

SENATO DEL REGNO

Assemblea plenaria

XX^a RIUNIONE

MERCOLEDÌ 15 MAGGIO 1940 - Anno XVIII

Presidenza del Presidente S U A R D O

INDICE

Congedi	Pag.	545
Disegni di legge:		
(Discussione):		
« Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX » (669). — (Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni)	Pag.	545
HOST VENTURI, <i>Ministro delle Comunicazioni</i>		546
« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941, anno XIX » (675). — (Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni)		562
GUACCERO		562
BUFFARINI GUIDI, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i>		564
« Stato di previsione dell'entrata e stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX » (677). — (Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni)		566
RICCI FEDERICO		566
BEVIONE		572

La riunione ha inizio alle ore 9,30.

RENDA, *segretario*. Dà lettura del processo verbale della riunione precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Sono stati accordati congedi ai senatori: Bacci per giorni 2; Bodrero per giorni 3; Diena per giorni 2; Guidi Francesco per giorni 2; Quilico per giorni 2; Scipioni per giorni 2.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941, anno XIX » (669). — (Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX ».

Prego il senatore segretario Renda di darne lettura.

RENDA, *segretario*, legge lo stampato n. 669.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore De Vito.

DE VITO, *relatore*. Rinunzia a parlare.

HOST VENTURI, *Ministro delle comunicazioni*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

HOST VENTURI, *Ministro delle comunicazioni*. Prima di illustrare le singole parti del Bilancio delle Comunicazioni, ritengo opportuno soffermarmi sulle difficoltà di portata generale fra le quali si è svolto, durante gli ultimi mesi, il lavoro delle quattro Amministrazioni che mi sono affidate.

Gli avvenimenti internazionali dello scorso settembre segnarono l'inizio di un periodo di perturbamento delle correnti di traffico. Alcune di esse sono deviate, altre sopresse, altre infine si sono fortemente sviluppate. Esigenze nuove, improvvise e rapidamente variabili da allora sono sorte e sorgono di frequente, s'intrecciano e si sovrappongono creando improvvisamente bisogni ai quali non sempre si può subito provvedere nonostante l'abnegazione degli uomini e l'intenso sfruttamento dei mezzi.

Per queste anormali condizioni i programmi di nuove opere e di nuovi mezzi, già in pieno sviluppo, richiedono maggiori sforzi e maggiori spese; mentre occorre dare ai provvedimenti con finalità autarchiche quella rapidità che costituisce un imperativo categorico nel settore delle comunicazioni non meno che negli altri campi della vita italiana.

È naturale quindi che le previsioni di bilancio, ampiamente illustrate dal senatore De Vito nella sua accurata ed esauriente relazione, della quale vivamente lo ringrazio, risentano di queste speciali condizioni e debbano essere valutate in relazione alle incertezze che presentano i traffici, dalle quali derivano incertezze non minori sia nell'entità delle spese, sia nell'ammontare degli introiti per le grandi aziende autonome delle Ferrovie dello Stato e delle Poste e Telegrafi che fanno parte del Ministero.

FERROVIE DELLO STATO. — *Bilancio*. — Il Bilancio delle Ferrovie dello Stato per il prossimo esercizio 1940-41 è stato previsto prudentemente in pareggio, ma, come rileverete dai dati che esporrò sinteticamente, si può ritenere che il risultato effettivo presenterà un avanzo, come già si verifica dall'esercizio 1936-37.

Il Bilancio 1938-39, come è noto, si chiuse con un avanzo di 213 milioni in cifra tonda, nonostante la diminuzione verificatasi nel traffico merci, che dall'aprile 1938 si è protratta a tutto il gennaio 1939, e nonostante le maggiori spese di personale e di materiale sostenute durante l'esercizio. Tale avanzo fu possibile realizzare per i provvedimenti tempestivamente adottati dall'Amministrazione.

L'esercizio in corso si iniziava in buone condizioni, in quantochè la ripresa del traffico merci dal febbraio 1939 in poi si era andata accentuando. Senonchè gli avvenimenti internazionali dello scorso settembre minacciavano di alterare completamente lo stato di equilibrio raggiunto.

L'aumento del traffico merci, interno ed in transito, che in condizioni normali rappresenta un elemento favorevole, ha costituito, invece, per la rapidità con la quale si è manifestato, per le sue proporzioni ed anche per il determinarsi di correnti affatto nuove, una ragione di maggiori spese e per l'assunzione di nuovo personale e per l'approvvigionamento di altro materiale. Cosicchè nonostante i maggiori introiti del traffico, non si sarebbe potuto far fronte al sensibile maggior costo dell'esercizio, aggravato anche dall'aumento considerevole, progressivo e rapido di tutti i prezzi e dal recente aumento degli stipendi, se non si fossero adottati immediati provvedimenti atti ad evitare non solo una probabile riduzione degli utili, ma anche un disavanzo di bilancio.

Riforma delle tariffe merci. — A tale scopo si è attuata infatti un'organica riforma delle tariffe merci con adeguamento dei prezzi alle mutate condizioni, ma non nella proporzione che sarebbe stata giustificata dal valore della lira-oro, bensì nella misura minima richiesta dalle esigenze del bilancio. Infatti, il prezzo medio per tonnellata-chilometro, che era di centesimi 4,95 nel 1913-14, raggiunge ora i centesimi 24. Di conseguenza,

anzichè un aumento, rispetto all'anteguerra, del 520 per cento, che sarebbe stato in relazione al valore della lira-oro, si è attuato un aumento limitato al solo 380 per cento. Tale limitazione fa sì che i nostri prezzi siano tuttora inferiori a quelli praticati da quasi tutte le altre amministrazioni europee.

Con la riforma si è inoltre riordinato radicalmente il nostro sistema tariffario, che era divenuto sempre più complicato in conseguenza dei numerosi provvedimenti adottati a più riprese per fronteggiare necessità contingenti. Le classi dei prezzi da 300 sono divenute 60; la nomenclatura delle merci è stata riveduta ed aggiornata.

La semplificazione delle nostre tariffe, che erano divenute quasi inaccessibili agli utenti, ha soddisfatto pienamente le categorie degli industriali, commercianti ed agricoltori, i quali, a mezzo delle rispettive Federazioni, hanno espresso il loro compiacimento.

Le previsioni per il prossimo esercizio sono state fatte senza tener conto del maggior onere di circa 230 milioni di lire determinato dall'aumento degli stipendi, ma senza tener conto neppure del maggior gettito che sarà prodotto dall'adeguamento delle tariffe. Ora poichè è presumibile che tale maggior gettito superi le maggiori spese e tenuto conto anche dei risultati già conseguiti nell'esercizio in corso, che presentano nei primi dieci mesi un aumento di oltre un miliardo, rispetto all'anno precedente, si può considerare più che fondata la speranza di ottenere nel 1940-41 risultati sensibilmente superiori a quelli previsti, se, naturalmente, non interverranno fatti nuovi che possano sconvolgere il nuovo stato di equilibrio che ci siamo sforzati di raggiungere.

Con l'avanzo sperato sarà possibile sviluppare il programma di lavori già in corso di esecuzione e provvedere all'acquisto di materiale rotabile.

Programma di lavori e provviste di materiale. — Programma destinato ad elevare la potenzialità della rete mediante tutti i più moderni perfezionamenti tecnici; programma che comprende molti lavori da ultimare, primi fra tutti quelli connessi con l'Esposizione Universale di Roma e che ora sono in pieno sviluppo, nonostante le difficoltà di approvvigio-

namento dei materiali. Si va dalla sistemazione ferroviaria di Roma a quella delle linee dei Castelli Romani; dal miglioramento radicale di molti impianti di stazione a raddoppiamenti di binario, a nuovi posti di incrocio e a nuovi binari di precedenza; dalla costruzione di ponti alla sistemazione di nuovi impianti di sicurezza, di apparati centrali, di segnalamento e di illuminazione.

Tutto ciò senza parlare dell'elettrificazione e del nuovo materiale mobile, che costituiscono pur sempre i due grandi capitoli di spesa per la trasformazione dei nostri servizi e per il loro adeguamento alle nostre esigenze autarchiche.

Su questo punto già il consigliere nazionale Giarratana, nella sua elaborata e pregevolissima relazione alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni, ha esposto numerosi dati ed elementi che dimostrano la rapida trasformazione della nostra trazione; ma io voglio tuttavia assicurare il senatore Belluzzo che su questa via procederemo senza soste e con la maggiore alacrità.

All'inizio dell'anno XVIII la trazione elettrica è stata estesa alla linea Chiasso - Milano - Voghera e al tronco Orte-Falconara, che rappresentano le saldature necessarie per realizzare nuovi lunghissimi itinerari ad esercizio elettrico, itinerari di importanza fondamentale nel sistema ferroviario europeo.

Ormai si effettua il servizio con trazione elettrica fra le Alpi e lo Stretto di Messina con una linea tutta elettrificata a corrente continua della lunghezza di 1371 chilometri, e del pari si è attuato con linea elettrificata un collegamento più rapido della rete svizzera con il porto di Genova.

Agli itinerari esistenti fra i transiti di Ventimiglia e Modane e lo stretto di Messina, il secondo itinerario di ben 1561 chilometri, si è aggiunta la comunicazione da Chiasso, per Roma e Napoli, sino a Reggio Calabria per tre vie diverse: per Genova, per Firenze e per Ancona.

Presso la stazione di Riccione è stato eseguito un importante impianto per la conversione di frequenza, che è il più grande del mondo; analogo impianto è prossimo ad entrare in funzione anche a Civitavecchia.

Scopo di tali impianti è quello di ottenere

la «interconnessione» fra le fonti di alimentazione, che producono energia a frequenza diversa, in modo da garantire la reciproca riserva e la migliore utilizzazione delle potenze disponibili nei vari centri di produzione.

Le possibilità offerte dai gruppi di Riccione e di Civitavecchia avranno una notevole influenza sulla regolarità e sull'economia di tutta la rete elettrificata. I due gruppi inoltre, mediante il complesso di oltre 8 mila chilometri di terne primarie ferroviarie, che ormai collegano tutti i più importanti centri della Penisola, potranno anche tornare assai vantaggiosi all'economia generale del Paese, facilitando gli scambi dell'energia fra le varie regioni produttrici e contribuendo così, in modo assai sensibile, alla migliore utilizzazione delle esistenti possibilità.

