser riconfermato.

La funzione di Commissario straordinario è gratuita.

(Approvato).

Art. 11.

Gli eventuali utili della gestione, detratte le spese, saranno devoluti per il miglioramento della Villa compreso il suo fabbricato principale.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Garanzia di cambio sulle operazioni di credito concluse dall'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero » (N. 2213).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Garanzia di cambio sulle operazioni di credito concluse dall'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, segretario: legge lo stampato n. 2213.

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.

Le disposizioni di cui al Regio decreto-legge 20 giugno 1935-XIII, n. 2573, sono applicabili anche alle operazioni di credito concluse dall'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero per il pagamento di merci da importare nel Regno.

(Approvato).

Art. 2.

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

(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 corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII » (N. 2134). — (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 corporazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII ».

Prego il senatore segretario Millosevich di darne lettura.

MILLOSEVICH, segretario: legge lo stampato n. 2134.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

DE CAPITANI D'ARZAGO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE CAPITANI D'ARZAGO. Onorevoli Senatori. In questa sede di approvazione del bilancio del Ministero delle corporazioni, mi è grato richiamare l'attenzione del Senato sull'importante evento — di natura essenzialmente corporativa — recentemente compiutosi e consistente nella costituzione della Federazione Nazionale Fascista delle Casse di Risparmio.

Questa Federazione è destinata a continuare l'attività di quella Associazione Nazionale fra le Casse che, per un quarto di secolo, è stata promotrice ed organizzatrice zelante ed efficace di tutte le iniziative tendenti a dare valore ed incremento al risparmio in genere e particolarmente a quello proveniente dalle più modeste categorie di risparmiatori.

Con la costituzione della nuova Federazione, — in conseguenza del Regio decreto-legge 12 agosto 1937-XV, n. 1757, che ha soppresso per le Casse di Risparmio il divieto di far parte di Associazioni sindacali — queste provvide istituzioni, alle quali dedico da molti anni la migliore parte della mia attività ed i cui progressi continui sono per me fonte perenne di gioie intime, profonde, entrano completamente a far parte dell'organizzazione corporativa fascista, apportandovi insieme con la loro cospicua forza economica, quel patrimonio d'ordine morale che costituisce l'essenza del Fascismo e che esse hanno accumulato attraverso la loro secolare esistenza.

Il Ministro onorevole Lantini — la cui profonda competenza nel campo economico-finanziario, che il Fascismo non disgiunge da quello sociale, è universalmente apprezzata — già ebbe ad esporre chiaramente i suoi concetti informativi sulla riforma, quando il giorno 2 marzo u. s. accolse i rappresentanti di tutte le Casse di risparmio e Monti di pegni di 1ª categoria nella sede della Confederazione delle Aziende del credito e della assicurazione.

Benchè ultime ad entrare nell'ordinamento sindacale-corporativo, le Casse di risparmio possono tuttavia considerarsi spiritualmente come antesignane dell'ordinamento stesso nella loro struttura, nelle loro finalità, nella organizzazione centrale da esse costituita in precedenza volontariamente, attraverso la già richiamata Associazione nazionale.

Se corporativismo significa essenzialmente coordinare e subordinare ogni attività di individui o di gruppi al superiore interesse della Nazione, in conformità dei fondamentali principii della Carta del Lavoro, ben possono le Casse di risparmio proclamare che esse, prima ancora di assumere veste ufficiale corporativa, hanno attuato i principii del più puro corporativismo.

Quale funzione infatti di maggiore e più alto interesse nazionale della raccolta e conservazione del pubblico risparmio, impiegandone le disponibilità in opere di potenziamento economico nazionale e destinando gli utili residuanti, dopo l'assegnazione alle riserve legali, ad opere di pubblica assistenza?

Aggiungasi che l'idea del risparmio si ricollega a superiori sentimenti etici che il Fascismo ha posto in prima linea e valorizzato: i doveri verso la famiglia e verso la Patria, che trovano nelle istituzioni del risparmio un mezzo pratico di propaganda e di attuazione, promovendo le virtù della perseveranza e della parsimonia dirette ad

assicurare tranquillità e benessere a sé ed alla propria discendenza.

In questo clima eminentemente etico favorito dal Fascismo, questi Enti economico-sociali hanno trovato un grandioso sviluppo in proporzione sconosciuta nelle epoche anteriori.

Basterebbe all'uopo citare un dato eloquentissimo più di qualsiasi parola, quello dei depositi presso le Casse di risparmio, che alla fine del 1937 avevano quasi raggiunto complessivamente l'ingente cifra di venti miliardi di lire, dimostrando così a fatti concreti quale posto preponderante abbia il risparmio nella vita nazionale, in piena conformità di analogo altissimo monito del Duce.

In armonia a tali premesse, ed in esecuzione di un programma logico chiaramente concepito, il Governo fascista nel breve periodo di un quindicennio ha attuato nel campo del risparmio riforme importantissime, perfettamente aderenti alle necessità dei tempi nuovi.

Esso non si è limitato ad aggiornare la legge organica sulle Casse di risparmio del 15 luglio 1888, la quale, pur essendo frutto di studio meditato e severo, esige, per le mutate condizioni di ambiente, indispensabili modificazioni, ma ha successivamente introdotto una serie di innovazioni legislative specialmente atte a favorire l'andamento e l'incremento dei nostri Istituti.

Citerò a questo riguardo i seguenti provvedimenti legislativi:

Regio decreto-legge 14 giugno 1923, n. 1396, sui Monti di pietà;

Regio decreto-legge 7 settembre 1926, n. 1511, e 6 novembre 1926, n. 1830 sulla tutela del risparmio;

Regio decreto-legge 12 agosto 1927, n. 1767, sull'ordinamento dei Monti di Pietà;

Regio decreto-legge 10 febbraio 1927, n. 269, sull'ordinamento delle Casse di risparmio e dei Monti di pietà di prima categoria;

Testo Unico compendiate le precedenti leggi approvato con Regio decreto-legge 25 aprile 1929, n. 967;

infine i due decreti 12 marzo 1936, n. 375, e 17 luglio 1937, n. 1400, per la difesa del risparmio e per l'esercizio della funzione creditizia.

A queste importanti disposizioni legislative va aggiunto il maggiore potenziamento derivato per le Casse di risparmio dalla loro partecipazione al capitale dell'Istituto di emissione e, ultimamente, le disposizioni relative alla nomina governativa del Presidente e del Vice-Presidente di tutte le Casse di risparmio.

Con quest'ultima disposizione, che fa dipendere da così alta designazione la nomina dei maggiori esponenti delle Casse nostre, si è attribuita la massima importanza all'indirizzo unitario che esse dovranno seguire allo scopo di un maggiore potenziamento dell'economia nazionale.

A coronare questo superbo edificio legislativo, che ha già prodotto nella vita della Nazione effetti oltremodo benefici, è sopravvenuto ora il nuovo

provvedimento relativo all'inquadramento sindacale-corporativo delle Casse italiane e dei Monti di pegni di 1ª categoria, oltre che dei Crediti agrari e dei crediti fondiari che le nostre istituzioni hanno istituito ed amministrano coi saggi ed oculati criteri che le distinguono.

Il totale inquadramento delle Casse di risparmio nello Stato corporativo renderà più frequenti i contatti fra esse e gli altri Istituti di credito e ne deriveranno notevoli vantaggi e specialmente quello di una reciproca maggiore conoscenza ed anche di una reciproca differenziazione.

Sarebbe infatti erroneo confondere le Casse di risparmio con le banche, togliendo alle prime la fisionomia loro caratteristica che deve invece assolutamente essere mantenuta intatta: tale del resto è l'espresso intendimento della nuova citata legge bancaria, la quale, disciplinando le Casse italiane sotto una speciale categoria di aziende di credito, aggiunge altresì come « nulla debba rimanere innovato per quanto riguarda la loro posizione giuridica, regolamentare e funzionale ».

In conformità di questo criterio anche nel nuovo ordinamento corporativo le Casse di risparmio e i Monti di pegno di 1ª categoria costituiscono una Federazione di categoria autonoma, aderente alla Confederazione delle Aziende del credito e della assicurazione.

Sono ora in corso provvedimenti per attuare la Federazione degli Istituti di credito agrario e degli Istituti di credito fondiario, che rappresentano due altre importanti forze creditizie del Paese: i primi hanno fornito credito all'agricoltura per circa 3 miliardi, i secondi hanno attualmente in circolazione 6 miliardi di cartelle, con le quali hanno procurato alla proprietà immobiliare rurale e urbana i mezzi pel loro miglioramento e potenziamento.

Tali due forze creditizie non solo non sono in contrasto, ma si completano e si armonizzano a beneficio specialmente dell'agricoltura. Ritengo quindi che nell'inquadramento di tali aziende saranno tenute presenti le loro affini particolarità e i medesimi scopi a cui mirano, che le distinguono dalle altre aziende bancarie, e che consigliano di tenerle in stretto contatto.

Le Casse di risparmio costituiscono lo speciale salvadanaio dei sudati risparmi dei più umili, che nella loro crescente massa si rendono socialmente utili attraverso investimenti produttivi, il cui beneficio torna ancora a vantaggio della classe risparmiatrice dei lavoratori in quanto buona parte del reddito ottenuto riaffluisce, per mille rivoli, verso opere di interesse e di bene pubblico.

La prevalente azione delle Casse di risparmio si svolge però nel campo degli « investimenti finanziari » rispetto ai quali viene tenuto conto non soltanto della sicurezza dell'impiego, ma anche degli scopi che si intendono perseguire e che di regola partecipano sempre a fini di superiore interesse locale o nazionale.

Con questa politica le Casse di risparmio hanno sempre attratto la fiducia dei risparmiatori: basti rilevare che i depositi sono aumentati da 8 miliardi, alla fine del 1922, sino a quasi 20 miliardi alla fine del 1937 (distribuiti su circa 6 milioni di libretti): e notisi che tale incremento poderoso si è verificato in un periodo di tempo durante il quale il risparmio è stato più volte chiamato alla sottoscrizione di prestiti pubblici, ed allettato da altri impieghi che offrivano un interesse maggiore di quello fissato dal cartello interbancario, alla cui rigida osservanza le Casse di risparmio si sono sempre attenute.

Va poi particolarmente segnalata l'azione svolta di fronte ai diversi prestiti pubblici offerti durante questo periodo: esse non soltanto hanno compiuto fattiva opera di persuasione presso la propria clientela perchè vi partecipasse, ma hanno contribuito esse stesse largamente investendovi il 40 per cento delle proprie disponibilità (per complessivi 9 miliardi di lire). Ben possono quindi ritenersi queste nostre istituzioni come le migliori collaboratrici della pubblica finanza, pronte in ogni evenienza all'appello che loro rivolge lo Stato pel conseguimento di superiori finalità di interesse nazionale.

Il poderoso ausilio dato così all'economia della Nazione si manifesta ancora attraverso il finanziamento di opere pubbliche a favore delle Province, Comuni, Consorzi di bonifica e irrigazione, Istituti per case popolari, opere del Regime e di assistenza: finanziamenti che alla fine del 1936 sommarono ad un importo di 4 miliardi e mezzo di lire, corrispondenti al 20 per cento del totale delle attività amministrate.

In questi finanziamenti l'attività delle Casse di risparmio si rivela veramente feconda, in quanto torna a diretto ed immediato vantaggio delle regioni e delle popolazioni dalle quali provengono i risparmi raccolti.

L'opera perseguita nel campo del credito fondiario si è rivelata parimenti proficua e di alta utilità sociale, fungendo da intermediarie fra il risparmiatore e il proprietario di fondi alle condizioni reciprocamente più vantaggiose: infine coi mutui ipotecari in genere, col credito agrario, coi prestiti a piccoli produttori, ad impiegati e lavoratori, questi Enti nostri concorrono a soddisfare svariate esigenze creditizie a tassi moderati, compiendo azione calmieratrice e moralizzatrice del mercato.

Per quanto riguarda, ad esempio, il credito agrario, io ritengo che il modo col quale le Casse di risparmio lo esercitano, cioè con criteri essenzialmente tecnici, sia il migliore anche agli effetti sociali, etici ed economici, perchè quando le Casse ricevono la domanda di un prestito o di un mutuo non si accontentano di vedere se colui che chiede il mutuo è solvibile e di assodare la potenzialità per assicurare la somma prestata, ma vogliono per mezzo dei loro tecnici accertare se effettivamente l'operazione richiesta è di reale beneficio

per il fondo, se, in una parola, è di fatto economicamente vantaggiosa.