La stazione di Riccione è stata visitata da numerosi tecnici italiani e stranieri, in occasione del recente Congresso di elettrotecnica tenuto a Bologna, al quale hanno preso parte con pregevoli ed apprezzate memorie anche molti funzionari delle Ferrovie dello Stato.

Il Congresso ha riconosciuto con ammirazione il progresso raggiunto dalle Ferrovie dello Stato, che hanno conseguito un indiscutibile primato in fatto di elettrificazione ferroviaria.

Con le opere che ho indicato, il secondo gruppo dell'intero programma di elettrificazione di 9 mila chilometri, fissato nel 1932 da Costanzo Ciano, è già stato attuato e si è iniziata l'esecuzione del terzo e penultimo gruppo per il quale, con provvedimento già presentato alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni, vengono assegnati 3 miliardi. I lavori relativi saranno condotti con la maggiore sollecitudine possibile in relazione alle difficoltà del momento.

Il 28 ottobre u. s., è stata ultimata ed inaugurata la grande stazione di Messina, iniziata nell'agosto 1937 col primo colpo di piccone dato dal Duce. Con la stessa data si è inaugurato il doppio binario sul tronco Narni-Orte, cosicchè ormai la città industriale di Terni è collegata con Roma a mezzo di una linea tutta a doppio binario. I lavori per la sistemazione ferroviaria di Roma e Genova procedono alacramente. Ed altrettanto avviene per la nuova stazione di Venezia,

che sarà in tutto degna della Regina dell'Adriatico.

L'elettrificazione ferroviaria rappresenta una delle nostre maggiori affermazioni autarchiche; ma posso assicurare che per tutti i nuovi impianti, come per tutto il nuovo materiale rotabile, vi è la vigile, costante preoccupazione di adoperare nella massima misura possibile materiali nazionali.

Talvolta queste realizzazioni sono affatto nuove e richiedono prove pazienti e tentativi coraggiosi: ma i tecnici ferroviari, in stretta collaborazione con quelli dell'industria, non paventano le novità più audaci e si sforzano di contemperare le esigenze inderogabili della sicurezza delle costruzioni con lo sfruttamento massimo delle nostre risorse.

Sono già in servizio le carrozze ed i bagagliai costruiti, per esperimento, in acciaio inossidabile allo scopo di ridurre sensibilmente il peso, e ridurre, quindi, l'impiego di materiali ferrosi ed è in corso di studio, per la stessa ragione, il progetto di altre carrozze in acciai speciali ed anche in leghe di alluminio.

Le automotrici a gassogeno con gas di legna hanno dato nei primi esperimenti risultati soddisfacenti, ma se ne deve accertare ancora il comportamento pratico.

Mentre si procede a questi esperimenti nulla viene trascurato per il potenziamento del parco rotabili.

Attualmente l'industria privata ha in corso di lavorazione un importante blocco di materiale mobile: 160 locomotive elettriche, 20 treni elettrici bloccati, 4 elettrotreni, 69 elettromotrici, 207 automotrici a nafta, 328 carrozze e 3150 carri, per un importo complessivo di 980 milioni, mentre per mantenere in efficienza il materiale esistente sono stati spesi nell'esercizio decorso 397 milioni.

Come vedete, il programma, in pieno sviluppo, è molto vasto; si tratta di un programma di inderogabile necessità, perchè soltanto col perfezionamento parallelo di linee, di impianti e di mezzi di trazione, è possibile mettere in piena efficienza la nostra rete ferroviaria, come ha dimostrato la corsa di prova Roma-Milano del 20 luglio dell'anno passato, la quale ha avuto un'eco mondiale. Quella prova rappresenta la conclusione di

una serie di studi che da tempo stava svolgendo l'Amministrazione Ferroviaria per stabilire le possibilità consentite dai mezzi e dagli impianti esistenti sulla via delle comunicazioni sempre più rapide. I risultati sono stati accolti con speciale ammirazione da tutti i tecnici ferroviari di Europa e di America.

L'elettrotreno, pur mantenendo una stabilità ottima che, peraltro, sarà ancora migliorata nei nuovi esemplari in corso di costruzione, raggiunse le seguenti velocità medie:

da Firenze a Milano 165 chilometri;

da Bologna a Milano 171;

da Lavino a Rogoredo, su di un percorso di 200 chilometri, 176, col massimo assoluto di 203.

Questo massimo è un primato dell'Italia fascista. In seguito a tali risultati è stato possibile accelerare maggiormente, con l'orario del 28 Ottobre u. s., la corsa degli elettrotreni che ora uniscono Napoli con Roma in un'ora e 42 minuti, e Roma con Milano, comprese le soste di Firenze e di Bologna, in sole 5 ore e 38 minuti, superando nel tratto fra Milano e Bologna la velocità commerciale di 120 chilometri.

Esercizio. — Lo studio del perfezionamento dei servizi è tuttora lo scopo principale dell'Amministrazione, anche se l'eccezionalità del momento non consente di camminare speditamente su questa via.

Il periodo successivo all'inizio della guerra è stato, infatti, per l'Amministrazione ferroviaria il più difficile di quanti ne abbia attraversati finora, più difficile forse di qualunque altro si possa verificare in qualsiasi evenienza. Le difficoltà che si sono incontrate, e che si sono potute felicemente ed in breve tempo superare, per la solida organizzazione esistente e per l'abnegazione con cui prestano la loro opera tutti i ferrovieri, sono state gravissime e complesse. Si è dovuto fronteggiare l'improvviso e fortissimo incremento del traffico viaggiatori e merci, che richiedeva l'impiego di un considerevole maggior numero di agenti e la massima utilizzazione delle linee, degli impianti e del materiale, mentre occorreva fare la maggiore economia di carbone estero, e mentre le condizioni atmosferiche straordinariamente sfavorevoli dello scorso inverno,

che fu più rigido e più lungo del solito, producevano danni sensibili alle linee ed agli impianti, ostacolando la circolazione.

L'Amministrazione, come vedrete, ha preso rapidamente tutti i provvedimenti necessari per fronteggiare la situazione, riuscendo in breve volger di tempo a ristabilire condizioni normali di esercizio.

Deficienza di carri. — La prima grave difficoltà che si è presentata in tale periodo è stata determinata dalla deficiente disponibilità di carri per trasporto di merci in rapporto all'aumentata richiesta, dipendente dal subitaneo intenso accrescimento del traffico.

Una simile deficienza si è manifestata in misura anche maggiore in tutte le ferrovie di Europa e questa constatazione è sufficiente per dedurre che agiscono in questo campo cause di carattere generale.

Ma per la nostra rete occorre considerare anche le speciali condizioni in cui è venuta a trovarsi, sia perchè ha dovuto far fronte a correnti di traffico assolutamente non prevedibili e ad intensi trasporti interni indilazionabili, sia perchè ha dovuto provvedere il materiale anche per trasporti che non erano di sua spettanza.

Per queste ragioni più di 20 mila carri al giorno sono stati distratti dal traffico interno.

Se ben si tenga conto di queste circostanze, facilmente si comprende che nessun miracolo di previdenza avrebbe potuto eliminare l'inconveniente.

Peraltro l'Amministrazione, non appena si è manifestata tale necessità, ha preso subito numerosi provvedimenti atti a migliorare sensibilmente l'utilizzazione del materiale esistente. Ha iniziato inoltre un esperimento di collaborazione con gli autotrasporti, che ha dato buoni risultati e che, spero, potrà anche essere utile per avviare la soluzione del problema più generale della ripartizione del traffico strada-rotai. Naturalmente è stato necessario qualche tempo per avere i benefici desiderati; ora però si sono ottenuti in pieno, tanto che già da qualche tempo, nonostante che il traffico non sia diminuito ed anzi si è stato necessario impiegare un maggior numero di carri nostri per il trasporto di carbone estero, si ha una disponibilità da 5 a 6 mila carri al giorno in più del necessario.

Tali favorevoli risultati si sono potuti oggi ottenere in conseguenza dell'azione già da tempo svolta dall'Amministrazione al fine di assicurare in ogni caso la dotazione di carri necessari. Infatti, dopo il periodo della crisi economica, durante il quale più di 30 mila carri erano accantonati ed inutilizzati ed i mezzi finanziari per nuovi acquisti mancavano, dati i *deficit* di bilancio, l'Amministrazione, non appena il traffico manifestò una tendenza all'aumento e gli esercizi presentarono qualche avanzo, ordinò 7500 carri, dal 1937 al 1939. Date le difficoltà di approvvigionamento del materiale, le consegne non avvennero con la desiderabile sollecitudine. Inoltre le ottime condizioni di efficienza del parco hanno permesso di assoggettarlo ad un intenso impiego. Ed anche in questo si rivela la previdenza dell'Amministrazione che, nel periodo di crisi, rimise in ordine e migliorò il parco esistente, che all'avvento del Fascismo era nel più completo disordine. Allora i carri erano di piccola portata a cassa di legno ed in cattive condizioni di manutenzione, tanto che si aveva il 20 per cento di riparandi. Dopo la trasformazione avvenuta, oltre il 70 per cento sono di grande portata, ad ossatura ed a cassa completamente metallica, ed in perfette condizioni di efficienza, tantochè si ha solo poco più del 7 per cento di riparandi.

In conclusione, le nostre ferrovie possono ora, con assoluta regolarità, provvedere con i mezzi di cui dispongono ad ingenti trasporti interni ed internazionali.

Personale. — Un'altra difficoltà che si è dovuta superare è stata quella dell'adeguamento del personale alle maggiori esigenze del traffico.

Il quantitativo di agenti deve essere sempre proporzionato all'entità del servizio; non deve, cioè, essere nè deficiente, nè esuberante, perchè, tanto in un caso quanto nell'altro, si avrebbero inconvenienti, sia pure di diversa natura. A questa regola si è sempre rigorosamente attenuta l'Amministrazione assumendo il personale occorrente in più, a mano a mano che se ne è presentata la necessità. Quando all'assunzione di nuovo personale si è potuto provvedere in modo graduale, non si sono naturalmente incontrate difficoltà; non così però è avvenuto alla fine dello scorso anno, quando per la intensa e repentina ripresa del

traffico, è stato necessario assumere in breve tempo circa 12.500 nuovi agenti. È ovvio che in simili casi, anche procedendo immediatamente alle necessarie assunzioni, per la indispensabile, sia pure breve, preparazione dei nuovi agenti, non si può evitare un periodo transitorio, durante il quale il personale deve essere sottoposto ad un lavoro più intenso.

Ebbene, in virtù di provvedimenti presi con la necessaria prontezza, tale periodo è stato brevissimo, ed il personale, specialmente quello addetto ai servizi interessanti la sicurezza dell'esercizio, non è stato mai sottoposto ad eccessivo lavoro.

Regolarità del servizio. — Alle eccezionali circostanze che ho illustrato si sono aggiunte difficoltà determinate dalla straordinaria inclemenza della stagione. E sebbene la regolarità del servizio sia stata sempre soddisfacente e di gran lunga superiore a quella delle altre ferrovie europee, si sono tuttavia verificati alcuni incidenti nella circolazione dei treni, che purtroppo hanno avuto, in qualche caso, conseguenze gravi e si sono avuti più frequenti ritardi.

Ho voluto rendermi personalmente conto delle cause che hanno determinato tali incidenti e posso assicurarvi che si sono verificati con agenti stimati fra i migliori e che non erano stanchi perchè avevano goduti i riposi in misura anche superiore a quella prescritta. Nella maggior parte dei casi l'incidente è avvenuto per disattenzione ai segnali della linea, disattenzione che non può essere attribuita se non a vera e propria astenia mentale o visiva dei macchinisti. Tali mancanze si verificano nonostante il rigore col quale si puniscono, anche quando non abbiano portato conseguenze spiacevoli. È bene però specificare che esse vanno sensibilmente diminuendo tanto che dal 1935 al 1939 il numero è sceso da 0,825 a 0,475 per ogni milione di chilometri percorsi dai treni.

Per quanto si riferisce ai ritardi, debbo chiarire che su di essi hanno influito molteplici cause, nessuna delle quali derivante da difetti insiti nell'organizzazione, ma dovute tutte esclusivamente al rapido passaggio da un periodo normale ad un periodo eccezionale, avvenuto, come ho già detto, durante una invernata oltremodo inclemente. Basti accennare ai forti ritardi, coi quali ci venivano conse-

gnati i treni ai transiti, alla diminuita temporanea potenzialità di alcune fra le principali stazioni, quali Genova e Roma, per i grandiosi lavori in corso, alla soppressione di alcuni treni con conseguente eccessivo affollamento di quelli rimasti ed alla necessità di sfruttare, fino all'estremo limite possibile, la potenzialità di alcune linee, specie di quelle elettrificate, sulle quali, per risparmiare carbone, vennero deviati numerosi treni che avrebbero dovuto percorrere linee esercitate a vapore.

Passato il periodo invernale tanto contrario, e migliorata l'organizzazione del servizio con qualche assestamento di orario e con altri adatti provvedimenti, le condizioni di regolarità sono ritornate perfettamente normali. Una brillante riprova si ha nel servizio che viene impeccabilmente eseguito per il trasporto dalla Germania di un milione di tonnellate di carbone al mese.

Ho seguito e seguo giornalmente l'andamento del servizio; per mia natura non mi appago facilmente perchè cerco di raggiungere sempre il meglio; ma non posso non riconoscere che dobbiamo essere orgogliosi per aver superato, in brevissimo tempo e col minimo disturbo pel Paese, una situazione eccezionalmente difficile.

Le Ferrovie italiane una volta di più hanno dimostrato come sia meritato il prestigio che in Regime Fascista sono riuscite ad acquistarsi in ogni campo anche all'estero, prestigio di cui ho avuto la conferma in occasione delle recenti manifestazioni per il centenario, durante le quali autorevoli personalità tecniche di tutte le ferrovie d'Europa hanno espresso la loro viva ammirazione.

Riduzione del numero e della velocità dei treni. — Indipendentemente dalle difficoltà, che ho sopra esposto, la necessità impellente di risparmiare carbone estero ha costretto l'Amministrazione ferroviaria ad adottare alcuni provvedimenti e a stabilire alcune limitazioni nel numero e nella velocità dei treni, che si sono ritenute atte al conseguimento dello scopo anzidetto senza sensibile disturbo per il servizio e per il pubblico.

Così si è subito istradato, come ho detto, il maggior numero possibile di treni sulle linee

elettrificate, che, fortunatamente, per la lungimirante visione del DUCE, raggiungono ormai lo sviluppo di 5.164 chilometri ed assorbono più della metà del traffico. È stato esteso l'impiego di combustibili nazionali negli impianti fissi, sulle locomotive di manovra ed anche su quelle di alcuni treni, impiego che si andrà sempre più estendendo, tanto che fra breve in Sardegna, dove, come è noto, si può ottenere buon combustibile dalle miniere locali, non si adopererà carbone estero.

Sono state soppresse alcune comode e rapide comunicazioni ed allargate le percorrenze di altre.

Il pubblico, che ben si rende conto della finalità cui mirano queste limitazioni, le ha accolte con perfetta disciplina fascista.

Gestioni speciali. — Poco ho da dirvi, dopo quello che espose lo scorso anno nel suo discorso il mio predecessore, sulle Gestioni speciali affidate alle Ferrovie dello Stato, e sulle Aziende dalle stesse controllate.

Il Monopolio Carboni e Metalli, pur in mezzo alle difficoltà che voi tutti potete immaginare, ha assolto il suo compito, anche in questi momenti, in modo efficace e soddisfacente. È da rilevarsi in particolare che, nelle attuali contingenze, nel nostro Paese non è mai mancato il carbone, mentre ciò è avvenuto anche nei Paesi produttori, nei quali si sono avute crisi gravissime.

La Gestione autonoma Azienda Italiana Petroli Albania (A. I. P. A.), costituita nel 1925 da Costanzo Ciano, ed affidata, per volere del DUCE, alle Ferrovie dello Stato, ebbe il compito di provvedere alla ricerca ed allo sfruttamento dei terreni petroliferi ottenuti in concessione in Albania. Essa, dopo difficoltosi lavori di ricerca, individuò il giacimento petrolifero del Devoli e nel 1935 iniziò l'estrazione industriale del petrolio.

Sono state eseguite perforazioni per la complessiva lunghezza di oltre 413 chilometri e si hanno ora in sfruttamento 545 pozzi, dai quali si ha una produzione annua di circa 150 mila tonnellate, produzione che è in continuo e graduale aumento.

In complesso a tutt'oggi sono state estratte circa mezzo milione di tonnellate di petrolio grezzo, delle quali sono state già trasportate e lavorate in Italia circa 400 mila tonnellate.

Anche in questo compito, che è completamente all'infuori della loro normale attività, le Ferrovie dello Stato hanno dimostrato il valore della loro organizzazione tecnica ed industriale, sulla quale il Paese può efficacemente contare in ogni momento ed in ogni tempo.

Mentre con provvedimento legislativo in corso, l'A. I. P. A. cessa di far parte delle Ferrovie, sento il dovere di tributare un vivo elogio a tutti coloro che hanno contribuito al suo potenziamento ed in particolar modo all'amministratore generale, camerata senatore ing. Jacobini, che anche nell'adempimento di questo incarico ha prodigato, come sempre, la vivacità del suo ingegno e la sua riconosciuta competenza. (*Applausi*).

La geniale organizzazione della Società « Loderello », il cui merito spetta al camerata Benni, procede alacramente sulla via tracciata, per ottenere, in considerazione delle superiori finalità autarchiche, la maggiore possibile quantità di energia elettrica, e per affiancare, dal punto di vista economico, lo sviluppo dell'elettrificazione della rete di Stato.

Fino al 1937 la produzione annua di energia era di circa 100 milioni di Kw-ora: con gli impianti ultimati e con adatti accorgimenti, la produzione attuale è salita a circa mezzo miliardo.

I risultati ottenuti nella ricerca del vapore sono soddisfacenti. Nello scorso mese le perforazioni hanno dato luogo al manifestarsi di due nuovi soffioni, uno dei quali della portata di circa 190 mila chilogrammi all'ora.

Deve quindi ritenersi confermata la possibilità di esecuzione del vasto programma in corso, col quale si raggiungerà nel 1945 una produzione di oltre un miliardo e mezzo di Kw-ora con una utilizzazione costante di tutta la potenza elettrica ricavabile dalle forze endogene.

La « Provvida » continua a sviluppare la sua attività a favore di numerose categorie di impiegati statali e parastatali di ogni grado e condizione, di combattenti, di dopolavoristi, di istituti di carità e di beneficenza e, sia pure attraverso le difficoltà e le necessarie limitazioni imposte dalla disciplina dell'ap-

provvigionamento dei generi alimentari, essa ha visto il continuo sviluppo della sua gestione, la quale chiudeva l'esercizio 1938-1939 con un introito di 294 milioni.

La « Provvida » nei primi quindici anni di vita si è costituita un'attrezzatura di magazzini centrali a Torino, Milano, Bologna, Firenze, Napoli, in tutto rispondenti alle moderne esigenze tecniche ed igieniche ed una rete di 356 distributori sparsi ovunque in tutte le provincie italiane. Cosicché la sua attività, integrata da un'adeguata organizzazione di rifornimenti viaggianti mediante carri-blocco, può ora raggiungere, coi suoi benefici effetti, anche le località più lontane dei grandi centri.

Il Fascismo, che aveva ereditato le Ferrovie in condizioni disastrose, nonostante le gravi difficoltà comuni a tutte le ferrovie del mondo, ha dato l'unico esempio di una rapida riorganizzazione. Esso ha creato così un organismo vitale e potente sul quale il Paese può contare in ogni evenienza. (*Applausi*).

ISPETTORATO GENERALE FERROVIE, TRAMVIE ED AUTOMOBILI. - *Ferrovie e tramvie extraurbane*. — Il problema delle ferrovie concesse all'industria privata attraversa oggi una fase ancora più acuta che negli anni scorsi. Si tratta, infatti, di linee che, per il loro stesso limitato percorso svolgentesi in particolari settori di economia a carattere regionale, risentono, più delle grandi arterie della rete statale, le conseguenze della concorrenza degli altri mezzi di trasporto su strada e dei turbamenti delle correnti del traffico.

Ne consegue che i prodotti, quantunque generalmente segnino un movimento ascensionale più o meno sensibile, non riescono tuttavia a fronteggiare le spese d'esercizio a causa del rincaro dei costi delle materie di consumo, degli aumenti salariali e delle provvidenze del Regime a favore dei prestatori d'opera.

La grave situazione è stata affrontata con criteri realistici, e, dovunque si è potuto, è stato applicato il concetto del « trasformarsi per non perire ».