Se, ad esempio, un proprietario di fondi in Lombardia domandasse una somma per fare delle marcite in una posizione non indicata e in terreno non adatto, tale denaro, ai fini della pubblica utilità, si potrebbe dire sprecato. Ugualmente dicasi se un agricoltore di un'altra regione d'Italia domandasse del denaro per aumentare la capacità della propria stalla solo perchè vede che in quell'anno il mercato del bestiame è molto remunerativo; ma se la stalla non è in relazione alla potenzialità del fondo, questo agricoltore cesserebbe di esserlo per diventare uno speculatore e l'anno dopo, quando il foraggio fosse aumentato di prezzo ed egli non lo potesse produrre sul proprio fondo, verrebbe ad avere contratto un debito perfettamente inutile. Moltiplicando tali fatti per migliaia e migliaia di casi simili, si verrebbe a fare un grave svantaggio all'agricoltura.

Ecco perchè io sostengo che il credito agrario esercitato con criteri essenzialmente tecnici è un credito agrario quale fascisticamente lo si intende, e cioè non solo nell'interesse di chi domanda il credito, ma anche nell'interesse della produzione stessa.

Ma il campo tipico d'azione delle Casse di risparmio è sempre quello dell'agricoltura, la quale ha bisogno essenzialmente di un credito a media e a lunga scadenza.

Esse, sia direttamente, sia a mezzo degli speciali istituti da esse creati, concorrono a svolgere una vasta azione per la risoluzione dei problemi rurali, sovvenzionando annualmente l'agricoltura italiana con oltre un miliardo di lire in mutui agrari di esercizio e di miglioramento.

Oltre a ciò danno incremento con larghezza di contributi alle manifestazioni di propaganda agricola indette dallo Stato attraverso gli Ispettorati provinciali dell'agricoltura, nonchè a favore degli istituti sperimentali e della grande vittoriosa battaglia del grano. Infine hanno largamente partecipato con cospicue somme a mite interesse alle anticipazioni su prodotti agrari e al finanziamento degli ammassi.

Debbo citare un esempio a proposito della Cassa di risparmio lombarda. Essa da due anni in concorso col Ministero favorisce la cosiddetta Mostra Mercato Torelli. L'anno scorso in Milano vi è stata questa mostra con enorme affluenza di compratori; fra questi con immensa gioia io ho notato quattro svizzeri.

Quando pensiamo che fino a pochi anni fa quasi tutti gli agricoltori italiani andavano in Svizzera per comperare buoni torelli, aver potuto affermare la bontà della nostra produzione anche in questo campo, mi pare che sia un'alta benemerita per le nostre Istituzioni.

A quest'ultimo proposito del finanziamento degli ammassi le Casse nostre si presentano come le più indicate per assumere tale servizio: e con tale aspirazione esse non intenderebbero sfruttare

un privilegio, ma piuttosto disporsi a compiere più largamente una propria caratteristica missione: solo infatti le Casse di risparmio, in quanto non perseguono fini speculativi, sono in grado di svolgere una speciale azione in favore dell'agricoltura, la quale può sopportare soltanto l'onere di interessi modestissimi; solo le Casse possono impegnarsi in operazioni a lunga scadenza, per anni, lustri e decenni, potendo così soltanto recare valido aiuto alla benemerita classe degli agricoltori, dai quali provengono, per la maggior parte, i depositi raccolti.

Ecco la differenziazione netta tra le Banche e le Casse; le une e le altre sono necessarie allo sviluppo ed alla rete creditizia del Paese, ma tanto le une che le altre debbono contenere il loro lavoro in quelle che sono le direttive segnate dai propri statuti, dalle tavole fondamentali.

In queste altissime attitudini e finalità risiede la caratteristica delle nostre istituzioni; fu dunque necessario, nell'interesse generale, che essa fosse conservata inalterata, mantenendo alle Casse di risparmio la netta ed inequivocabile fisionomia di istituti che attuano precise funzioni di assistenza e previdenza a vantaggio del popolo, per un alto interesse sociale e politico, quale è quello di favorire il risparmio come mezzo di elevazione e miglioramento sociale, senza scopi di lucro o di interesse privato.

Dalla imponente somma di quasi 316 milioni di lire messi a disposizione a tasso di favore per l'edilizia rurale, che partecipa a un tempo ai fini della bonifica integrale e alla bonifica demografica e di giustizia sociale del Governo fascista, ai 600 milioni di lire erogati nei 15 anni di Regime fascista a favore di ospedali, asili, case di redenzione di minorenni, cure marine e alpine, scuole professionali, università, case popolari, lotta antimalarica, è tutta una gamma di opere e di tangibili realizzazioni alle quali hanno contribuito le Casse di risparmio, riscuotendo l'omaggio di fervida e incondizionata ammirazione anche all'estero.

Per questa loro poderosa attività le Casse italiane ebbero l'onore di avere i loro rappresentanti nella Corporazione della previdenza e del credito, anche quando erano escluse dall'inquadramento sindacale.

Entrate ora nell'ordinamento sindacale corporativo, senza eccezioni, la rappresentanza delle Casse nella corporazione dovrà essere riveduta, per adeguarsi all'importanza degli Enti stessi e per uniformarsi a quella delle altre categorie.

Riassumendo ora il mio pensiero, parmi di poter concludere che l'inquadramento sindacale-corporativo delle Casse di risparmio effettuato nell'attuale momento storico, sia quanto mai propizio e tempistico per il loro ulteriore sviluppo e potenziamento.

A questo scopo si cercherà di perfezionare gli organismi ora esistenti, migliorandone l'interno ordinamento, attuando raggruppamenti o fusioni, ove ne sia riscontrata l'utilità, rivedendo linee

LEGISLATURA XXIX — 1^a SESSIONE 1934-38 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 4 APRILE 1938

direttive, ove si presentino casi manchevoli, attuando le riforme suggerite dalla esperienza e provvedendo da parte degli Enti più forti alla assistenza di quelli meno dotati.

Seguendo queste direttive, sarà mia grande ambizione quella di poter dimostrare agli esponenti delle 6000 Casse di risparmio estere, che si adunano nei periodici convegni promossi dall'Istituto internazionale del risparmio (che ho l'onore di presiedere dalla fondazione), come le nostre secolari istituzioni italiane, ravvivate dal nuovo spirito corporativo fascista, sotto l'egida della nuova Federazione, siano sempre esempio e modello a tutto il mondo di organizzazione perfetta e di alte virtù civili.

Perchè in altre Nazioni, come ad esempio la Francia, le Casse di risparmio hanno un compito più semplice, quello cioè di raccogliere il piccolo risparmio e di investirlo in titoli di Stato, mentre in altri Paesi solo da pochi anni le Casse vanno sviluppando e moltiplicando la loro attività sul tipo ormai esemplare delle Casse italiane.

Così operando le Casse corrisponderanno ancora agli intendimenti di Chi sovrintende con mente illuminata e provvida ai destini d'Italia e che, anche nel nostro settore del risparmio e del credito, rappresenta il supremo moderatore, in quanto Egli stesso presiede il Comitato dei Ministri da cui dipende direttamente l'Ispettorato del credito: Egli più volte ha dimostrato (e non a sole parole) l'alta Sua simpatia pel movimento etico ed economico che si svolge attraverso queste Arche Sante (come Egli stesso le ha chiamate) del risparmio, incoraggiandole e proseguire nella loro nobile e tradizionale missione.

Io non posso dimenticare quanto il Duce ci disse, con perfetta sintesi, come sempre confortandoci della sua immediata comprensione, un giorno che Gli abbiamo espresso la nostra costante aspirazione di vedere aumentare le cassette di custodia per i libretti, in modo da dare sempre più anche al piccolissimo risparmiatore la vigile coscienza di questa sua proprietà. Egli ci rispose: « Certamente è così: ogni giorno un proletario di meno e un proprietario di più ».

E soggiunse: « Nella volontà tenace del popolo italiano di lavorare e di risparmiare, è una sicura garanzia del suo avvenire ».

Così ha affermato il Duce; e le Casse di risparmio, conscie dell'alto contenuto etico-sociale di tali memorabili parole, faranno sì che la loro nobile missione, che è appunto quella di incitare ed esaltare nel popolo le sane virtù del lavoro e del risparmio, abbia a risultare sempre più aderente ai comandamenti del Capo, per le maggiori fortune dell'Italia imperiale e fascista. (*Applausi vivissimi*).

BONARDI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONARDI. Onorevoli Senatori, la tanto lamentata e discussa decadenza economica e demografica della montagna è problema assai com-

plesso che si riduce però ad una soluzione semplice: crearvi un ambiente di vita che trattenga la popolazione. È perciò di competenza di tutti i Ministeri, e certo anche di quello delle Corporazioni il quale ha la funzione di armonizzare lavoro e produzione, energie fondamentali della vita economica, che si esplicano con particolare asprezza di difficoltà e perciò vanno sorrette anche nella vasta montagna italiana.

E poichè abbiamo la fortuna che S. E. Lantini, lo sappiamo per ricordi simpatici e per esperienza, è amico ed appassionato dei monti, voglio richiamare la sua attenzione sulle necessità minerarie di una zona delle nostre Alpi: lo farò non da tecnico, perchè tale non sono, ma semplicemente, col buon senso del montanaro!

Non parlo solo pel ricordo delle mie valli e della mia terra bresciana la quale ha un antico orgoglio minerario che risale a Roma, allorchè vi iniziava e sviluppava quelle miniere che diedero armi a tutte le guerre, ordigni a tutte le industrie e per le quali Brescia è raffigurata nel Palazzo Ducale offrente spade, corazze, celate ben temprate e lucenti alla Serenissima. Quel lungo periodo di prosperità della industria mineraria bresciana si inquadra e ricollega alla storia ed alla floridezza dei possedimenti di terra ferma della non mai dimenticata Repubblica Veneta.

Nelle nostre terre la passione del ferro è diventata quasi istinto e così, anche quando le miniere furono abbandonate, restarono nelle maestranze la impareggiabile perizia e l'amore nel lavorarlo.

La situazione mineraria delle montagne di Brescia, Bergamo, Verona, Vicenza, Belluno, di quella che fu la « terra ferma », merita oggi considerazione perchè lassù il disagio e lo spopolamento si ricongiungono alla non mai caduta speranza nelle nostre miniere e nelle loro industrie. Quanti paesi e valli ammirati per la bellezza del paesaggio, numerosi di costruzioni, ora scarsi di popolazione, ridotti a oggetto di interesse turistico, sorsero e fiorirono per le loro miniere oggi, silenti!

La nuova legge mineraria italiana, della quale è stato apostolo ed autore S. E. Belluzzo (lo ricordiamo sempre con gratitudine), ha segnato la comprensione chiara della situazione e non senza significato è stata contemporanea colla presentazione al Capo del Governo di una opera che abbiamo letto con interesse ed anche con commozione: lo studio sulla Politica mineraria della Repubblica Veneta pubblicato dal nostro valentissimo prof. Alberti unitamente al prof. Cessi. Il lavoro illustra completamente, e con grande efficacia, il fervore dell'attività mineraria delle nostre valli durante il dominio veneto rievocandone i fasti e le sventure ma dimostrando una realtà che è ancor viva.

Nelle montagne ricordate si contavano ben 500 concessioni minerarie all'incirca: 225 per rame, 134 per ferro, 85 per piombo, 20 per l'argento ecc. Lo studio illustra le ragioni della deca-

denza: gravezze fiscali, mutamento di mercati, ma sopra tutto l'esaurimento dei boschi consumati per l'alimentazione degli alti forni fusori restati un giorno senza combustibile, costretti ad usare il fossile costoso e lontano.

È certa la esistenza di un rilevante patrimonio minerario: fino al 1930 dalle nostre valli si esportò all'estero minerale di ferro, galena argentifera in quantità sempre minori. Dopo d'allora, malgrado i progressi scientifici e la necessità le miniere furono completamente abbandonate; i forni caddero in rovina e la speculazione, imperniata sulle vecchie leggi, contribuì alla immobilità. Anche in questo campo l'avvento del Fascismo segnò il risveglio, la ripresa. Con la legge 14 aprile 1927 e disposizioni conseguenti, le iniziative ebbero incoraggiamento ed aiuto preparando la realtà di oggi, la realtà autarchica. Per essa finalmente si è compresa la necessità della libertà specialmente per la produzione della materia fondamentale all'attività umana: il ferro!

Crollarono pregiudizi ed ignavie. Si costituì l'Azienda Minerali Metallici Italiani chesi dedica particolarmente ai metalli più ricchi e pregiati. Il Commissariato Generale delle Fabbricazioni di Guerra si rivolse invece anche al prisco ferro mercè la lungimirante sapienza e l'instancabile fervore di S. E. Dallolio, al quale si rivolge la gratitudine del Paese e quella particolarmente di noi bresciani che sappiamo quanto egli conosca ed apprezzi la nostra tradizionale industria. (*Applausi*).

Nelle nostre montagne si cominciano a riprendere i lavori minerari, sono riaperti gli antichi cunicoli, utilizzati i residui di minerale abbandonati agli sbocchi e negli interni delle miniere! Si è riaccesa la fede operosa, si sente giunto il momento nel quale è possibile ridare maggior vita alla economia locale.

Occorre però, e il Ministro è già su questa via, coordinare le attività che si vanno affermando, semplificare e sollecitare le pratiche burocratiche; fondamentale ed urgente è sviluppare organicamente le ricerche: quanti hanno in tanti anni studiato la materia e veduto i luoghi, constatano concordi come finora nei secoli si siano sfruttati e cercati solo i giacimenti più facili, quelli alla superficie. L'esplorazione vera, concreta, in profondità non è mai stata condotta per scarsità di mezzi e di preparazione. Da tutti si invoca che venga spinta la ricerca nell'intimo di quelle montagne che negli strati superficiali danno già ferro, rame, galena.

Vediamo lassù vecchie gallerie, persino coi binari, rimaste interrotte a mezza via quando il minerale cercato non era lontano!

Non è certo il caso di rifare l'esperimento della Compagnia generale escogitata dal Consiglio dei Dieci nel 1683, causa non ultima della rovina e del discredito dell'industria che non sopravvisse!

Lo Stato non può far l'industriale specie in aziende tanto difficili e complesse! Può però parteciparvi per sorreggerle, aiutarle, vigilare nell'interesse del paese.

Come vengono assegnati, e provvidamente, sussidi copiosi agli impianti idroelettrici, alle necessarie ricerche dei petroli e degli idrocarburi, occorre sussidiare le ricerche minerarie. Un sussidio per ogni metro lineare di galleria di ricerca compiuta sul tracciato approvato dallo Stato sarebbe certo fecondo di risultati inattesi e remunerativi.

Il rifiorire, almeno in parte, delle miniere presenta un grave problema pratico ed urgente: quello delle comunicazioni. Infatti si tratta di assicurare la strada dalla miniera alla valle e da questa alle grandi arterie. In un paese come il nostro, che non ha ancora potuto sistemare la viabilità minore, i privati, i Comuni, le Provincie non sono in grado di risolvere la situazione che è fondamentale. È giocoforza provveda lo Stato a questa opera che non sarebbe di grande onere e difficoltà: basterebbe seguire il progresso dei lavori collo sviluppo di strade adeguate.

È poi indispensabile favorire l'antica industria coi nuovi mezzi di sfruttamento. Il regime autarchico all'inizio, pei suoi fini di ricerca e di attrezzamento, può prescindere dal costo ma ha per mira sempre di rendere la produzione redditizia e ciò è possibile per quella mineraria. Esiste nel creato un'armonia sicura e feconda che ne è la misteriosa giustizia!

Gli alti forni fusori sono abbandonati e caduti perchè mancava il carbone di legna, e noi dobbiamo rifare i boschi distrutti, perchè non abbiamo carbon fossile: importarlo è oneroso servaggio. Ma la scienza ci ha dato il forno elettrico e la natura dalle stesse montagne genera e ci offre col minerale il carbone bianco!

Il forno elettrico a pari consumo di carbone di legna, rende più del doppio nella produzione della ghisa, l'elettricità sostituisce il carbone consentendo maggiore e migliore sfruttamento.

Lo so, è arduo compito il vostro, onorevole Ministro! Si tratta di conciliare le esigenze e i doveri dell'industria elettrosiderurgica e di quella idroelettrica! Non è cosa agevole, ma d'altra parte io domando: perchè la montagna deve assistere ai miracoli, giacchè sono tali, coi quali l'industria idroelettrica ricava l'energia e la porta ad enormi distanze a fecondare, arricchire, illuminare il piano, senza avere la più modesta parte di quella forza elettrica che dopo tutto è cosa sua? È un elemento ormai indispensabile di progresso che la montagna generosa dona al paese: perchè non deve essa pure progredire, prosperare, vivere? Io ho sempre, e con me tutti i montanari, considerato come una ironia il contenuto degli articoli 52 e 53 del Testo Unico del 1933 che riguardano i trasporti dell'energia a distanza e dovrebbero assicurarne la partecipazione ai cosiddetti Comuni rivieraschi nei quali si

produce. Essi non hanno mai dato risultati adeguati e concreti!

Il primo limita nella quantità e nel tempo la parte della energia che il Comune può ottenere pei propri servizi. Il secondo fissa dei modestissimi e assai problematici canoni ai Comuni. Tutti vantaggi, sproporzionati come una elemosina, che non possono giovare alla economia ed alle industrie locali; assai raramente concessi perchè richiedono pratiche lunghe, complicate, difficili specie quando la semplicità alpestre deve navigare tra le Sirti dei diversi interessi addestrati e potenti! Bisogna che una buona volta la legge tuteli efficacemente l'interesse generale (inteso equamente si intende anche nei riguardi delle aziende idroelettriche le quali danno tanto impulso alla vita nazionale) e stabilisca, rendendolo facilmente attuabile nella forma, nelle garanzie e colle procedure più opportune, il principio che deve riservarsi al luogo dove è prodotta l'energia elettrica destinata alla industria mineraria. I tecnici certo potranno trovare forme nuove per ottenere l'energia occorrente. Quella idrica in supero va dispersa in troppo grande quantità e può devolversi a tal fine. Mi si suggerì che lo Stato potrebbe disporre che gli impianti idroelettrici per commercio dell'energia fossero calcolati e costruiti adeguandoli non al minimo ma alla media della morbida delle acque così da avere, sia pure a periodi, una certa quantità di forza. Ciò anche perchè ai forni elettrici possono ottimamente servire impianti per erogazioni stagionali: specialmente se si organizzano i forni e le lavorazioni in funzione dello scavo della miniera. Ne risulterebbe un accumulo di importanti quantità di ghisa e acciaio richiedente forti capitali ma si potrebbe istituire (analogamente a quanto si fa colla seta prodotto stagionale tipo) la banca della ghisa in modo che l'industria non si trovi sottoposta ad eccessive scosse ed investimenti.

Sono questioni tecniche nelle quali non oso avventurarmi ma da tempo discusse, che attendono una decisa volontà di risoluzione.

Insomma, onorevoli colleghi, io ho prospettato la situazione come è sentita dagli interessati con attesa ansiosa e fidente!

Affermata l'autarchia liberatrice, dobbiamo, presso la miniera attivata, creare il forno che produce ghisa ed acciaio: vedremo così risorgere e ricostituirsi, in tempi tanto mutati e progrediti, la economia delle nostre valli che tra i boschi non possono prosperare se non colle due loro industrie fondamentali: quella del bestiame e della estrazione e lavorazione del ferro: sarà in tal modo realizzata la loro prosperità.

Riconosceremo così il merito della nostra gente montana alla quale non si può pensare se non con ammirazione e gratitudine giacchè ha sempre dato tutto alla Patria senza nulla chiedere in ogni forma di attività: dalle armi al lavoro. Allorquando si considera lo sforzo ed il sacrificio del montanaro lo spirito si esalta come ad esempio

solenne e ad incitamento ammonitore: alla montagna sempre sana e fedele nel culto delle antiche virtù della stirpe che rendono l'Italia grande diamo questo conforto, questa attestazione di sollecitudine e di simpatia. (*Vivi applausi e congratulazioni*).

BOCCIARDO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOCCIARDO. Onorevoli Senatori, l'onorevole senatore Schanzer, nella sua chiara relazione, ha largamente illustrato gli studi che, sotto l'attivissima guida dell'onorevole Ministro, le Corporazioni hanno compiuto per la formazione dei piani autarchici in ogni settore dell'industria nazionale, studi poderosi che hanno meritato l'alto elogio del Duce.

La vastità degli argomenti non gli ha, naturalmente, permesso di soffermarsi su tutti i punti del formidabile problema; non ha quindi trattato del piano autarchico della siderurgia ed ha appena accennato a quello della energia elettrica.

Sono quindi indotto a richiamare l'attenzione del Senato su questi due argomenti.

Per quanto riguarda il piano autarchico per la siderurgia faccio notare che, mentre in tutti gli altri settori dell'industria il piano autarchico ha lo scopo di aumentare la produzione di quel determinato ramo di attività, nel campo siderurgico, invece, il piano autarchico si propone di mutare parzialmente il sistema produttivo attualmente seguito dalla nostra industria.

Ricordo che la nostra siderurgia si alimenta attualmente come materia prima per l'80 per cento circa con rottami di ferro raccolti all'interno o importati dall'estero, e per il 20 per cento soltanto coi minerali. Ricordo ancora che gli impianti destinati ad utilizzare i rottami differiscono essenzialmente da quelli destinati all'impiego dei minerali.

Il piano autarchico siderurgico ha riconosciuto la necessità di diminuire il consumo dei rottami per aumentare corrispondentemente quello dei minerali: necessità quindi di ampliare gli impianti che impiegano i minerali.

I principali fatti nuovi che sono intervenuti ad imporre le nuove direttive sono quattro:

1° l'aumento del consumo dell'acciaio nel nostro Paese nonostante le limitazioni per il suo impiego nelle costruzioni edili;

2° il sempre maggiore accentramento del mercato di esportazione dei rottami nelle mani degli Stati Uniti d'America e della Francia, e di esportatori minori quali il Lussemburgo ed il Belgio.

Perchè si intuisca il pericolo di una simile situazione, basterà ricordare che nel 1937 la Francia aveva elevato a ben 500 franchi la tonnellata la tassa di esportazione sui rottami di ferro; che il Lussemburgo ed il Belgio l'avevano proibita, e che le nostre importazioni dagli Stati Uniti d'America, oltre all'inconveniente della grande distanza, hanno corso il pericolo di essere totalmente sospese.

3° Fatto nuovo, la tendenza sempre più attiva

dei Paesi esportatori di rottami ad attrezzarsi per consumare essi stessi questa preziosa materia prima che ora esportano parzialmente.

Ed infine:

4° l'invito rivolto ai nostri industriali di abbandonare la preoccupazione relativa al temuto troppo rapido esaurimento dei nostri giacimenti minerari e di estrarre quanto più possibile dalle nostre miniere; determinazione questa di carattere prettamente politico che non poteva essere presa dagli industriali ma soltanto da chi può decidere se questo nostro patrimonio minerario può essere usato con maggiore o minore larghezza.

Il parziale mutamento di indirizzo richiesto alla nostra siderurgia è quindi da attribuirsi a nuove circostanze, non ad errori passati dei nostri industriali.

Attuato il piano autarchico, l'Italia non dovrà importare, nei periodi di normale consumo nazionale, che limitate quantità di rottami di ferro facilmente trovabili nei Paesi, non concorrenti, del bacino del Mediterraneo, e sostituirà le attuali maggiori importazioni di rottami con altre di minerali la cui disponibilità è nelle mani di numerosi altri Paesi non industriali e non concorrenti.

Rimane inoltre la speranza che le nostre intensificate ricerche minerarie portino allo scoprimento di nuovi giacimenti di ferro che vengano a diminuire le nostre necessità di importare i minerali.

Il piano autarchico siderurgico è già pienamente giustificato da questa prima ragione di sicurezza nell'approvvigionamento della materia prima, sicurezza che dobbiamo ad ogni costo conseguire se non vogliamo vedere, come potrebbe oggi accadere, paralizzata la nostra attività di pace e la nostra preparazione alla guerra.

Ma questo piano raggiunge anche un altro scopo di grandissima importanza per noi: quello della economia nella esportazione di valuta che, a parità di produzione, si consegue consumando minerale invece di rottame.

Questa economia valutaria non è costante nel tempo, ma risulta sempre notevole anche se si assume la media di un periodo decennale.

L'economia valutaria aumenta ancora notevolmente quando nella produzione dell'acciaio partendo dal minerale si sostituisca l'altoforno a carbone col forno elettrico.

La Corporazione della metallurgia e della meccanica ha dato a questo processo di elettrosiderurgia integrale la massima importanza, ne ha indicato e disciplinato l'applicazione e gli industriali italiani seguono con fervore queste direttive.

Potrei infatti citare importanti e lodevoli iniziative in questo senso.

Sono appunto queste applicazioni che permetteranno di realizzare le iniziative invocate or ora dal senatore Bonardi a vantaggio dell'economia del Paese e del benessere delle valli bresciane e bergamasche.

Tuttavia, per ora, questa elettrosiderurgia inte-

grale non può costituire una soluzione totalitaria del problema siderurgico italiano.