Le linee non suscettibili di miglioramenti tecnici o più non rispondenti ad effettive esigenze del traffico locale, sono state già sop-

presse o, vantaggiosamente per il pubblico, sostituite con mezzi automobilistici. Si tratta di circa 400 chilometri di ferrovie e di circa 1800 chilometri di tramvie extraurbane.

Per le altre linee, non adatte alla sostituzione con automezzi, l'azione del Ministero tende a mettere le aziende in grado di resistere alle presenti difficoltà e di proseguire l'esercizio, evitando gravi danni a tutte quelle zone nelle quali la ferrovia costituisce un mezzo insostituibile di collegamento.

Da una parte si consentono tutte quelle semplificazioni e riduzioni di servizio che possono, comunque, contribuire a contenere i costi di esercizio nei limiti delle effettive possibilità di ciascuna Azienda, e, dall'altra, si agevola l'impiego delle automotrici, le quali richiedono minori spese di esercizio.

Ma non basta. Lo Stato, il quale ha già rinunciato ad ogni forma di cointeressenza ai prodotti, nonostante che restino a suo carico le sovvenzioni, ha provveduto ad alleviare, in relazione alle accertate risultanze di esercizio, gli oneri di ciascuna Azienda per la costituzione dei fondi di rinnovamento, consentendo anche la riduzione dall'8 al 3 per cento della tassa erariale sui trasporti.

In taluni casi sono stati concessi anche sussidi integrativi dei *deficit* di esercizio.

Ma tale forma di intervento non può essere che eccezionale e quindi occorre che le Aziende concentrino ogni loro sforzo per trarre dalle loro linee i mezzi per la prosecuzione della loro attività: rigide economie, quindi, in ogni categoria di spese ed impulso all'aumento dei prodotti sia col miglioramento dei servizi, sia, quando risulti assolutamente indispensabile, con opportune revisioni di tariffa.

Gli adeguamenti che ne potessero conseguire dovrebbero, per le merci, essere contenuti nei limiti di quelli stabiliti per i trasporti sulle ferrovie dello Stato, mentre, per quanto riguarda i viaggiatori, dovrebbero essere attuati nel quadro generale dell'economia dei prezzi, in conformità alle norme stabilite dal Comitato Corporativo Centrale.

Quanto a costruzioni di nuove ferrovie, si persiste nel criterio, già adottato da anni, di non accrescere ulteriormente la rete attuale che, con l'avvento della motorizzazione delle nostre magnifiche strade, può, per ora, ritenersi adeguata ai bisogni del Paese.

Unica eccezione la ferrovia dell'E. 42 che servirà, in un primo tempo, a trasportare le masse dei visitatori della grandiosa Esposizione Universale ed in un secondo tempo ad accelerare i trasporti metropolitani ed a facilitare l'espansione dell'Urbe verso il suo mare.

I lavori, che dovranno essere ultimati al 31 dicembre dell'anno prossimo, sono condotti con quel ritmo fascista che non consente soste ed ignora le difficoltà di ogni genere quali sono quelle che presenta l'imponente opera che si va svolgendo nel sottosuolo di Roma.

Servizi automobilistici. — Un altro settore di attività al quale viene dedicata particolare cura è quello dei servizi pubblici automobilistici e della motorizzazione in genere, specie per quanto riguarda il raggiungimento delle finalità autarchiche, così nel campo della forza motrice, come in quello costruttivo.

La situazione eccezionale, determinatasi nel settembre dello scorso anno, portò necessariamente, in un primo tempo, all'adozione di provvedimenti restrittivi nella circolazione degli automezzi adibiti a servizio pubblico di linea, per limitare il più possibile il consumo di carburante liquido; ma, successivamente, avviatasi la disciplina del consumo dei carburanti, tali disposizioni sono state soggette, per gradi, a temperamenti, fino alla riattivazione di molte corse soppresse, ritenute indispensabili alle esigenze del traffico.

Per l'istituzione, poi, di nuove autolinee a carburante liquido, è stato seguito il principio di autorizzare soltanto quei servizi che rispondono « a necessità risultanti da indilazionabili esigenze ».

In totale si hanno oggi oltre 4000 linee per 144 mila chilometri.

Applicazioni autarchiche. — Su questa massa di autoservizi vanno gradualmente estendendosi le applicazioni autarchiche.

Metano. — Il gas metano è utilizzato al massimo in tutte le zone ove se ne ha disponibilità. Al 1° gennaio scorso erano in regolare servizio oltre mille autobus funzionanti a gas metano. Contemporaneamente si cerca di aumentare la produzione di questo gas, sia mediante nuove ricerche nel sottosuolo, sia sfruttando alcuni prodotti ricavabili da diverse lavorazioni industriali.

Gli autobus a gassogeno, in regolare esercizio su linee automobilistiche, sono circa 800; ma tale numero, entro l'anno, sarà notevolmente aumentato per effetto di un provvedimento col quale vengono concessi considerevoli premi di esercizio per i pubblici servizi espletati esclusivamente con tale sistema autarchico, senza fare alcuna distinzione fra i servizi dati in concessione definitiva e servizi dati in concessione provvisoria.

Accumulatori. — E poichè la forza motrice autarchica per eccellenza è l'energia elettrica, mi è gradito poter confermare al senatore Belluzzo che, per ordine del Duce, è stato già predisposto un provvedimento legislativo col quale si rende obbligatorio l'uso di autoveicoli elettrici ad accumulatori in quei settori di trasporti che, per le loro caratteristiche di percorso e di finalità, meglio si prestano a tal genere di trazione.

Filovie. — Notevole impulso è stato dato anche alle filovie e maggiore ne avranno se al rame per le linee aeree si potranno sostituire leghe di alluminio, per le quali sono in corso intensi esperimenti.

Al gennaio 1940 erano già in circolazione 475 filobus; in poco più di un anno sono stati trasformati in filovie 68 chilometri di tramvie.

Unificazione di tipi. — Alla motorizzazione sono intimamente legate le esigenze della difesa nazionale e perciò è stato tenuto costantemente in evidenza il problema della unificazione dei tipi per gli autocarri e per i rimorchi.

Tutte le fabbriche hanno già in produzione di serie i tipi di autoveicoli unificati; di media portata (peso a pieno carico quintali 65) e di grande portata (peso a pieno carico quintali 120).

Le provvidenze emanate nel novembre 1938 e nel giugno 1939, e cioè la riduzione del 50 per cento della tassa di trasporto e l'esenzione per tre anni dal pagamento della tassa unica di circolazione per questi veicoli, hanno facilitato notevolmente la loro diffusione.

Anche per gli autobus l'unificazione è in cammino e di recente si è iniziato lo studio per l'unificazione in un altro importante settore: quello dei motocicli e dei motocarri.

Navigazione lacuale. — Delle gravi condizioni in cui versano tutti i trasporti hanno risentito in maggior misura i servizi di navi-

gazione sui nostri grandi laghi: Lago Maggiore, Lago di Como e Lago di Garda, in conseguenza anche della pesante e costosa attrezzatura di parte del naviglio, ormai antiquato e non più rispondente alle esigenze attuali.

Allo scopo di adeguare questi trasporti ai bisogni dei tempi nuovi, è in corso un provvedimento per la riorganizzazione e rinnovazione dei servizi pubblici di navigazione sui nostri laghi, ai quali fan capo tutti gli itinerari turistici nazionali ed internazionali.

Funivie, slittovie, sciovie. — Non posso chiudere questa breve rassegna delle attività di trasporto affidate all'industria privata, senza accennare allo sviluppo crescente delle funivie, slittovie e sciovie che vanno impiantandosi un po' dappertutto parallelamente al magnifico sviluppo degli sports invernali.

POSTE, TELEGRAFI E TELEFONI. — *Quindici anni di gestione autonoma.* — Si compie quest'anno per l'Amministrazione postale telegrafica, come anche per quella telefonica, il terzo quinquennio di vita sotto forma autonoma, cioè sotto quella speciale forma di gestione che fu ideata ed attuata con illuminato spirito realizzatore dal nostro grande Camerata scomparso, Costanzo Ciano, il quale con ciò volle e seppe imprimere un ritmo più agile alle due Aziende che esercitano una delle più complesse e delicate attività dello Stato.

I risultati conseguiti nei 15 anni di gestione autonoma dell'Azienda postale-telegrafica sono eloquentemente rappresentati dai seguenti dati:

le entrate sono aumentate del 23 per cento;

le spese del 15 per cento;

l'avanzo è cresciuto del 129 per cento.

Alle cifre esposte dal Consigliere nazionale Spinelli nella sua accurata e profonda disamina del bilancio delle Poste e Telegrafi molte altre ne potrei aggiungere; ma citerò soltanto quelle significative dei più importanti servizi a danaro. Il credito dei depositanti verso le Casse di risparmio e per i buoni fruttiferi si è elevato da 10 a 30 miliardi; l'importo annuo delle operazioni dei conti correnti è cresciuto da 3 a 49 miliardi.

Anche il traffico telegrafico, che, per lo

sviluppo delle comunicazioni telefoniche e radiotelegrafiche, è quasi dappertutto stazionario, ha segnato un incremento di circa il 14 per cento.

Di fronte a questo imponente sviluppo dei servizi, cui ha corrisposto una attrezzatura sempre più moderna di locali, impianti e mezzi di trasporto, l'aumento del personale alla diretta dipendenza dell'Amministrazione è stato limitatissimo: di poco superiore al 2 per cento. Risultato che, se in parte è dovuto alla cessione di alcune prestazioni alla industria privata ed all'adozione di impianti meccanici, è da ascrivere soprattutto alla capacità dei dirigenti ed allo spirito di abnegazione di tutto il personale.

In questi 15 anni si sono dotati di nuovi edifici e di moderne attrezzature quasi tutti i capoluoghi di provincia ed altre località di speciale importanza turistica, mentre sono stati costruiti vari gruppi di case economiche per il personale, là dove se ne presentava più urgente la necessità. Per realizzare questo vasto programma si è sostenuta una spesa di circa 400 milioni, che ha figurato e figura nella parte straordinaria del bilancio passivo e che, se non fosse stata erogata avrebbe fatto aumentare ogni anno il cospicuo avanzo di gestione che, dai 75 milioni dell'esercizio 1924-25, è salito a 172 milioni nell'esercizio 1938-39.

Bilancio. — Le previsioni finanziarie per l'esercizio 1940-41 tengono conto, con la necessaria prudenza, dello sviluppo dei servizi e dell'aumento dei costi. Rispetto all'anno precedente, si è previsto un maggiore introito di 70 milioni ed un aumento nelle spese di 60 milioni. L'avanzo risulta così di 98 milioni, che ritengo potrà anche essere superato ove non intervengano eccezionali circostanze.