Si chiede da molti se con l'applicazione del piano autarchico siderurgico oltre ai due essenziali vantaggi, quello valutario e quello della sicurezza dell'approvvigionamento della materia prima, non se ne avrà anche un terzo: quello del minor costo del prodotto in lire.

Questo vantaggio economico è più difficile ad accertarsi perchè entrano in gioco oneri di interessi e di ammortamenti che influiscono in misura maggiore o minore a seconda che si assume una ipotesi piuttosto che un'altra circa la totale produzione annuale.

Comunque si può essere certi che il costo del prodotto in lire non sarà aumentato con l'applicazione del piano autarchico.

L'asso, onorevoli senatori, all'esame del secondo argomento: quello dell'energia elettrica.

Se noi esaminiamo i piani autarchici dei diversi settori industriali noi troviamo che, in tutti indistintamente questi piani, l'energia elettrica ha una funzione essenziale ed indispensabile.

Essa non rappresenta infatti soltanto la forza motrice per l'azionamento dei macchinari, ma per molte industrie anche una vera e propria materia prima.

L'impiego dell'energia elettrica quale materia prima è, ad esempio, indispensabile per la produzione dell'alluminio, del magnesio, del cloro, del carburo di calcio e dei suoi derivati quali la gomma sintetica e la calciocianamide, nonché per la produzione delle ferroleghie ricche, dello zinco e del rame elettrolitico e degli acciai di qualità per i quali è richiesta la fabbricazione al forno elettrico.

L'energia elettrica è pure indispensabile come materia prima se si vogliono produrre in modo veramente autarchico, e cioè senza consumo di carbone estero, i prodotti azotati che vanno dai concimi sintetici, così essenziali per l'agricoltura, all'acido nitrico ed ai nitrati indispensabili per la produzione degli esplosivi.

In un recente articolo pubblicato sul *Popolo d'Italia* l'onorevole Ministro Cobolli Gigli ha comunicato che il complesso degli impianti idroelettrici già messi in costruzione ed in programma dalle varie società ed enti porterà la produzione di energia nel 1941 a superare quella del 1937, escluse le isole, di ben 5 miliardi e 650 milioni di Kwo.

L'industria elettrica si è quindi messa in linea per provvedere ai nuovi straordinari bisogni senza che siano occorsi speciali provvedimenti o incoraggiamenti da parte dello Stato.

Ma se possiamo essere tranquilli per i bisogni di un avvenire immediato, non possiamo esimerci dal chiederci se le riserve di energia idraulica del nostro Paese potranno permetterci di provvedere con uguale facilità ai sempre crescenti bisogni per il futuro.

Questo timore è stato già autorevolmente sollevato da chi da molti anni è l'esponente maggiore dell'industria idroelettrica italiana.

E la risposta non è molto confortante se si considera che l'incremento medio di consumo di energia elettrica negli ultimi 15 anni è stato di 700 milioni di Kwo all'anno e che questo incremento di consumo dovrebbe aumentare per la attuazione dei piani autarchici.

L'onorevole Ministro dei lavori pubblici ha detto nel suo ultimo discorso alla Camera dei Deputati che, in applicazione di un recente decreto emanato per accelerare la costruzione degli impianti idroelettrici, sono state confermate domande di concessione per oltre 5 milioni di cavalli, ciò che corrisponderebbe ad una nuova produzione annua di circa 25 miliardi di Kwo se ed in quanto si realizzi la integrale utilizzazione delle potenze date in concessione.

Ma, per tener conto di una incompleta utilizzazione, il Ministro Cobolli Gigli nel citato successivo articolo nel *Popolo d'Italia* riduce prudentemente la previsione della energia ottenibile dalle concessioni confermate a soli 15-18 miliardi di Kwo annui.

Modesta disponibilità di fronte a grandi futuri bisogni!

Io ho tuttavia qualche speranza che questi calcoli aritmetici siano alquanto pessimisti.

Tutto lascia sperare infatti che i progetti definitivi delle nuove utilizzazioni idrauliche facciano trovare, come è avvenuto in alcuni casi, disponibilità assai maggiori di energia in confronto a quelle previste con valutazioni provvisorie e che l'utilizzazione, adottando gli accorgimenti di cui dirò in seguito, possa risultare maggiore di quella che oggi si può prudentemente prevedere. E poi, esaurite le energie idrauliche che si presentano in condizioni di utilizzazione economicamente più conveniente, come sono quelle di cui si è parlato, si potrà ricorrere alla utilizzazione di quelle meno favorevoli le quali, secondo gli studi del Servizio idrografico dello Stato, risulterebbero ancora assai ragguardevoli.

I 15-18 miliardi di Kwo annui, costituenti la energia dichiarata disponibile e rapidamente realizzabile, potrebbero quindi notevolmente aumentare.

Oltre a ciò possiamo fare affidamento sulle sorgenti di energia geotermica della Toscana e forse anche dei dintorni del Vesuvio e dell'Etna.

Quelle della Toscana, i famosi soffioni del Larderello, costituiscono una confortante realtà: le altre sono per ora una speranza che può avere qualche fondamento.

Sfortunatamente l'entità di queste energie geotermiche non è preventivamente valutabile, perchè non è possibile accertare la rete delle vene sotterranee del vapore e la portata e la pressione di ognuna di esse, come si fa invece agevolmente per i corsi d'acqua dei quali si conoscono le portate e le cadute.

Per l'utilizzazione delle energie geotermiche occorre affidarsi a ricerche quasi empiriche, forare pressochè alla cieca la crosta terrestre fino a

quando il foro incontrerà, se la incontrerà, a profondità sconosciuta, la vena di vapore esplodendo in un soffione.

Il nostro collega senatore Ginori Conti si è acquistato durante quasi un quarantennio di aspro e tenace lavoro grandi meriti in questo campo con la creazione e la utilizzazione dei soffioni del Larderello. Vincendo difficoltà e scoraggiamenti che avrebbero fiaccato persone meno tenaci di lui, egli ed i suoi collaboratori hanno creato una tecnica nuova per queste perforazioni e per l'imbrigliamento del soffione, operazione questa necessaria per dominarlo ed utilizzarlo dopo l'esplosione.

Se sono esattamente informato, la Società, che il senatore Ginori Conti dirige, ha creato soffioni che danno 1 milione di chilogrammi di vapore all'ora e daranno una produzione annua di oltre mezzo miliardo di Kwo.

Mediante queste realizzazioni la Società del Larderello ha potuto impegnarsi a fornire, per la fine dell'anno corrente, alle Ferrovie dello Stato, altra importante quantità di energia elettrica ad un prezzo che può valutarsi pari alla metà circa di quello che le Ferrovie stesse pagano per energia di altra provenienza.

L'Amministrazione ferroviaria è così giustamente premiata della fiducia riposta in questa impresa e dell'appoggio finanziario che, con visione lungimirante, le ha accordato nella sua prima importante realizzazione.

La Società del Larderello ha attualmente in corso di esecuzione altre numerose e importanti perforazioni che le permetteranno di aumentare grandemente e in breve tempo la sua produzione di energia.

Ma, quali che siano le maggiori disponibilità su cui potremo contare in confronto alle attuali valutazioni, noi dobbiamo imporci di ottenere da queste energie la maggiore possibile utilizzazione perchè i nostri bisogni futuri sono grandi.

I soffioni, ad esempio, hanno la specialissima caratteristica di sviluppare una potenza assolutamente costante in tutte le 8.760 ore dell'anno e così queste energie devono essere utilizzate in modo continuo, man mano che si producono, sotto pena di andare parzialmente perdute.

Quando sono utilizzate in modo continuo, esse presentano un notevole vantaggio di costo in confronto alla normale produzione idroelettrica.

Ma vi sono industrie o servizi che possano assorbire in tutte le ore dell'anno una potenza elettrica costante?

Queste sono soltanto le industrie elettrochimiche od elettrometallurgiche. Tutte le altre industrie o servizi, compresa la trazione elettrica ferroviaria, utilizzano la potenza per sole 3.000 ore circa all'anno e per queste applicazioni, quindi, i due terzi dell'energia producibile coi soffioni andrebbe irrimediabilmente perduta e la convenienza di costo in confronto a quella idroelettrica verrebbe ad essere capovolta.

Infatti il vapore non può essere accumulato in

serbatoi grandi o piccoli, come si fa per le acque degli impianti idroelettrici: il vapore che non è utilizzato subito va disperso nell'atmosfera.

Per evitare questo grave inconveniente occorre coordinare l'utilizzazione di queste energie geotermiche con quelle idroelettriche dei laghi o serbatoi artificiali che accumulano le acque nei momenti di eccedenza di energia e le restituiscono nei momenti di deficienza.

Si tratta di problemi complessi e delicati che però la tecnica moderna consente di risolvere in modo completo quando si verificano, come si verificano nel caso del Larderello, determinate condizioni.

Ma ciò che ha importanza di gran lunga maggiore si è di conseguire la utilizzazione integrale delle energie idrauliche.

Sono ancora i laghi artificiali che risolvono il problema, accumulando le acque nei periodi di portate abbondanti dei fiumi e restituendole nei periodi di deficienza.

In questo campo moltissimo è stato fatto ma molto ancora si deve fare.

Non mancano, è vero, nuove iniziative sia nell'Italia Settentrionale che in quella Centrale.

Per riferirmi a queste ultime che meglio conosco, dirò che una delle nostre società industriali ha in costruzione nelle montagne della Sabina, e precisamente sui fiumi Salto e Turano, due grandi laghi fra loro comunicanti, aventi una capacità complessiva di 440 milioni di metri cubi, laghi destinati alla produzione di energia ed anche alla bonifica della pianura di Rieti.

Ma occorre promuovere più intensamente ancora la costruzione dei laghi artificiali, i quali se costituiscono un grande vantaggio per l'economia generale del Paese, non recano quasi mai vantaggi economici all'impresa che li esercisce, ed occorre spingere i nostri industriali a dare a questi laghi quelle maggiori dimensioni necessarie ad ottenere il maggior risultato tecnico, anche se questo non corrisponde al miglior rendimento economico che consiglia, talvolta, di limitare le dimensioni del lago.

Il Testo Unico di leggi sulle acque stabilisce contributi da parte dello Stato nella costruzione di laghi artificiali, contributi che sono variabili a seconda dell'importanza dell'opera nei riguardi dell'interesse pubblico.

Ma il contributo è facoltativo per parte dello Stato e la concessione di esso rimane aleatoria e legata alle disponibilità di bilancio.

Per vincere le esitazioni delle imprese idroelettriche occorrerebbe rendere effettivi questi sussidi in modo che chi si accinge all'impresa possa farvi sicuro assegnamento.

Credo che uno stanziamento anche relativamente modesto sarebbe sufficiente ad intensificare la costruzione dei laghi artificiali.

La preziosa funzione dei laghi cui ho accennato viene grandemente accresciuta allorchando si possa realizzare un funzionamento coordinato

fra i laghi situati in regioni aventi regimi idrici diversi come ad esempio quelli delle Alpi e degli Appennini.

Tutti sanno che le Alpi danno energia durante l'estate per effetto dello scioglimento delle nevi e non ne danno in inverno per effetto del gelo e gli Appennini, viceversa, danno energia durante le piogge invernali mentre sono, generalmente, asciutti durante l'estate.

Il desiderato coordinamento si ottiene con le grandi linee di interconnessione che uniscono regioni fra loro lontane.

L'onorevole Ministro dei lavori pubblici mette bene in luce, nell'articolo che ho già citato, questa necessità ed egli già da tempo, con preveggenza intuizione del problema, ha fatto studiare dai suoi uffici la linea fondamentale appenninica di interconnessione che unisce gli impianti idroelettrici di Terni ai nodi delle grandi reti dell'Italia Settentrionale, in modo da consentire lo scambio di energie fra impianti alpini ed impianti appenninici aventi, come ho detto, un regime idrico complementare.

Ho sentito accennare da qualcuno che potrebbero servire allo scopo le linee primarie che le Ferrovie dello Stato hanno costruito, con una certa larghezza, per il servizio della trazione elettrica ferroviaria che si va man mano estendendo a tutta la Penisola.

Ma questa è una visione rimpicciolita del problema!

Basta ricordare che le linee elettriche primarie delle Ferrovie dello Stato sono costruite per una tensione di 120.000 Volta, mentre le linee di interconnessione sono progettate per un minimo di 220.000 Volta. Ciò significa che, anche nell'assurda ipotesi che le Ferrovie dello Stato potessero destinare interamente una delle due linee elettriche di loro proprietà allo scambio interregionale di energia, le Ferrovie non potrebbero trasportare alla distanza di 500 chilometri, che è quella mediamente necessaria, che circa la settima parte soltanto dell'energia trasportabile colla progettata linea a 220.000 Volta.

E si noti che la capacità di questa linea progettata non è così grande come si potrebbe pensare perchè essa sarebbe già insufficiente agli scambi di energia di cui già oggi si vede la immediata possibilità fra Terni e l'Italia Settentrionale.

Le linee delle Ferrovie dello Stato potranno, quindi, portare un prezioso contributo allo scambio di energia ma soltanto per modeste distanze e potenze.

La realizzazione del piano per lo scambio interregionale di energia è bene avviato verso una sua prima soluzione.

La dorsale appenninica progettata, come ho detto, dal Ministero dei lavori pubblici, è oggi oggetto di studio concreto per la sua realizzazione da parte delle maggiori imprese elettriche nazionali ed il prolungamento di questa linea

LEGISLATURA XXIX — 1^a SESSIONE 1934-38 — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 4 APRILE 1938

da Terni a Napoli, dove fanno capo le linee provenienti dai laghi della Sila, è stato recentemente deciso dalle due società interessate agli scambi fra queste regioni.

Trattando del sistema di laghi artificiali e di linee di interconnessione ho avuto finora presente il solo lato industriale del problema. Ma questo sistema ha una seconda funzione, non industriale, ma specifica ed essenziale nella difesa del Paese.

Alludo all'impiego dei laghi per l'accumulo delle energie non da utilizzarsi nel giro delle quattro stagioni, ma da tenersi in serbo per provvedere alle necessità dell'autarchia di contingenza o di guerra.

Il Governo, attraverso alle Ferrovie dello Stato, mantiene ingenti scorte di combustibili esteri per premunire il Paese contro tale eventualità.

Ma le nostre industrie, lo hanno dimostrato gli studi per i piani autarchici, sono spinte a sostituire ovunque è possibile l'energia elettrica al carbone.

Se noi, profittando specialmente degli anni di piovosità abbondante, riusciremo a costituire riserve di acque in zone a quota elevata, verremo a disporre di preziose riserve di energia elettrica per integrare quelle di combustibili esteri cui ho accennato.

Laghi destinati a questa particolarissima funzione si intravedono realizzabili specialmente nell'Italia Centrale per una capacità di accumulo di forse otto, forse dieci miliardi di Kwo.

Basta pensare che otto o dieci miliardi di Kwo sono l'equivalente di oltre 5 milioni di tonnellate di carbone per vedere quale importanza capitale potrebbe assumere questa seconda funzione attribuita ai laghi ed alle linee di interconnessione.

Questi ultimi laghi e gli impianti relativi possono anche assolvere, in piccola parte, un compito di carattere industriale, ma la parte attinente alla difesa è così preminente che la loro esecuzione non può ritenersi compito dell'industria se non con un potente ausilio dei Ministeri delle Forze Armate.

Onorevoli Senatori, concludo.

Un problema così essenziale quale è quello dell'energia elettrica richiede che si preparino, con larga visione dell'avvenire, tutte quelle provvidenze che, anche a distanza di tempo, possono facilitarne la migliore soluzione.

Queste provvidenze sono, a mio avviso:

facilitare la costruzione dei laghi artificiali rendendo obbligatorio per lo Stato il contributo previsto dalla legge e stanziando i relativi fondi per la sua applicazione;

promuovere la costruzione graduale e tempestiva di una rete di linee di interconnessione, appoggiando l'iniziativa privata per quella parte del compito che questa intendesse assumersi direttamente;

promuovere l'incremento delle utilizzazioni geotermiche valendosi, a scampo di perdita di

tempo e di denaro, della preziosa esperienza, unica al mondo, accumulata in lunghi anni di lavoro dai pionieri di questo nostro particolarissimo ramo della tecnica;

e infine approfondire gli studi per l'eventuale costituzione di grandi riserve di energia elettrica accumulata in laghi con funzione poliennale e da tenere disponibile per il caso di contingenze eccezionali.

Se batteremo queste strade potremo superare ogni preoccupazione e far sì che l'energia elettrica, questa nostra preziosa materia prima, favorisca lo sviluppo delle nostre industrie e faciliti la nostra vittoria nella battaglia per l'autarchia. *(Vivi applausi).*

POZZO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POZZO. Onorevoli Senatori. Concedetemi che molto brevemente accenni ad un argomento che, sebbene da molti anni occupi e preoccupi il Ministero delle corporazioni, non ha trovato ancora, almeno per certi aspetti, la sua concreta definizione.

I Consigli provinciali delle Corporazioni, organi periferici dell'omonimo Ministero, eredi delle cessate Camere di commercio, ma ben diversi da queste per la loro organizzazione e per le loro finalità, sono giunti, attraverso una elaborata e tormentata legislazione — iniziata col 1927 — al preveduto grado di perfetta funzionalità per quanto riguarda l'aderenza di tali Enti alle necessità corporative dell'economia nazionale. Al contrario, le norme che riguardano la sistemazione del personale sono tuttora ben lungi dalla loro equa applicazione.

Solo con Regio decreto 6 agosto 1937-XV vennero date norme per l'inquadramento del personale, per distinguere i Consigli in quattro classi, per comunicare il Regolamento tipo, per fissare le tabelle organiche per ciascuna classe.

I nuovi compiti assegnati ai Consigli sono di notevole importanza e richiedono di essere svolti con coscienza e con attività, specie in ambienti di alto tenore economico.

I Consigli provinciali delle Corporazioni sono il punto di confluenza e di smistamento di tutte le attività economiche e sociali della provincia; sono Enti amministrativi, e come tali hanno funzioni derivanti da almeno un migliaio tra leggi e disposizioni; sono organi propulsivi e coordinatori di interessi economici locali in armonia con gli interessi nazionali; sono infine organi tecnici nel campo economico e sociale, alle dipendenze di molti Ministeri e di altri Istituti (Ministero delle corporazioni, dell'agricoltura, degli scambi e valute, delle finanze, delle comunicazioni, ed anche della guerra, il quale affida ai Consigli un compito importantissimo relativo alla mobilitazione civile).

I Consigli funzionano quali organi consultivi di tutte le Amministrazioni statali e locali in materia economica e sociale.

Sono gli organi diretti e preziosi dell'Istituto centrale di statistica, il quale ha ad essi affidata l'esecuzione dei censimenti economici e demografici.

Sono la lunga mano del Ministero delle corporazioni e l'organo di intelligente esecuzione del controllo e della vigilanza sui prezzi, funzione questa considerata nel suo duplice aspetto, politico ed economico, già di competenza dei Comitati provinciali intersindacali (Regio decreto-legge 3 settembre 1936-XIV).

Così la legge istitutiva li definisce, e così sono infatti: la pratica ha dimostrato inoltre la loro perfetta adattabilità a delicatissime funzioni, ove alla perspicacia deve accoppiarsi la diligenza e la precisione.

Ebbene chi, come me, è a diretto contatto con le nuove funzioni oggi assegnate ai Consigli, e può constatare quanto sia gravoso e delicato un consimile lavoro, è altresì in grado di misurare quale somma di energia, di attività, di coltura, di equilibrio occorra da parte dei funzionari, e quanto sarebbe esiziale agli interessi dell'economia locale non provvedere a collocare il personale in posizione morale ed economica tale da poter trarre da esso tutto quanto occorre ai fini che i Consigli perseguono.

L'onorevole Ministro delle Corporazioni voglia consentirmi di esprimere il mio convincimento che, con le disposizioni finora emanate, non sarà possibile assicurare ai Consigli un personale scelto, nè trattenere il migliore che oggi è ancora in servizio, poichè con esse non si tiene conto di circostanze e di fattori di innegabile valore.

Con la legge del 1927 si è posto il blocco alle carriere degli impiegati delle Camere di commercio, nè è stato concesso di procedere al completamento dei ruoli, mentre i bisogni dei Consigli ogni giorno sono cresciuti.

Sono dunque ormai undici anni che il personale di così importanti istituti non ha potuto in alcun modo proseguire nella propria carriera, nè il nuovo personale fuori ruolo, assunto nel frattempo, ha potuto trovare un principio di sistemazione.

Ricordo che, già nel 1930 — ossia sette anni fa — S. E. Bottai, allora Ministro delle corporazioni, ebbe motivo di scrivere testualmente: «gli impiegati, che so duramente provati dalle vicende della legislazione in materia, oggi che si approssima la definitiva sistemazione delle istituzioni in parola debbono attendere fiduciosi, più che mai, ai loro compiti».

Con le disposizioni legislative e ministeriali dello scorso anno si è poi detto al personale in pianta proveniente dalle vecchie Camere di commercio: Vi confermeremo funzionari presso i Consigli alle condizioni e nella posizione del 7 luglio 1927, ma siate avvertiti che nessuna maggiore posizione gerarchica vi potrà essere concessa qualunque siano le funzioni che avete esercitato nel frattempo.

Ed ai numerosissimi impiegati fuori ruolo, assunti durante questi lunghi 11 anni, per quanto ottimo sia il servizio da essi prestato, si è detto: I più anziani di voi saranno ammessi a concorso per titoli, i meno anziani a concorso per esami, ma — se riconosciuti idonei — ricomincerete tutti la vostra carriera dai minimi gradi.

È possibile questo? Ed è equo? Ma soprattutto è utile ai fini che si propone il Ministero nel riorganizzare questi suoi Istituti periferici, che esso ha interesse di far funzionare perfettamente?

Io ho la persuasione che tale situazione sia stata determinata dall'equivoco ingenerato dal non aver riconosciuto la qualità di fuori ruolo agli impiegati straordinari, cioè la qualità di funzionari occupanti posti di ruolo, non coperti da personale stabile, classificandoli invece avventizi ed applicando ad essi le norme relative agli avventizi statali d'ordine. La denominazione di personale non di ruolo è usata dal Regio decreto 3 giugno 1937-XV, n. 1000, che riguarda l'inquadramento del personale dei Consigli. Esso infatti non è equiparabile agli avventizi statali, poichè questi nel Regio decreto 1937-XV, n. 100, sono definiti «personale sussidiario a quello di ruolo, destinato a coadiuvare quest'ultimo in mansioni di servizio e lavori di cui non è determinata nè può prevedersi la durata».

Questo non è il caso degli impiegati dei Consigli delle Corporazioni fuori ruolo, prevalentemente adibiti a lavori di concetto, che dovrebbero essere eseguiti da funzionari di ruolo e pertanto non da classificarsi personale sussidiario.

Molto più correttamente un recente Regio decreto-legge 30 marzo 1937-XV, relativo alla statizzazione delle Cattedre ambulanti di agricoltura, ha classificato il personale non di ruolo «impiegati aventi stabile rapporto di impiego». È vero che per gli impiegati fuori ruolo, con anzianità fino al 1° gennaio 1932, vi è una disposizione che dovrebbe considerarsi favorevole, in forza della quale sarebbe consentito di coprire con essi i posti disponibili di qualsiasi grado nei ruoli consiliari; ma pare che se ne voglia ora dare una forzata interpretazione, atta a neutralizzare gli utili effetti ai fini dell'organizzazione dei Consigli.

Desidero a questo punto precisare all'onorevole Ministro che io non mi preoccupo tanto dei singoli interessi, i quali, sebbene legittimi, sono sempre subordinati, in regime fascista, agli interessi generali, quanto particolarmente della necessità di dare agli Enti consiliari i mezzi di un perfetto funzionamento.

Le disposizioni di cui al decreto ministeriale 26 maggio 1937-XV danno norme per la formazione dei ruoli organici dei Consigli, assegnandovi funzionari di vario grado, a seconda della classe cui appartiene ciascun Consiglio. Se tali norme non saranno applicate con largo senso di praticità e con ragionato spirito di adattamento, non riuscirà possibile di formare le necessarie gerarchie, di dare ai singoli funzionari le responsabilità che dovrebbero

bero competere a seconda delle attribuzioni loro assegnate, di costituire insomma gli organici che sono effettivamente indispensabili presso qualunque ente pubblico o privato, di maggiore o minore importanza, che intenda regolarmente funzionare. Questo saggio prevede il decreto ministeriale del maggio 1937, che ha approvato le tabelle organiche-tipo per ciascuna classe di Consigli.

Gli stessi capi dei servizi di Statistica e capi della Ragioneria, secondo le norme emanate, non potrebbero essere assunti, quali funzionari statali, che ai gradi minori, anche se provenienti dal personale fuori ruolo, in servizio anteriormente al luglio 1927, ai quali in passato fu concessa la equiparazione agli impiegati in pianta, per quanto concerne gli emolumenti, ed ai quali furono dati in epoche anche remote ripetuti affidamenti di conveniente sistemazione.