Personale. — L'aumento delle spese compete per circa metà al personale, di cui occorre accrescere gli effettivi con nuove assunzioni, specialmente per fronteggiare le maggiori esigenze derivanti dall'enorme sviluppo dei servizi a danaro.

Trasporti. — Ciascuno dei mezzi di trasporto utilizzati dalle Poste (comuni, meccanizzati, ferroviari, marittimi ed aerei) ha formato e formerà ancora oggetto di varianti, trasformazioni e perfezionamenti, che hanno

reso e renderanno sempre più aderente il loro impiego alle moderne necessità del traffico.

Servizi postali. — La tendenza di affidare alla Posta nuovi compiti si va sempre più accentuando per favorire la generalità dei cittadini, specialmente in tutto quanto si riferisce alla funzione sociale dello Stato. Fra tali compiti vi è quello del pagamento dei sussidi militari, delle pensioni e delle assicurazioni sociali, che, da soli, hanno creato un vero e proprio affollamento in tutti gli Uffici del Regno, specialmente in determinati giorni del mese.

Comunque, l'Amministrazione supera nel miglior modo le difficoltà del momento sia integrando il personale, sia con l'adozione di mezzi meccanici il cui uso, oltre ad elevare il rendimento degli impiegati, assicura la rapidità e la precisione delle operazioni.

E ciò era tanto più urgente, in quanto, per la riscossione dell'imposta sull'entrata, si avrà un ulteriore sviluppo dei servizi a danaro, e soprattutto dei conti correnti.

Oggetto di particolari cure, negli ultimi tempi, è stata la Posta aerea. A parte il costante incremento apportato dal più diffuso impiego del nuovo mezzo di trasporto, il conflitto europeo ha deviato sugli uffici italiani gran parte delle correnti di traffico aereo continentale ed intercontinentale, per cui il centro di « Roma-Ferrovia » è divenuto uno dei più importanti punti di concentrazione di Posta aerea del mondo. Per questo aumento di servizio occorreranno adatti provvedimenti ed aumenti di spesa rispetto alla previsione.

Un'eguale necessità si presenta per l'incremento del transito marittimo intercontinentale della posta attraverso l'Italia, visto che bisogna ricorrere pure all'impiego oneroso di piroscafi non nazionali.

Tele e radio comunicazioni. — Quanto ai servizi telegrafici posso affermare che la nostra attrezzatura può smaltire un traffico anche maggiore di quello attuale. Non sono quindi previste spese di impianti oltre quelle normali di esercizio, prevalentemente impegnate per rafforzare e modernizzare le palificazioni e per provvedere all'interramento delle linee nei grandi e medi centri ed al residuale rinnovamento degli impianti interni degli uffici.

Non lievi difficoltà si incontrano per assiecu-

rarsi i materiali necessari a tali lavori, ma l'Amministrazione cerca attivamente di realizzare più che sia possibile le più adatte soluzioni autarchiche.

Il traffico telegrafico, che era già cresciuto nel 1938-39, di circa il 10 per cento come introiti, ebbe un ulteriore aumento nel settembre scorso. Aumento così alto che non ha potuto non provocare qualche ritardo nel corso dei telegrammi privati.

Nonostante i maggiori proventi, la passività del servizio telegrafico supera i 60 milioni. Tale passività si spiega col fatto, ben noto, che le tariffe sono inadeguate al costo; costo che aumenta poi sempre più per l'estensione del telegrafo a nuovi uffici e ad intere zone rurali messe via via in valore e che danno, almeno all'inizio, un gettito limitato.

L'Italo Radio, ha attivato il 16 gennaio scorso un nuovo radiocollegamento con Stoccolma per lo scambio del traffico con la Svezia e la Finlandia ed il 25 aprile successivo, nella ricorrenza del giorno di Marconi, un'altra comunicazione radiotelegrafica con Atene. La stessa Società l'11 settembre 1939 inaugurò il collegamento radiotelefonico diretto fra Roma e New York, sul quale hanno luogo le conversazioni fra l'America del Nord e l'America Centrale da una parte, e, dall'altra, l'Italia e molti Paesi europei.

Quanto alle comunicazioni *cablografiche direttamente gestite dall'Amministrazione*, si è perfezionato e reso esecutivo il contratto per il nuovo cavo telegrafico-telefonico sottomarino tra la Sicilia e la Libia, lungo 700 chilometri circa, il cui primo tratto, fra Porto Empedocle e Pantelleria, verrà aperto all'esercizio con una comunicazione vocale telefonica e una comunicazione telegrafica infracustica col prossimo 28 ottobre. Sono stati inoltre predisposti progetto e contratto per collegare l'Italia con l'Albania sia mediante un cavo sottomarino telegrafico-telefonico, sia mediante alcuni collegamenti sussidiari che interessano le città di Bari, Brindisi, Durazzo e Tirana; ai relativi lavori sarà impresso un ritmo accelerato che consenta di inaugurare tale complesso d'impianti col 21 aprile dell'anno XIX.

Allo scopo, poi, di far fronte alle cresciute esigenze della Sicilia, si è studiato il progetto di un nuovo cavo sottomarino di grande poten-

zialità fra la Sicilia ed il Continente, mentre si prepara una nuova estensione della rete telefonica nazionale in cavi sotterranei fra Roma, Perugia, Firenze, Bologna, Padova e Milano.

Una speciale cura viene dedicata al perfezionamento delle comunicazioni *radiomarine*. I servizi del centro radioelettrico di Coltano verranno ampliati e migliorati con l'attivazione, entro l'anno, di tre nuovi apparecchi di trasmissione ad onde corte da 20 Kw. antenna. Presso la stazione ricevente di Nodica è in corso l'impianto di un aereo direttivo che migliorerà notevolmente la ricezione delle trasmissioni delle navi sulla linea del Nord America.

In materia di radiodiffusioni, l'Eiar prosegue attivamente i lavori della rete secondaria, per quanto lo consentono le attuali difficoltà per avere i materiali occorrenti, specialmente quelli metallici. Nel 1939 sono state attivate le stazioni di Padova, Venezia, Verona e San Remo.

Telefoni. — Il bilancio preventivo 1940-41 dell'Azienda telefonica si chiude con un avanzo di circa 2 milioni e 400.000 lire. Questa previsione è frutto di valutazioni molto prudenti; si può ritenere che il risultato effettivo sarà sensibilmente migliore.

Sono progettate ulteriori espansioni della rete nazionale, cui corrispondono i necessari ampliamenti delle stazioni amplificatrici e delle centrali interurbane. Notevoli sono soprattutto gli ampliamenti predisposti per le Centrali di Roma, Livorno, Palermo e Milano.

A questa attività, che mira all'aumento dei mezzi di comunicazione, si affianca quella diretta a mantenere in perfetta efficienza gli impianti in esercizio, malgrado la difficoltà di sostituire il personale tecnico richiamato alle armi. La consistenza di questi impianti è attualmente di 951 linee interurbane e internazionali per una lunghezza complessiva di oltre 257 mila chilometri.

Società concessionarie di servizi telefonici. — Oltre alla gestione diretta dei suoi impianti, l'Azienda telefonica dello Stato provvede anche a sorvegliare e guidare l'attività delle Società concessionarie nell'esercizio delle reti urbane e delle linee interprovinciali.

In questo campo l'ampiezza delle iniziative

ha fatto raggiungere un notevole progresso qualitativo e quantitativo. Al 30 giugno 1939 il servizio telefonico era esteso al 75 per cento dei comuni del Regno, cui corrispondeva il 90 per cento della popolazione totale. Gli abbonati ammontavano ad oltre 465 mila, con una utilizzazione di oltre 650 mila apparecchi. Le linee interprovinciali avevano raggiunto uno sviluppo complessivo di 185 mila chilometri.

In materia di sviluppo telefonico ritengo non superfluo rilevare che gli abbonati a sistema automatico raggiungono i 395 mila, cioè, sono in proporzione dell'88 per cento sul totale, che è la massima aliquota di automatizzazione del servizio urbano raggiunta finora nel mondo.

L'aumento del traffico telefonico urbano ha destato di recente qualche preoccupazione per alcune reti e soprattutto per quella di Roma, tanto che si è anche accennato a provvedimenti di carattere limitativo nell'uso del telefono. Su questo punto credo opportuno di eliminare ogni equivoco: qualunque provvedimento possa essere proposto dalle Società interessate, non verrà adottato se non dopo il più scrupoloso esame, ispirato principalmente agli interessi del pubblico. (*Applausi*).

MARINA MERCANTILE. — Duro è stato il decennio da noi attraversato; in tutti i campi duro, ma specialmente per la marina mercantile, che è passata attraverso le più contrastanti vicende. Dal 1930 al 1936, difatti, una gravissima crisi ha costretto tanta parte dell'armamento a rinunciare ai dividendi, a svalutare il capitale azionario, a prosciugare le riserve, a decurtare — ciò che è più grave ancora — gli ammortamenti, dalla cui entità dipendono le possibilità di rimodernare il naviglio. Nell'autunno del 1936 ecco d'un tratto i noli, sotto lo stimolo di circostanze varie e sopra tutto del riarmo, al quale i Paesi europei a gara si andavano dedicando, ricominciare a salire; gran respiro nel mondo, ampio senso di euforia! Dagli ultimi mesi del 1937, però, le quotazioni ricominciarono a discendere lungo un piano inclinato; mese per mese, lentamente, quasi senza sosta, per arrivare infine nell'agosto 1939 all'85 per cento della media del 1923.

Le minacce di guerra, che già da un biennio si facevano più vive, sboccano nello scorso

settembre, com'è noto, nel conflitto armato. Di nuovo eserciti avversari scendono in campo; di nuovo, come immediata conseguenza, viene a rarefarsi di un colpo l'offerta del naviglio, che pur era tanto sovrabbondante.

Una parte del materiale nautico dei Paesi belligeranti è stata infatti sottratta ai traffici per essere adibita ai servizi ausiliari delle armate; una parte è rimasta ferma nei porti; molte navi dei Paesi belligeranti e neutrali lavorano poi attivamente per assicurare i rifornimenti essenziali dei rispettivi Paesi.