E poichè tutti i Consigli si trovano nelle stesse condizioni di assoluta povertà di impiegati in pianta, promovibili a statali, tutti dovranno, pur essendo in organico per tali funzioni posti di vario grado fino al 6° e 7°, accontentarsi di funzionari statali tratti dai fuori ruolo di 11° e 10° grado. Ne nasce l'incongruenza gerarchica che essi avranno alle proprie dipendenze anche funzionari di più alto grado provenienti dal personale in pianta, oppure l'altra incongruenza, ancora moralmente peggiore, di vedersi soppiantati nei propri posti, pur onoratamente coperti da oltre un decennio, da elementi provenienti da altri enti pubblici anche di inferiore importanza, nel caso che fosse deciso di indire pubblici concorsi dai quali gli impiegati fuori ruolo dei Consigli provinciali delle Corporazioni sarebbero senza altro esclusi.

Le difficoltà sorgenti nell'inquadramento delle suddette due categorie di impiegati (capo della statistica e capo della ragioneria) sono tali, che ben sovente mi sono chiesto se non sia il caso di rinunciare senz'altro alla relativa statizzazione.

Non trovo ragione, ad esempio, che il capo statista dei nostri Consigli debba essere statale, mentre non lo sono tutti i dirigenti dell'Istituto centrale di statistica, e non sono statali tutti gli altri infiniti uffici di statistica dei numerosi enti che l'Istituto centrale rigorosamente controlla e disciplina.

Viene fatto di chiedersi perchè da 11 anni una così importante legge di Stato non abbia potuto trovare la sua normale applicazione nella parte che riguarda la sistemazione del personale, ed ho dovuto convincermi che in essa fa forse difetto la intima conoscenza dell'ambiente in cui si svolge la vita di questi Istituti ad immediato contatto con le esigenze della produzione, e dei rapporti che corrono tra funzionari e attività economiche; deficienze che particolarmente si manifestano all'atto della pratica applicazione della legge, e che ne impediscono la regolare attuazione.

Se la legge, così come è formulata, fosse stata applicata dopo pochi mesi dalla sua emanazione, niuno avrebbe avuto alcunchè da ridire. Oggi, ad 11 anni di distanza, non è possibile parlare di applicazione rigorosa delle disposizioni che riguardano gli avventizi, come erroneamente sono chiamati gli impiegati fuori ruolo dei Consigli provinciali delle Corporazioni. Oggi bisogna cercare e ritrovare quegli opportuni accorgimenti, sia pure di eccezione, che già hanno adottato altri Ministeri (Ministero della cultura popolare, Ministero per gli scambi e le valute, Istituto nazionale fascista per gli scambi con l'estero, che più si avvicina per la natura sua di ente parastatale ai Consigli provinciali delle Corporazioni) per la formazione dei nuovi loro organici e per la costituzione dei propri enti periferici.

Analoghi accorgimenti sono stati escogitati, ed opportunamente applicati, in occasione delle riforme degli ordinamenti gerarchici statali, e che conciliano il rigore della legge con la equità sociale e con gli interessi dei singoli.

Posta la questione in questi precisi termini, è logico attendersi che pure il Ministero delle finanze vi aderisca anche in considerazione che ogni maggiore aggravio, del resto compensato da un più sensibile rendimento di lavoro, è a carico esclusivo dei bilanci consiliari.

Segnatamente mi rivolgo a questo Dicastero, inquantochè è notorio che ad una riforma delle disposizioni in esame si oppose sempre, direi tenacemente, il Ministero delle finanze, allegando la necessità di seguire le norme in vigore per gli avventizi statali, e non tenendo conto che qui non trattasi, ripeto, di avventizi, ma bensì di impiegati non in ruolo, la cui figura è ben diversa dagli avventizi.

Devesi inoltre considerare che i Consigli sono enti parastatali locali, il cui personale non deve, necessariamente, seguire le precise norme statali. E se così fosse, a questi impiegati dovrebbe allora essere assicurato l'intero trattamento degli statali, e cioè: possibilità di carriera, trattamento di quiescenza, assistenza previdenziale, facilitazione ferroviaria, ecc.

L'onorevole Ministro Lantini stesso, nella seduta del 19 maggio 1937-XV di questo Consesso, rispondendo al senatore Leicht, relatore sulla conversione in legge del Regio decreto 3 settembre 1936-XV, n. 190, dichiarò che esso ebbe occasione di sostenere il punto di vista prospettato dal relatore, ma si trovò di fronte all'opposizione del Ministero delle finanze.

Del resto, lo stesso Ministero delle corporazioni (compreso della inadeguatezza della legislazione in vigore in confronto alle reali esigenze della vita e dei compiti degli uffici e dei Consigli provinciali delle corporazioni; considerato che in casi analoghi per altre amministrazioni, come dissi, si è riconosciuta la necessità di norme transitorie che evitino il turbamento sempre conseguente a sistemazioni del genere), aveva precisato

in un suo recente schema di decreto le norme di carattere transitorio che molto si avvicinano alla bisogna.

Senonchè, anche questa volta il Ministero delle finanze non ha creduto di decampare dalle proprie decisioni.

Vorrei pertanto rivolgere vivissima raccomandazione all'onorevole Ministro delle corporazioni, perchè si compiaccia di riprendere in esame tutta la materia, ai fini di ottenere:

a) che i funzionari fuori ruolo delle cessate Camere di commercio in servizio anteriormente al 7 luglio 1927, se muniti dei prescritti titoli di studio, morali e politici, fossero equiparati agli impiegati di ruolo anche per la loro eventuale ammissione ai ruoli statali;

b) che per l'inquadramento del personale in pianta fosse tenuto conto anche delle funzioni lodevolmente esercitate dopo l'emanazione della legge del 1927;

c) che il personale fuori ruolo, con anzianità anteriore al 1932, fosse, se meritevole sotto ogni rapporto, e previo concorso per titoli, assegnato ai posti disponibili col grado e trattamento economico relativo (articolo 73-bis, comma 6°);

d) che fosse riveduto il regolamento-tipo pei funzionari consiliari, in modo da dare ai ristretti organici dei singoli Consigli la possibilità di una modesta carriera;

e) che fosse accordato un trattamento di quiescenza più efficace e venissero concesse ai funzionari consiliari quelle provvidenze integrative che assicurano ai funzionari statali l'aiuto ed il concorso dell'Amministrazione nelle più gravi circostanze della vita.

Solo con norme transitorie di questo genere potranno formarsi per la prima volta ruoli organici rispondenti alle necessità dei Consigli provinciali delle Corporazioni, affinchè questi diventino veramente, alla periferia, i migliori collaboratori del Ministero delle corporazioni nell'espletamento dei vasti compiti economici, sociali e politici che il regime corporativo impone al Paese, ed affinchè una numerosa e valorosa schiera di lavoratori trovi alfine la propria onesta e meritata sistemazione.

Con ciò ho doverosamente prospettato, anche in questa sede, l'ingiustizia di una situazione e i danni che ne possono derivare, e lascio ora al Ministero competente l'attuazione degli invocati provvedimenti che ormai urgentemente si impongono. (*Applausi*).

BELLUZZO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BELLUZZO. Onorevoli senatori, chiedo alla vostra benevolenza un po' di tempo per trattare brevissimamente alcune questioni relative all'indipendenza economica dell'Italia. Il mio sarà pertanto un brevissimo discorso tecnico, anche perchè è dimostrato ormai che la tecnica sana, accompagnata dalla fede nel successo, è uno dei fattori della produzione.

È noto a tutti che i problemi relativi all'autarchia sono già in via di soluzione e che verso di essi sono orientate tutte le intelligenze italiane. Voi sapete, onorevoli senatori, che può darsi che in Italia difettino alcune materie necessarie alla produzione, ma nessuno potrà negare che vi sia abbondante la più preziosa, la più necessaria, la più divina delle materie prime: l'intelligenza.

Vi intratterò brevemente sui problemi delle fibre tessili e della cellulosa, di alcuni metalli, dei combustibili e dell'energia elettrica, problemi che sono in questo momento i più urgenti. Credo però doveroso premettere che a questi, come alla soluzione di molti altri problemi dell'autarchia italiana, le Corporazioni fasciste hanno portato un contributo di studio, di idee e di promesse che ha dimostrato, seppure ve ne era bisogno, la necessità e la utilità della loro istituzione.

Incomincio dalle fibre tessili e dalla cellulosa, materia prima intimamente collegata con esse, perchè con la seconda si possono ottenere per via chimica alcune di esse; e la cellulosa serve poi per la fabbricazione della carta.

Voi sapete, onorevoli senatori, che l'importazione delle fibre tessili e della cellulosa costa ogni anno all'Italia 3 miliardi di lire all'incirca.

Ora la cellulosa sia per le fibre artificiali, sia per la carta, può essere ottenuta benissimo, e integralmente come recenti esperienze stanno dimostrando, in Italia, oltre che con la lavorazione delle paglie di frumento e di riso, dai canapuli, e dallo sparto, specialmente dalla coltivazione della canna comune e della canna da zucchero.

Un ettaro di terreno coltivato a canna comune può dare 400 quintali di canna, che lavorati danno 100 quintali di cellulosa pregiata; un ettaro di terreno coltivato a canna da zucchero dà, questa volta come cascame, 230 quintali di canna da cui si ricavano circa 30 quintali di cellulosa. Ora cento quintali di cellulosa ne danno 80 di cotone sintetico (rayon), mentre un ettaro di terreno coltivato a cotone, ne dà in media, nei terreni coltivati poco razionalmente, quattro o cinque, ed in quelli coltivati razionalmente una media fino a dieci quintali.

Con queste premesse ed a loro conclusione io mi domando perchè in Italia si deve coltivare il cotone, pagare cara questa coltivazione, mentre converrebbe invece coltivare la canna.

Quindi penso che la coltivazione del cotone sia bene lasciarla in Colonia, nell'Impero, perchè è una coltura povera, che deve essere fatta dall'indigeno con sistemi semplici. La coltura del cotone non consente spese generali grandi, non sopporta specialmente tributi sindacali e vuole che la mano d'opera sia pagata molto poco. Allora se noi pensiamo alla cellulosa ottenuta dalle nostre piante, specialmente dalla canna, vediamo che si può avere tutto il rayon che si vuole e tutto il cotone artificiale che si vuole e anche, coi moderni pro-

gressi, una fibra che può sostituire la lana. Se pensiamo pertanto al contributo della canapa e a quello della lana degli animali ovini, in Italia ed in Colonia, se pensiamo alla lana ottenuta artificialmente, con processo italiano, dai cascami del latte, arriviamo a questa conclusione che, se non ora, fra breve tempo l'autarchia per le fibre tessili potrà completamente raggiungersi. Altrettanto può dirsi per la cellulosa che serve per fabbricare la carta.

Non vi parlo della seta perchè in questo campo l'autarchia l'abbiamo raggiunta da secoli, poichè l'Italia è stata sempre una produttrice ed una esportatrice di ottima seta.

Per quanto riguarda le fibre da importarsi per eseguire i tessuti o filati che sono destinati alla esportazione, credo non sarà certamente il nostro Ministro per gli scambi e le valute che ostacolerà la importazione di lané e di altre fibre destinate a filati ed a tessuti da vendere sui mercati stranieri, al massimo egli potrà esigere che vengano denunziati i costi esatti della materia prima importata, e quelli ricavati dalla vendita dei tessuti e dei filati all'estero.

Per quel che riguarda la questione del ferro, il nostro egregio e valoroso collega Bocciardo già da diversi anni vi intrattiene, con la sua ben nota competenza, su questo argomento, che è molto importante e che maggiore importanza ha acquistato in questi tempi. Non intendo trattare questa questione dal punto di vista tecnico; voglio trattarla brevissimamente, con poche parole, dal punto di vista economico, perchè, come costruttore e come consumatore, mi preoccupo specialmente del costo dei prodotti siderurgici in Italia; costo che metto in relazione alle condizioni di produzione e di trasporto ed a quello che avviene negli altri paesi. Esso è un po' eccessivo e questa eccessività di costo, a mio modo di vedere, danneggia la nostra industria meccanica e l'industria delle costruzioni navali, soprattutto la prima, che non è in grado di esportare come vorrebbe e come potrebbe. Ricordo che sui mercati stranieri l'industria meccanica svizzera è in concorrenza formidabile con la nostra, eppure sul territorio svizzero non esistono nè carbone nè ferro. Penso dunque che possa essere giustificato un prezzo maggiore di quello dell'estero, ma questa maggioranza dovrebbe comprendere la spesa di trasporto del carbone necessario alle fusioni negli alti forni ed a quelle per il trasporto del minerale importato; ma il margine che c'è attualmente mi sembra che sia molto, ma molto più grande: è un margine che ha permesso e persuaso alcune grandi industrie meccaniche a fabbricarsi esse l'acciaio di cui avevano bisogno, sia pure con la siderurgia del rottame, naturalmente incamerando gli utili che ne derivano a favore della propria industria. Ora noi non dobbiamo preoccuparci soltanto delle grandi industrie meccaniche, dobbiamo tener presente che in Italia vi è un gran numero di medie e piccole industrie meccaniche che hanno bisogno

di avere la materia prima a buon mercato, per vendere i loro prodotti ed anche esportarli. È di queste piccole industrie e in special modo di quelle meccaniche che lavorano i prodotti siderurgici che io mi preoccupo.

Come ha detto il senatore Bocciardo, l'autarchia nella produzione del ferro può essere raggiunta poichè vi è il grande sussidio della produzione della ghisa e dell'acciaio con l'energia elettrica, e per quanto riguarda il minerale l'Italia non deve avere preoccupazioni.

Pertanto confermo quanto ha detto il collega Bocciardo, il quale ha accennato alla necessità di estendere in questo momento l'applicazione di forni elettrici, e credo sia utile permettere anche alle società idroelettriche che hanno dei cascami di energia elettrica di utilizzare questi cascami per la siderurgia. Per questi cascami però bisogna andare molto cauti nella loro utilizzazione per produrre acciaio dai rottami, perchè è molto pericolosa politicamente la siderurgia fatta col rottame, specie in tempo di guerra. Ma la siderurgia che produce con i cascami di energia elettrica della ghisa e quindi dell'acciaio col sistema degli alti forni elettrici o con altro sistema, col quale si possa meglio utilizzare il combustibile nazionale, dev'essere presa in considerazione. Questo combustibile si potrebbe ottenere mediante la distillazione delle ligniti italiane, operazione che può dare un ottimo gas riducente del minerale di ferro: invito pertanto i nostri scienziati e tecnici a studiare questo processo per l'utilizzazione delle nostre ligniti che, attraverso la distillazione, possono dare un ottimo gas. Così certamente l'economia italiana ne avrebbe un grandissimo vantaggio.

Non intendo addentrarmi nella questione dell'industria siderurgica dal punto di vista economico che è molto spinosa; in ogni modo si tratta di un problema importante e molto difficile. La discussione di esso richiederebbe una trattazione ampia, tuttavia io la raccomando alla benevola attenzione dell'onorevole Ministro ed anche del nostro collega senatore Volpi che, con tanta intelligenza ed esperienza, guida le sorti dell'industria italiana.

Accenno brevemente al problema del rame, di cui siamo debitori all'estero per 70 mila tonnellate. Di queste 70 mila tonnellate una metà circa serve per le costruzioni elettriche, per la fabbricazione del bronzo e dell'ottone, ma c'è una forte quota di questa importazione che serve per preparare il solfato di rame.

Ricordo di aver letto un articolo molto interessante del collega Marescalchi sul «Corriere della Sera» in cui diceva: «Signori agricoltori, badate che voi buttate via il solfato di rame, voi sperperate almeno 20 mila tonnellate di rame, perchè date tre volte di più la quantità di rame necessaria. Voi adoperate questo anticrittogamico e irrorate le viti spesso fuori tempo e fuori luogo, e quindi gettate via una quantità di materiale

prezioso che potrebbe farci risparmiare parecchi milioni di rame importato che potrebbe servire per altri usi».

Ricordo due cifre: la media di solfato di rame impiegato in Italia per ogni ettolitro di vino prodotto è di 280 grammi. In Francia, nell'industria vinicola, che come si sa non ha nulla da invidiare alla nostra, si ha la cifra di soli 80 grammi per ogni ettolitro. Non si può pensare che in Francia l'impiego si riferisca al vino e che da noi invece esso si riferisca... al vino mescolato con l'acqua. (*Si ride*). La differenza è troppo forte, c'è il rapporto uno a tre, e quindi non sarà mai abbastanza raccomandato agli agricoltori di risparmiare solfato di rame, perchè risparmiare questo prodotto significa inviare meno oro all'estero.

Altro oro sarà risparmiato con la sostituzione del rame con altri metalli. Anche da noi è in corso di studio, come è stato fatto in Germania, la sostituzione del rame, dove appena si può, con altri metalli, e specialmente con i metalli leggeri e le loro leghe, alle quali si cerca di dare le proprietà elettriche e meccaniche caratteristiche del rame.

E di questi metalli e delle loro leghe, voglio dire qualche cosa, anche perchè qui l'animo nostro si rasserena non solo per la speranza ma per la certezza che i due metalli più leggeri finora utilizzabili, cioè l'alluminio e il magnesio, che rispettivamente pesano 2,7 e 1,7 volte l'acqua mentre il ferro pesa circa 8 volte ed il rame circa 9 volte l'acqua, non mancheranno mai all'Italia, la quale, studiando intensamente ed intelligentemente i processi della loro estrazione dagli abbondantissimi minerali italiani, in modo da realizzare il minimo costo, potrà poi concedersi il lusso di esportarli.

Oggi la produzione in Italia è modesta sia per i nostri bisogni, sia nei confronti con l'estero: la sola Germania produce oggi 120 mila tonnellate di alluminio e 12 mila tonnellate di magnesio all'anno mentre noi, detentori della maggior quantità di minerale d'Europa, siamo ancora al disotto di un quarto di questa produzione che richiede l'impiego di ingenti quantità di energia elettrica a modesto prezzo.

Non ho bisogno di illustrare le molte applicazioni possibili di questi metalli e specialmente delle loro leghe, che ne aumentano la resistenza meccanica, nelle costruzioni dei mezzi di trasporto nei tre elementi, negli strumenti di guerra e specialmente di quelli che devono essere trasportati a dorso di mulo.

Voglio solo comunicarvi che un nuovo processo per l'estrazione dell'alluminio e della potassa dalle nostre abbondanti leucite è stato realizzato in questi ultimi tempi, processo italiano fondato sopra la calcinazione di una miscela di leucite e di detriti di marmo di Carrara, processo che permette, ad esempio, con una trattazione giornaliera di 50 tonnellate di leucite, di ricavare 3.000 tonnellate all'anno di carbonato di potassa, 2.000

tonnellate annue di allumina e di liberare annualmente le vallate del Carrarese di ben 40.000 tonnellate di quei detriti di marmo che obbligano i coltivatori delle cave a salire sempre più in alto, verso le vene meno pure, con costi sempre più elevati di estrazione. Aggiungo che il residuo in polvere di questo nuovo processo può servire, mediante cottura e successiva macinazione, a produrre dell'ottimo cemento Portland artificiale.

La lavorazione dei minerali di ferro, di rame, di alluminio e di magnesio e quella di altri minerali, che già hanno assicurato all'Italia l'indipendenza economica in zone anche molto importanti, richiede l'impiego di combustibili e di energia elettrica.

Permettetemi, onorevoli Colleghi, che io mi intrattenga brevemente sul problema dei combustibili e dell'energia elettrica non per ripetere cose note, ma per fare alcune considerazioni e per dare alcuni suggerimenti. Quale sia la condizione dell'Italia allo stato attuale delle ricerche per quanto riguarda il patrimonio dei combustibili solidi è noto: niente litantrace, molto carbone liburnico (Arsa), molte ligniti, poca antracite. Quale sia l'entità di questo patrimonio è difficile apprezzare: i pessimisti parlano di 300 milioni di tonnellate, gli ottimisti di un miliardo di tonnellate; ce ne è per tutti i gusti. Sta di fatto però che ogni volta che si eseguono razionalmente delle ricerche in terreni dove presumibilmente si pensa che ci possa essere lignite, essa si trova: guardare in proposito all'Azienda carboni italiani che ha esteso le sue ricerche coronate da grande successo in Sardegna, dove ha attualmente trovato ligniti di ottima qualità e in grande quantità. Non solo, ma in Sardegna si è trovata anche una miniera di ottima antracite che potrà sostituire quella inglese. La nostra lignite si è immeritatamente creata una cattiva fama perchè orecchianti e speculatori hanno in passato, per lo sfruttamento, ideato organismi che finanziariamente sono riusciti molto male perchè tecnicamente male organizzati. Dove la lignite (il collega Bocciardo lo sa) è utilizzata con criteri tecnici sani e con spesa limitata essa rende ottimi servizi, perchè se è povera in calorie è onesta nel renderle tutte. Ogni qualità di combustibile deve avere l'applicazione che risponde meglio alla sua composizione; è inutile pretendere di bruciare ligniti contenenti il 25 o il 30 per cento di terra e il 25 per cento di acqua. Per queste ligniti, liberate della massima parte della terra che contengono, con moderni sistemi all'uopo ideati e già sperimentati, come per tutte le altre, può essere ottima la trasformazione, mediante idrogenazione, in combustibile liquido. Questa per me è la vera sorte della maggior parte delle nostre ligniti.

Io mi permetto di raccomandare all'onorevole Ministro la realizzazione di questo processo che può trasformare annualmente migliaia di tonnellate delle nostre ligniti in idrocarburi, ossia in prodotti affini al petrolio.

È nel campo dei combustibili liquidi che occorre concentrare i maggiori sforzi, stimolare il più possibile le iniziative: il petrolio è il pane della civiltà produttrice di oggi, è l'oggetto delle bramosie internazionali, la causa profonda delle lotte odierne fra i popoli, i quali stanno consumando il capitale accumulato nelle viscere della terra con una frenesia ed una indifferenza veramente preoccupanti.

In Italia i combustibili liquidi sono, come è noto, per la maggior parte importati; notevole potrà essere il contributo dei pozzi italiani di Albania; ma molto modesto è il contributo del sottosuolo italiano. Eppure che il petrolio esista in alcune regioni del sottosuolo italiano è un fatto dimostrato, sia dalla produzione delle società che lo hanno fino ad oggi estratto, in alcune località, sia da molte manifestazioni identiche a quelle che sono servite di indicazione per la scoperta dei più grandi depositi di petrolio delle regioni petrolifere straniere, sia dalla presenza di milioni di tonnellate di schisti bituminosi e di rocce asphaltiche dalle quali si è già iniziata, con processo italiano, l'estrazione dell'olio pesante.

Con tutti questi precedenti molto promettenti, di cui è cenno anche nelle relazioni di compagnie petrolifere straniere che hanno fatto eseguire da esperti accurate indagini nelle regioni italiane più indicate, l'Azienda Generale Italiana Petroli non è stata fortunata fino ad oggi nelle ricerche, che sono costate allo Stato parecchi milioni. E pertanto viene voglia di pensare che la tecnica delle ricerche debba in Italia essere diversa da quella sperimentata all'estero, o perchè i nostri giacimenti sono molto numerosi ma di modesta entità, o perchè sono a profondità maggiori della media, giacchè non intendo mettere in dubbio né la capacità dei tecnici e tanto meno la loro fiducia nel successo. Quella fiducia che costituisce sempre un legame tra la piccola anima delle cose nascoste in seno alla terra e la grande anima che Dio ha dato agli uomini, legame che aiuta le ricerche stesse. Credere nel successo è già in parte averlo raggiunto. Tempo verrà in cui i grandi depositi di petrolio della terra saranno esauriti e così pure le miniere di carbon fossile, oppure di difficilissima coltivazione. Per allora l'intelligenza umana avrà, auguriamoci, scoperto il sistema semplice per riprodurre rapidamente il processo di idrogenazione delle rocce calcaree che la natura ha compiuto lentamente nei millenni per creare il petrolio, senza alcuna spesa. Allora l'Italia potrà contare sull'immenso patrimonio di rocce calcaree contenenti circa 120 chilogrammi di carbonio combinato per ogni tonnellata di roccia; ma, in attesa di questo lontano evento, auguriamo ai nostri ricercatori di petrolio la fortuna che la nuova Italia è degna di avere.

Esprimiamo pertanto anche il voto che ho sentito testè manifestato in altra forma, con grande entusiasmo dall'amico Bonardi, che lo studio e il

rilevamento del nostro sottosuolo vengano effettuati con gli uomini e gli strumenti necessari: troppo pochi sono oggi gli uffici minerari, troppo scarso vi è il personale; anche se esso è composto di ottimi ingegneri, la loro attività è quasi completamente assorbita dalle pratiche di ufficio. Come esistono e funzionano egregiamente le cattedre provinciali dell'agricoltura, come si sono creati in ogni provincia gli uffici per i provveditori agli studi, io penso sia necessario creare in ogni provincia i prefetti del sottosuolo, e che questi siano dotati dei mezzi e degli strumenti necessari per poterlo esplorare in maniera che queste persone degne non siano distolte tutto il giorno da pratiche, da passaggi di carte e possano girare la provincia, fare gli assaggi ed effettuare le ricerche che certamente porteranno all'Italia delle sorprese. La spesa sarebbe largamente compensata dai risultati delle ricerche.