Nella quasi totalità dei settori, la guerra è stata finora condotta attivamente sui mari; siluro, mina, aereo provocano vuoti nel materiale sotto ogni bandiera; è un cruento stillicidio, sulla cui entità non mi soffermerò, troppo elevata essendo la divergenza tra le cifre delle perdite risultanti dalle diverse fonti. E il naviglio è poi sottoposto a forte rallentamento nei suoi cicli di esercizio; rallentamento che grava sulle navi di una parte dei belligeranti per il tardo e complicato sistema dei convogli, e sulle navi dei non belligeranti pel duro, inesorabile succedersi dei fermi e dirottamenti.

Il diritto internazionale riconosce già da secoli alle forze navali dei Paesi in guerra la facoltà di far fermare e visitare le navi mercantili incontrate in alto mare; ma questa facoltà nei tempi passati veniva esercitata in modo discontinuo, ora su una nave ora sull'altra, e non dava luogo a dirottamento, se non quando dalla visita fatta in mare sorgevano elementi certi per ritenere che si trattasse di nave nemica camuffata da neutrale o di nave che infrangesse i doveri di neutralità.

Applicazione più vasta ebbe il dirottamento nella guerra europea del 1914-18; il suo esercizio fu tuttavia temperato dal proposito di ridurre al minimo il turbamento che ne derivava agli interessi dei popoli non belligeranti.

Nella guerra attuale, invece, nessun temperamento si ritiene opportuno adottare e l'uso si tramuta in abuso, poichè assume carattere di norma costante, poichè si giunge financo a fermare e dirottare le navi nelle acque territoriali dei Paesi non belligeranti, poichè non si tende soltanto ad impedire l'approvvigionamento del nemico, ma si vuole pure limi-

tare o addirittura interrompere l'approvvigionamento e i mezzi di vita e di lavoro dei Paesi non partecipanti alla guerra. (*Applausi vivissimi e prolungati*). In sostanza la legge che si mira ad imporre non dovrebbe che sancire diritti per i belligeranti, doveri per i terzi paesi. (*Applausi*).

Così inteso, il dirottamento non poteva naturalmente risolversi che in gravissimo danno, in costumanza vessatoria, per il nostro Paese le cui vie di scambio col resto del mondo sono ancora soggette a passaggi obbligati controllati (Gibilterra, Suez) o facilmente controllabili (Dardanelli). (*Applausi vivissimi e generali*).

Non mi soffermerò a fare una particolareggiata esposizione delle condizioni nelle quali è venuta a trovarsi la nostra marina da traffico perchè sono già state ampiamente illustrate al pubblico; mi limiterò quindi ad accennare a qualche dato statistico.

Nel periodo settembre-aprile sono stati effettuati 2.449 fermi di navi e dirottamenti; sono stati sbarcati oltre 15.000 sacchi di posta, 759 passeggeri, 32.000 tonnellate di merci alla rinfusa, 631 metri cubi di legname, 20.000 colli di varia specie.

Voi comprenderete, Camerati Senatori, quali ripercussioni economiche per la nostra marina e per il nostro Paese siano derivate e derivino da questi sistemi. Turbamento delle linee di navigazione, impossibilitate a rispettare itinerari ed orari preannunziati ai viaggiatori e scaricatori; allungamento di percorsi, forzate inoperosità; riduzione dei cicli di utilizzazione delle navi; maggior consumo di combustibili e maggiore usura dei bastimenti; rarefazione del naviglio e quello che è peggio sua insufficienza a rispondere a tutti i bisogni di vita della Nazione.

Questa rarefazione del naviglio si è naturalmente ripercossa sui noli. Non potevano le quotazioni non elevarsi nel mercato libero, e non solo per lo squilibrio fra domanda ed offerta, ma anche per il rapido aumento intervenuto in tutte le voci del costo di esercizio.

A prescindere che dirottamenti e soste importano sciupio di combustibile e molteplici altre ragioni di dispendio, cresciuti sono dovunque i premi di assicurazione, le paghe, le spese portuali, di rimorchio, di pilotaggio, di agen-

zia ecc.; cresciuti sono i costi delle riparazioni, delle manutenzioni, delle forniture, cresciuto è il prezzo del combustibile.

Non è dunque da meravigliare se, in tali contingenze, gli ultimi indici dei noli pubblicati, quelli di febbraio, indichino 372,87 — in confronto ad 85,39 — per agosto 1939, a 100 del 1923 — e tutto indica che ancora un movimento ascendente è in corso.

Rivedremo le altissime quotazioni correnti durante il conflitto 1914-18 e nei due anni successivi? Non oso fare il profeta, ma è ovvio che il fenomeno è anche legato al maggiore o minore ritmo di distruzione del materiale navigante ed alla intensità della ricostruzione.

Comunque, di una cosa il Senato ed il Paese devono essere ben sicuri; che l'indirizzo autarchico ed il Regime corporativo consentono all'Italia di non essere sopraffatta, come lo sono invece altri Paesi belligeranti e neutrali da un insostenibile peso di noli.

Pienamente concordo con il Consigliere nazionale Bibolini, che con tanta competenza ha trattato dei più vitali ed attuali problemi della nostra Marina mercantile, nel constatare che un ulteriore sviluppo della nostra Marina da carico, tanto di linea quanto randagia, è necessario per esigenze di vario ordine.

Ed il Governo Fascista ha dimostrato con i suoi provvedimenti di essersene reso esattamente conto; tuttavia si deve riconoscere che, pur nelle condizioni attuali, la nostra Marina è atta ad assicurare al Paese i rifornimenti essenziali alla sua vita e alla sua difesa.

Sorretta nei periodi di crisi da un moderato aiuto dello Stato, questa Marina, al sopravvenire della guerra, si è sottoposta con spirito di comprensione, che, può ben dirsi, non ha conosciuto eccezioni, alla disciplina del Governo abbandonando il mercato libero ed i suoi allettamenti per dedicarsi quasi unicamente ai bisogni nazionali ed accettando noli fissati, dal Ministero delle comunicazioni con l'intervento delle parti interessate, a livello equo, ma sempre di gran lunga inferiore a quello imperante nei traffici internazionali.

Ancora una volta lo scatenarsi di una guerra ci ha condotti a considerare quanto valga per un grande Paese come il nostro il possedere una Marina mercantile efficiente.

Pensate in quali condizioni ci saremmo trovati se fossimo stati costretti a ricorrere alla bandiera estera per rifornirci di olii minerali, carboni, metalli, minerali metallici, cereali . . .

Anche se avessimo potuto ottenere tutto il tonnello estero necessario, a quale disanguamento non si sarebbe dovuta sottoporre la Patria nostra per il deflusso valutario e per lo sforzo economico ?

La rarefazione odierna del tonnello comporta una lezione che un Paese marittimo non deve mai dimenticare; occorre in tempo tener d'occhio e potenziare il naviglio, sotto i punti di vista della qualità e della quantità. La Marina, in periodo normale, è fonte di valuta; è grande strumento d'impiego e di lavoro, con le industrie che vi sono connesse; è mezzo indispensabile per agevolare le esportazioni, portare il nome della Patria nei porti esteri; è arma per ricondurre a livelli sopportabili i noli di importazione delle materie prime.

Tale fondamentale importanza aumenta ancora in periodo bellico o di emergenza. Non voglio qui esporre concetti teorici, perchè i fatti mi sembrano meglio convincenti. Strapotente è difatti la marina mercantile britannica, coi suoi 21 milioni di tonnellate lorde; ebbene, dal settembre scorso l'Inghilterra, dovendo passare dozzine di navi ausiliarie e migliaia di pescherecci al servizio dell'Ammiraglio, ha disciplinato, nell'interesse dei rifornimenti statali, l'uso del naviglio che non sarebbe bastato ai rifornimenti del Paese se lasciato alle normali rotte e alla navigazione di pace.

Ed urgendo ancora nuove necessità, eccola infine arrivata alla requisizione imposta dal 1° febbraio, mentre frattanto rapidamente ha cercato di noleggiare quanto più naviglio neutrale possibile, specialmente rivolgendosi alle due fonti migliori, Norvegia e Grecia, dove la marina, non legata ai traffici del Paese, è una industria, per così dire, di esportazione.

Richiamo l'attenzione dei Camerati sul fatto che in queste strettoie si trova l'Inghilterra il cui naviglio pure rappresenta il 26 per cento del complesso mondiale.

Ma il DUCE, con la sua sensibilità marinara, ha sempre riconosciuta la fondamentale importanza di una flotta mercantile efficiente e

provvedimenti di vasta portata in base alle sue direttive, come ben sapete, sono stati adottati per incrementarne lo sviluppo. Solo le innegabili difficoltà valutarie hanno impedito di attuare vasti programmi organici di acquisti.

Ciò nonostante, la nostra marina mercantile, durante il conflitto etiopico riuscì colle sue sole forze non soltanto ad assicurare il passaggio oltre mare della più grande spedizione coloniale che abbia campeggiato in terra d'Africa, ma anche ad effettuare gli immensi servizi logistici.

Da tempo dunque si è cercato di sviluppare la marina. Senza indugiarmi in considerazioni teoriche sulla rispettiva efficienza della nave moderna in confronto allo scafo più anziano, dirò soltanto che si è dato a quest'ultimo il posto che gli compete nell'economia dei trasporti marittimi.

Ma non potendo disconoscersi il valore predominante del naviglio moderno celere a basso consumo e ad alto rendimento, è stato studiato, com'è noto, dal camerata Benni, un programma di costruzioni il cui primo lotto è stato posto in cantiere fra lo scorcio del 1938 ed i primi del 1939 per oltre 400 mila tonnellate lorde, parte in costruzione, parte già varate.

Queste costruzioni sono state studiate in base a concetti autarchici; ricerche di apparati motori semplici ed efficienti con consumo di combustibile minimo e di facile approvvigionamento; costruzioni in serie; uso, il più largo possibile, di metalli leggeri e leghe nazionali; unificazione di macchina e di scafo.

Al grande vantaggio di ridurre al minimo le forniture straniere, queste costruzioni accoppiano le caratteristiche più apprezzate dal traffico e la facilità, che offre l'unificazione, di trovare pronte parti staccate e pezzi di ricambio, perchè uguali per tutte le navi dello stesso tipo.

A queste costruzioni altre ancora ne seguiranno in relazione alla produzione ed all'approvvigionamento dei metalli occorrenti. Certo che lo stato di guerra ha apportato anche da noi qualche mutamento nel ritmo delle costruzioni. Si è intensificata la produzione delle navi da carico, sospesa quella delle navi da passeggeri, che non ancora si trovavano sullo scalo.

Ma è bene sappiate che le navi da carico commesse dai nostri armatori e prodotte dai nostri cantieri sono le migliori tra quelle che solcano gli oceani e che già parecchie di esse per circa centocinquantamila tonnellate sono entrate in servizio, mentre altre dodici per circa 120 mila tonnellate le seguiranno man mano entro questo anno.

Ed intanto matura il programma di costruzione successivo, pur in mezzo alle difficoltà generate dagli alti costi e dalle deficienze di materiali.

Io penso che la Marina mercantile nazionale ha da essere forte, non certo nella vana mira di ottenere un monopolio assoluto della bandiera nazionale nei trasporti che fanno capo ai porti italiani, ma nell'intento invece di una crescente partecipazione della nostra bandiera ai traffici del mondo. In questo concetto si concreta l'autarchia marinara, poichè nessuna marina può mai riuscire ad effettuare tutti i trasporti interessanti il Paese. (*Applausi*). Non vi è riuscita nemmeno la britannica nel periodo della sua massima potenza quando, nei primi albori di questo secolo, la sua compagine costituiva il 50 per cento di quella mondiale. È invece scopo possibile a raggiungere — scopo anzi da noi già raggiunto, ma che deve essere ancora perfezionato — quello di ottenere un saldo attivo fra noli pagati e noli introitati; scopo di urgente attualità, in questo momento dell'economia nazionale, quando al saldo della bilancia commerciale più non contribuisce, o quasi, il traffico turistico, poco contribuiscono le rimesse degli emigranti, mentre tutto lo sforzo deve essere appoggiato sulla marina mercantile e sulle esportazioni.

La nave nazionale è lo strumento per eccellenza di produzione valutaria, mentre sul costo di esercizio incidono solo le spese portuali fatte all'estero, e, in misura sempre più ridotta, pel perfezionamento dei macchinari, le spese di combustibile.

Quando la nave serve a caricatori esteri, l'apporto valutario è visibile; quando serve a caricatori nazionali è invisibile, ma l'apporto non è inferiore. Nella esportazione esso è infatti equivalente al maggior prezzo che la merce assume arrivando all'estero e nella importazione è l'equivalente della minore

valuta estera che il Paese ha sborsato per l'acquisto della merce importata.

Come potrebbero le nostre esportazioni dare tutto il loro frutto valutario, se le merci in uscita verso i mercati d'oltremare dovessero essere avviate con bandiera straniera?

Già si è detto che un saldo attivo è stato raggiunto; dalle statistiche raccolte dal Ministero risulta, ad esempio, che nel 1937 la bandiera nazionale ha introitato nel solo traffico italiano d'importazione ed esportazione l'equivalente di oltre due miliardi e mezzo in noli merci e passeggeri, mentre l'economia nazionale ha dovuto versare al naviglio straniero una somma pari, al cambio ufficiale, medio, ad un miliardo e 152 milioni.

Nel 1938 la situazione è migliorata per quanto le cifre siano in senso assoluto diminuite; il naviglio italiano ha incassato, difatti, l'equivalente di due miliardi e 296 milioni, ma in confronto a soli 823 milioni versati per quello estero. Ed il 1939 è stato ancora per noi più favorevole del 1937, sia per le cifre assolute sia per quelle relative.

Porti. — Anche i porti hanno una loro funzione autarchica. Perfezionando l'arredamento e disciplinando sempre orari di lavori e tariffe, essi possono attirare meglio il traffico di transito per il retroterra straniero. Non posso dare cifre, Camerati senatori, ma ben vi posso assicurare che nel momento presente i nostri empori lavorano alacremente per quanto su taluni di essi si riflettano le difficoltà della navigazione per i vincoli imposti dal controllo dei belligeranti.

Al progresso dei nostri porti si volgeranno costanti le cure del Governo fascista per accrescerne le possibilità di competere con gli empori stranieri, senza tuttavia alimentare dannose gare di accaparramento di traffici fra porti nazionali.

Camerati, in queste circostanze l'armamento di linea, nonostante le difficoltà che si frappongono alla regolarità dei suoi servizi, mantiene vive le relazioni nazionali con le varie regioni del mondo e continua ad espletare i traffici di esportazione e di transito verso altri paesi con sensibile vantaggio della bilancia valutaria.

Desidero d'altro lato dare atto che l'armamento libero, come ha già posto in evidenza

il Consigliere nazionale Bibolini nell'altra Assemblea legislativa, senza riluttanza, senza grandi rimpianti in confronto agli alti noli correnti sul mercato, serenamente, ha posto a disposizione del Paese il proprio naviglio da carico, buona parte del quale naviga sotto il controllo dello Stato per assicurare i rifornimenti nazionali.

Una speciale menzione è necessario io faccia per la gente di mare. Impareggiabili equipaggi! Sobri, disciplinati, austeri! In tutto degni di portare nel mondo il nome dell'Italia Imperiale. Mentre altrove, nei Paesi definiti *liberali*, sol perchè ivi spirano in piena e pericolosa libertà le più funeste teorie demagogiche, gli equipaggi rifiutano di partire senza avere prima ottenuto ogni garanzia di lauti compensi per il maggiore pericolo, i nostri, invece, solo fidenti nella equità delle superiori gerarchie, serenamente affrontano la navigazione e le pericolose acque del Nord. Nell'espletamento di tale dovere sette navi da carico, sette carrette, sono scomparse nei gorgi; purtroppo 34 marittimi mancano all'appello fra morti e scomparsi. (*L'Assemblea sorge in piedi in atto di omaggio*).

Camerati Senatori! A queste vittime cadute nell'adempimento di un alto dovere, vi invito a mandare un commosso omaggio, sicuro che i loro nomi saranno sempre ricordati non solo da noi ma dalle nuove generazioni.

Camerati Senatori, i pochi dati che vi ho esposti possono dare un'idea delle ardue e molteplici difficoltà fra cui svolgono il loro lavoro le quattro Amministrazioni che costituiscono il Ministero, affiancate dall'azione quotidiana ed efficace delle Milizie ferroviaria, portuale e postelegrafonica.

I problemi che esse hanno dovuto affrontare e risolvere in questi ultimi mesi sono stati tali e tanti che il futuro nessuna sorpresa potrà riservarci, quali che siano gli eventi — gloriosi certamente — che la nostra Italia, compatta e unita intorno al suo Duce, dovrà affrontare. (*Vivissimi generali applausi*).

Ho potuto rendermi conto dell'intensità del lavoro che esse compiono e che non conosce soste; degli sforzi continui e dell'abnegazione che esso richiede; sia da parte dei camerati Sottosegretari e Direttori generali che mi danno la più valida ed attiva collaborazione, sia da

parte dei Capi e dei gregari i quali tutti prestano la loro opera con passione e con assoluta disciplina, affrontando talora coraggiosamente gravi responsabilità.

Il Ministero delle comunicazioni ha sperimentato la sua mobilitazione: il Paese può essere tranquillo sulla piena efficienza di tutti i suoi servizi di trasporto; il DUCE sa che i suoi ordini saranno prontamente eseguiti in ogni contingenza con quell'entusiasmo che deriva sempre dall'onore di ricevere un suo ordine e dall'intima gioia di eseguirlo. (*Prolungati generali vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo all'esame dei capitoli del bilancio.

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

Do ora lettura degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (Tabella A).

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 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX, ai termini del Regio decreto-legge 23 aprile 1925-III, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926-IV, n. 597, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 1 — Tabelle B e C).

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 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX, ai termini del Regio decreto-legge 14 giugno 1925, anno III, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926-IV, n. 562, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 2 — Tabelle *D* ed *E*).

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 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX, 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*).

Art. 5.

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 1940-41, in lire 900.000.000.

Dichiaro approvato il disegno di legge.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX » (675). — (Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX ».

Prego il senatore segretario Renda di darne lettura.

RENDA, segretario. Legge lo stampato n. 675.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GUACCERO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

GUACCERO. Camerati Senatori. Ho chiesto di parlare in sede di bilancio di previsione del Ministero dell'interno perchè desidero fare — se me lo consentite — poche considerazioni sulla politica sanitaria del Regime; politica sanitaria impostata su solide basi biologico-sociali, che anche in questo campo ha messo il nostro Paese all'avanguardia di tutte le Nazioni civili.

Il Regime infatti con raro tecnicismo va dettando, sviluppando e realizzando gradatamente le nuove tavole sanitarie come presidio fondamentale, indispensabile al rinnovato destino di un grande Popolo, al fine ritrovatosi davanti alla sua storia dopo secoli di smarrimento.

Lo stesso Capo del Governo, il quale dimostra di possedere la più fine sensibilità verso ogni problema umano che è di presupposto a tutti i problemi sociali, promuove leggi tutelatrici provvide; leggi che sono, e saranno domani, i canoni fondamentali della ricostruzione della Nazione nei suoi effettivi valori biologici.

Sarò assai breve, ed avrei desiderato incominciare dal trattamento della poliomielite anteriore acuta così detta « infantile » che — come esattamente dice nella sua lucida e pregevole relazione il camerata Maraviglia — è l'unica malattia infettiva in aumento nel 1939, ma che lo Stato provvede a combattere con la profilassi e spedalizzando gli infermi, sin dalle prime manifestazioni morbose, in speciali reparti pediatrici e con mezzi sempre più adatti. Ma sul dettaglio di questo argomento preferirò parlare tra qualche giorno in sede di Commissione legislativa.

Dirò soltanto che il problema dell'assistenza e della redenzione dei paralitici poliomielitici, come di tutti gli storpi e mutilati, è oggi, camerati Senatori, un problema che deve essere essenzialmente risolto dallo Stato e dalla Società, in quanto la scienza lo ha già risolto.

E non è sola filantropia, non è semplice assoluzione di un dovere sociale in quanto « la redenzione » di tanti sventurati è anche utilizzazione di energie; ma è sottrazione dal

bilancio sociale di entità moralmente e materialmente passive, è quantità di lavoro che si realizza, è benessere che si riporta laddove esisteva sventura.

È un pezzo che ci battiamo su questa necessità; ma mi permetto di ricordare soltanto quanto dissi al Senato del Regno il 21 marzo 1931, come sintesi di un lungo studio e come traccia di un programma di attuazione a riguardo della cura scientifico-sociale degli storpi, paralitici e mutilati, e chiusi questo mio discorso facendo voti perchè fosse emanato — a scopo profilattico delle deformità ed invalidità — una disposizione di legge che facesse obbligo agli ostetrici ed alle levatrici di denunciare le nascite di infanti deformi ed ai medici di denunciare qualsiasi lesione che abbia causato una invalidità fisica di carattere permanente. Ed indicai l'Opera nazionale maternità ed infanzia come la istituzione più competente per la organizzazione e la gestione di quei grandi centri di raccolta di bambini storpi, paralitici e mutilati, verso i quali deve accorrere la nostra assistenza più completa, vale a dire dotata dei mezzi clinici, scolastici e di educazione professionale.

Ed il Duce, i cui sentimenti cercammo sempre con umiltà di interpretare, passò senza altro, con puro metodo fascista, all'azione.

Così Egli presentò il disegno di legge n. 1155 il 7 marzo 1932, col quale, accogliendo in pieno i miei voti, pose la base legislativa per l'assistenza agli infanti nati deformi, ecc.

La breve e lucida relazione che precede il disegno di legge dice che questo è « diretto ad individuare con precisione i casi in cui riesca proficuo l'intervento dell'Opera nazionale maternità ed infanzia e delle altre istituzioni che si propongono la rieducazione dei minorati, per farne elementi socialmente utili e produttivi ».

Le poche parole della relazione, che qui ho riportato, suonano come consacrazione della bontà della causa per la quale continuiamo la nostra azione appassionata e come inizio di adempimento di tutto il programma che la clinica ortopedica e traumatologica italiana ha tracciato d'avanti a sé, per essere degna di sé, del suo passato, del suo avvenire.

Nelle parole del Duce è chiaramente sintetizzata una promessa di realizzazione assai

prossima di tutto un programma di redenzione dei motulesi, per cui la nostra riconoscenza è pari alla nostra fede.

Ed a riguardo di questa legge dirò che, dopo la eliminazione di una quantità di difficoltà, soltanto nella seduta del 26 maggio 1939 del Consiglio superiore della Sanità (alla quale io intervenni come esperto) furono per acclamazione approvate le norme regolamentari su relazione di Raffaele Paolucci; norme che finalmente pongono sul piano definitivo dell'azione legislativa la tanto attesa e desiderata denuncia obbligatoria delle nascite di infanti deformi e di tutte le lesioni dell'apparato motore provocanti invalidità al lavoro di carattere permanente, il cui elenco è stabilito dal Ministero dell'interno.

Le denunce debbono essere redatte, in fra i due giorni, sui moduli formulati dal Ministero, ed alla fine di ogni mese sono inviate — a cura degli ufficiali sanitari comunali — all'Istituto centrale di statistica, che ne fa lo spoglio e ne elabora i dati.

Questa provvida legge, da me illustrata al IV Congresso Mondiale per l'assistenza ai bambini storpi, tenutosi in Londra al Bedford College dal 16 al 22 luglio ultimo scorso, riscosse generali, sinceri consensi.

Rivolgo a proposito viva preghiera alla Eccellenza Buffarini per il pronto espletamento delle pratiche regolamentari per l'applicazione di una sì benefica legge.

Ed ora accennerò ad un'altra grande opera del Regime: all'Istituto fascista di « Bonifica umana e di Ortogenesi della Razza » che, come vero baluardo della salute della stirpe romano-italica, sta sorgendo all'E. 42, dominando dall'alto la via dell'Impero. Questo Istituto immane e grandioso è il simbolo sintetico dell'opera formidabile, armonica e fattiva, che il Regime vuole svolgere per il Popolo, soprattutto per i figli, per le madri, per i lavoratori, concepita come organo statale scientifico superiore di medicina preventiva e di ortogenesi, cioè controllo dello sviluppo fisico e psichico delle nuove generazioni.

Questo grande Istituto fascista di bonifica umana potrà visitare e controllare nella loro robustezza fisica e dinamica ben 70 mila ragazzi all'anno, dando alla Patria in un prossimo avvenire cittadini e cittadine ben prepa-

rati nel corpo e nello spirito. Opera di romano stampo, concepita con romana quadratura, che, diretta dal camerata Nicola Pende, farà rifulgere di vivida luce il genio italico, riportandolo al fastigio della Pitagorica scuola Crotoniate; opera che sarà senza dubbio una delle realizzazioni del Fascismo più ammirate dai milioni di stranieri visitatori della Esposizione universale di Roma.

E come ultimo argomento accennerò alla tubercolosi osteo-articolare, il cui numero di lesionati è così rilevante e le conseguenti alterazioni nella forma e nelle funzioni degli organi del movimento sono così gravi, da condurre costantemente a minorazioni e spesso alla perdita assoluta della capacità lavorativa.

Pertanto il trattamento di questa speciale localizzazione della tubercolosi, anche per sé stessa considerata, può definirsi una *questione sociale*. Ed al riguardo dirò che uno dei problemi che vanno risolti senza ulteriore indugio, è quello che si riferisce al migliore recupero funzionale di questi sventurati.

Questa questione, di alto valore sociale, e riferentesi al rischio assicurativo della invalidità, deve interessare molto da vicino l'Istituto Nazionale Fascista della Previdenza Sociale che, modificando statuti e regolamenti, dovrebbe trattenere nei luoghi di cura adatti, o ammetterveli, quei tubercolotici osteo-articolari propri assistiti e clinicamente guariti, i quali fossero propensi a sottoporsi alle cure fisiche ed ortopediche-operative, miranti al migliore risultato della funzione lesa.

Altro problema che gli Istituti assistenziali dovrebbero mettere allo studio nella sua interezza è quella della educazione professionale dei minorati osteo-articolari.

Un determinato lavoro infatti, tecnicamente ben consigliato, può molte volte completare l'opera curativa del chirurgo — qual cura funzionale — e servire nel contempo ad avviare od allenare l'individuo verso un determinato mestiere.

Questa necessità purtroppo non è ancora sentita dal nostro grande Istituto della Previdenza Sociale che, attraverso i cosiddetti ispettori, si preoccupa di mettere fuori dagli ospedali gli infermi senza qualche volta neanche aspettare la stabilizzazione di una guarigione clinica appena ritenuta raggiunta, e li espone così a

facile recidiva, senza per niente preoccuparsi del migliore ricupero dei residui funzionali o di inviare gli infermi, che hanno bisogno di essere curati col più oculato tecnicismo, negli Istituti specializzati e li affida anche ad ospedali comuni e ad Istituti elioterapici gestiti da Società anonime per azioni, e diretti da un personale medico che non figura negli elenchi del personale specializzato.

Concludendo, fo voti che il Ministero dell'interno emani disposizioni tassative affinché i tubercolotici osteo-articolari — per imprescindibili ragioni tecniche e scientifico-didattiche — siano curati in Istituti specializzati designati dal Ministero stesso. E questo compito sarà facilitato dal fatto che il Ministero dell'interno ha fatto già procedere ad una revisione generale di tali Istituti, allo scopo appunto di svilupparne l'attrezzatura nel senso da noi desiderato.

Così soltanto — insieme al trattamento clinico ed alla valutazione scientifica — si potrà raggiungere la valorizzazione lavorativa: finalità che costituisce una delle più nobili aspirazioni di solidarietà umana, cui tende sempre più lo spirito della nuova Italia. (*Vivi applausi*).

BUFFARINI GUIDI, *sottosegretario di Stato per l'Interno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

BUFFARINI GUIDI, *sottosegretario di Stato per l'Interno*. Camerati Senatori, non ho niente da aggiungere a quanto ho avuto l'onore, per ordine del Duce, di esporre in ordine al bilancio del Ministero dell'interno alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni, anche perchè la relazione è veramente completa ed esauriente.

Consentitemi solamente di rivolgere al camerata Maraviglia il ringraziamento più vivo del Governo per la sua nobilissima fatica e di ringraziare anche il camerata Guaccero, che ha voluto partecipare con la sua competente parola alla discussione, in questa sede, del bilancio degli interni, formalmente assicurandolo che quanto egli ha detto sarà tenuto nel dovuto conto dal Ministero dell'interno. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo all'esame dei capitoli del bilancio.

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

PRESIDENTE. Do ora lettura degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940 al 30 giugno 1941, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella A).

Art. 2.

L'integrazione, a carico dello Stato, dei bilanci dell'Amministrazione provinciale di Zara e dei comuni della provincia stessa autorizzata col Regio decreto-legge 9 novembre 1924-III, n. 1958, convertito nella legge 18 marzo 1926-IV, n. 562, fino a tutto l'anno 1929, e prorogata, successivamente, fino a tutto il 1939, è ulteriormente prorogata, nella misura di lire 1.000.000 a tutto l'anno 1940.

Art. 3.

È stabilito in lire 108.000.000, per l'esercizio finanziario 1940-41, il contributo dello Stato a favore dell'Opera nazionale per la protezione e l'assistenza della maternità e dell'infanzia, di cui all'articolo 7, n. 1, del Testo Unico approvato col Regio decreto 24 dicembre 1934-XIII, n. 2316.

Art. 4.

Il Governo del Re è autorizzato:

a) ad accertare e riscuotere, secondo le leggi in vigore, le entrate del Fondo per il culto riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella B);

b) a far pagare le spese ordinarie e straordinarie, del Fondo predetto, relative all'eser-

cizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella C).

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

I capitoli della parte passiva del bilancio suddetto, a favore dei quali è data facoltà al Governo del Re di iscrivere somme mediante decreti Reali, in applicazione del disposto dell'articolo 41, primo comma, del citato Regio decreto 18 novembre 1923-II, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, sono quelli descritti nell'elenco n. 2, annesso all'appendice n. 1 della presente legge.

Art. 5.

Tutti i pagamenti da effettuarsi sul capitolo n. 23 della parte passiva del bilancio del Fondo per il culto possono imputarsi ai fondi iscritti nell'esercizio 1940-41, senza distinzione dell'esercizio al quale si riferiscono gli impegni relativi.

Art. 6.

Il Governo del Re è autorizzato:

a) ad accertare e riscuotere, secondo le leggi in vigore, le entrate del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII, al 30 giugno 1941-XIX, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella D);

b) a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII, al 30 giugno 1941-XIX, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella E).

Per gli effetti di cui all'articolo 40 del Regio decreto 18 novembre 1923-II, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla con-

tabilità generale dello Stato, sono considerate « Spese obbligatorie e d'ordine » del bilancio del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, quelle descritte nell'elenco n. 1, annesso all'appendice n. 2 della presente legge.

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

Art. 7.

Il Governo del Re è autorizzato:

a) ad accertare e riscuotere, secondo le leggi in vigore, le entrate dei Patrimoni