So che il Ministro Bottai ha preso molto a cuore la formazione, nelle scuole, dei tecnici e degli ingegneri minerari allo scopo di preparare i nuovi quadri con uomini di capacità e soprattutto di fede, i quali non abbiano che il desiderio di sfatare la leggenda che il nostro tormentato sottosuolo è povero di materie prime; questa preparazione sarà molto utile all'economia imperiale dell'Italia.

Come ha detto il collega Bocciardo, lo svolgimento del programma autarchico italiano tracciato dal Duce chiede la creazione di ben 5 miliardi di chilowatt-ora di energia elettrica. Se guardiamo alla cifra essa è imponente nel suo valore assoluto, ma quanto al suo valore relativo non preoccupa gli industriali elettrici italiani che hanno sempre saputo far fronte ai bisogni, tanto è vero che l'unica cosa che non è mai mancata all'Italia è l'energia elettrica.

E del resto le disponibilità italiane di energia idroelettrica sono prudenzialmente valutate a 32 miliardi di chilowatt. Ma forse si tratta del patrimonio che si può utilizzare con facilità e con una qualche continuità. Io credo, come ha detto il collega Bocciardo, che la creazione dei serbatoi pluri-annuali porterà questo quantitativo di energia ad essere raddoppiato; noi potremo allora guardare con maggiore sicurezza e tranquillità in faccia a tutte le applicazioni elettrotecniche, che interessano l'autarchia, tenendo presente però che sono applicazioni che richiedono l'energia continua. Quindi il Ministro dei lavori pubblici farà bene nel dare la preferenza, nelle concessioni, alle domande fatte dagli industriali siderurgici o chimici che intendono eseguire impianti per la utilizzazione di energia fluente, lasciando quella dei serbatoi alle compagnie elettriche perchè i serbatoi rispondono meglio alla economia nazionale sebbene costino di più.

Ho sentito che per l'estrazione del magnesio si è impiantata in Sardegna un'industria la quale paga l'energia elettrica 17 centesimi per chilowatt-ora. Mi domando perchè questa industria

non debba essere trasportata in Toscana dove l'energia elettrica dei soffioni costa circa un terzo cioè 6 centesimi per chilowatt-ora, e dove abbondano i carbonati purissimi di magnesio che possono dare un materiale migliore di quello che si ha in Sardegna. Esprimo quindi l'avviso che continui pure questa industria in Sardegna ma che si cerchi al più presto di portare anche in Toscana una utilizzazione tanto importante per la nostra economia.

Onorevoli Senatori, come ho già detto, i provvedimenti per l'indipendenza economica della Nazione sono in cammino. I produttori italiani assecondano il movimento con uno spirito ed una volontà che fanno loro onore.

Coloro che sono nati in questo secolo, e sono maturati nel nuovo clima politico dell'Italia, e sono ormai abituati alle grandi cose, guardano forse con indifferenza a questo sforzo oscuro ma tenace che l'Italia dei produttori sta affrontando. Ma noi che apparteniamo allo scorso secolo, che abbiamo avuto nelle scuole maestri preclari dei quali nessuno può mettere in dubbio il valore e l'alto patriottismo, ma che talvolta ci hanno insegnato più l'ammirazione per le produzioni straniere che la fede nelle energie e nella produzione del nostro suolo e sottosuolo, che ci hanno persino dimostrato che l'Italia non avrebbe mai potuto produrre tutto il grano sufficiente ai propri bisogni, noi che siamo maturati in un clima politico di rinuncie, e talora di viltà, illuminate per breve tempo dalla viva luce dell'eroismo italiano mai spento, non possiamo, di fronte agli eventi che incalzano, non sentirci l'animo gonfio di gioia e di gratitudine. La nostra vita di studio, di lavoro, di passione, di sacrifici e di speranze ha, speriamo per tutti il più lontano possibile, un tramonto che illumina con una calda e serena luce anche il passato, un tramonto al quale possiamo accostarci sorridenti, perchè le speranze che abbiamo concepite sulla possibilità della indipendenza economica e politica dell'Italia, e sulla sua conseguente grandezza, sono ormai una concreta ed immutabile realtà. (*Vicissimi applausi, molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il senatore Pozzo, ha insieme con altri senatori presentato, a conclusione della discussione su questo disegno di legge, un ordine del giorno che ritengo sia già stato da lui svolto in sede di discussione generale, e di cui do lettura:

Il Senato del Regno — considerando che nessun aggravio deriverebbe alle finanze dello Stato poichè i Consigli Provinciali delle Corporazioni provvedono direttamente sui loro bilanci — fa voti che il Ministero delle Corporazioni proceda sollecitamente alla sistemazione di tutto indistintamente il personale dei Consigli Provinciali delle Corporazioni sia in pianta che avventizio, analogamente a quanto è stato fatto per funzionari di altri Ministeri ed Enti pubblici, tenendo presenti Panzianità

di servizio e le attribuzioni svolte da tali funzionari.

POZZO, SAILER, FLORA, BONARDI, ANSELMI, JOSA, SANDICCHI, COZZA, GHERSI, GESUALDO LIBERTINI, MONTEFINALE.

Dichiaro chiusa la discussione generale.

Il seguito della discussione di questo disegno di legge è rinviato alla seduta di domani.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione e prego gli onorevoli senatori segretari di procedere allo spoglio delle urne.

(*I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti*).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Acquarone, Ago, Amantea, Anselmi, Antona Traversi, Asinari di San Marzano.

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

Caccianiga, Cagnetta, Calisse, Casanuova, Casoli, Castelli, Catellani, Cattaneo Giovanni, Caviglia, Chersi Innocente, Cian, Ciceonetti, Ciraolo, Concini, Contarini, Conti Sinibaldi, Conz, Cozza, Credaro, Cremonesi, Crispolti, Crispo Moncada, Curatulo.

Da Como, Dallolio, D'Ancora, De Capitani D'Arzago, Della Gherardesca, De Marinis, De Martino Giacomo, De Michelis, De Riseis, De Vito, Di Benedetto, Di Donato, Di Frasso, Di Vico, Dudan, Durini di Monza.

Facchinetti, Felici, Ferrari, Flora, Foschini, Frascchetti.

Gallarati Scotti, Gherzi Giovanni, Giannini, Giordano, Giuria, Giuriati, Graziosi, Guaccero, Gualtieri, Guglielmi, Guidi.

Imperiali.

Josa.

Lago, Lanza Branciforte, Libertini Gesualdo, Libertini Pasquale, Luciolli.

Majoni, Mambretti, Mantovani, Maragliano, Marozzi, Mayer, Mazzoccolo, Millosevich, Montefinale, Mori, Mormino, Mosconi.

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

Orlando, Ovio.

Padiglione, Peglion, Perris, Petrone, Piccio, Pinto, Piola Caselli, Pitacco, Porro Carlo, Pozzo, Pujia.

Raineri, Renda, Romano Santi, Rota Giuseppe, Ruffo di Calabria, Russo.

Sailer, Salata, Salucci, Salvago Raggi, Sanarelli, Sandicchi, Sani, San Martino, Santoro, Scaduto, Scavonetti, Scipioni, Scotti, Sechi, Silj, Sirianni, Sitta, Soler, Spiller, Strampelli, Suardo.

Tacconi, Tassoni, Theodoli di Sambuci, Todaro, Tofani, Tolomei, Tomasi della Torretta, Torre, Tournon.

Valagussa, Versari, Vigliani.

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 delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII (2165):

Senatori votanti	156
Favorevoli	150
Contrari	6

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti	156
Favorevoli	150
Contrari	6

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti	156
Favorevoli	150
Contrari	6

Il Senato approva.

Concessione di un nuovo termine agli ex-combattenti per la iscrizione negli albi degli ingegneri e degli architetti (2173):

Senatori votanti	156
Favorevoli	150
Contrari	6

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti	156
Favorevoli	150
Contrari	6

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti	156
Favorevoli	150
Contrari	6

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti	156
Favorevoli	149
Contrari	7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1937-XVI, n. 2392, concernente provvedimenti per la produzione della gomma da «guayule» (2181):

Senatori votanti	156
Favorevoli	150
Contrari	6

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti	156
Favorevoli	150
Contrari	6

Il Senato approva.

Agevolazioni fiscali a favore dell'Unione Fascista fra le famiglie numerose (2185):

Senatori votanti	156
Favorevoli	150
Contrari	6

Il Senato approva.

Decentramento del servizio della determinazione degli stipendi degli ufficiali di complemento e di quelli della riserva provenienti dal complemento (2191):

Senatori votanti	156
Favorevoli	152
Contrari	4

Il Senato approva.

Istituzione del « Registro nazionale delle varietà elette di frumento » e disposizioni per la diffusione della coltivazione delle varietà stesse (2195):

Senatori votanti	156
Favorevoli	152
Contrari	4

Il Senato approva.

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

Senatori votanti	156
Favorevoli	152
Contrari	4

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti	156
Favorevoli	152
Contrari	4

Il Senato approva.

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

Senatori votanti	156
Favorevoli	151
Contrari	5

Il Senato approva.

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

Senatori votanti	156
Favorevoli	151
Contrari	5

Il Senato approva.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito i senatori Salata, Felici, Cian, Berio, Gualtieri, Facchinetti a presentare alcune relazioni.

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

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 Province (2221).

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 febbraio 1938-XVI, n. 204, contenente norme per l'amministrazione delle Casse di risparmio e di Monti di pegno di prima categoria (2218).

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1^o marzo 1938-XVI, n. 201, riguardante trasferimento di personale statale comandato nei ruoli del Ministero della cultura popolare (2219).

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1938-XVI, n. 182, contenente disposizioni integrative per il personale del Ministero per gli scambi e per le valute (2223).

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1938-XVI, n. 181, contenente disposizioni relative al trattamento economico per il personale addetto agli Uffici commerciali all'estero (2222).

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 dicembre 1937-XVI, n. 2300, relativo alla costituzione dell'Ente di colonizzazione di Romagna d'Etiopia (2146);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 dicembre 1937-XVI, n. 2314, relativo alla costituzione dell'Ente di colonizzazione del Veneto d'Etiopia (2147);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 dicembre 1937-XVI, n. 2325, relativo alla costituzione dell'Ente di colonizzazione di Puglia d'Etiopia (2148).

PRESIDENTE. Do atto ai senatori Salata, Felici, Cian, Berio, Gualtieri, Facchinetti della presentazione di queste relazioni che saranno stampate e distribuite.

Domani martedì 5 aprile seduta pubblica alle ore 16, col seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

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

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 giugno 1937-XV, n. 1114, riguardante il nuovo ordinamento del Consiglio nazionale della ricerche (1935). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 novembre 1937-XVI, n. 2119, recante disposizioni per la disciplina del commercio della manna (2140). — (Approvato dalla Camera dei Deputati);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 gennaio 1938-XVI, n. 48 con il quale è fondato in Roma un Istituto Nazionale per le relazioni culturali con l'estero (2149). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*;

Istituzione dell'Ente nazionale fascista per la protezione degli animali (2170). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*;

Conti consuntivi del Fondo generale del Corpo degli agenti di custodia delle carceri per gli esercizi finanziari 1933-34, 1934-35 e 1935-36 (2172). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 settembre 1937-XV, n. 1918, concernente l'assicurazione contro le malattie per la gente di mare (2174). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1938-XVI, n. 143, relativo al riordinamento organico dell'Amministrazione centrale della Marina mercantile (2182). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*;

Nuove disposizioni sul reclutamento del personale d'ordine per il ruolo dell'Amministrazione centrale della guerra (2192). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 marzo 1938-XVI, n. 165, che apporta modificazioni alle norme per la nomina a consigliere della Corte dei Conti (2200);

Approvazione del contratto 13 maggio 1937-XV, concernente cessione al Comune di Milano delle due caserme demaniali « Villata » e « Manara » (2204). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*;

Modificazione della composizione del Comitato di liquidazione delle pensioni di guerra (2206). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*;

Modificazioni alla legge 31 dicembre 1934-XIII, n. 2150, contenente norme sull'istruzione premilitare (2208). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 febbraio 1938-XVI, n. 177, relativo alla concessione di una pensione straordinaria alla vedova del capitano di corvetta Enrico Perducchi, pioniere africano (2211);

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);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1938-XVI, n. 194, relativo al finanziamento della Sezione autonoma della Cassa di risparmio della Libia per le case popolari (2215).

III. Discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero per gli scambi e per le valute per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII (2189). — *(Approvato dalla Camera dei Deputati)*.

La seduta è tolta (ore 20,35).

Prof. GIOACCHINO LAURENTI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti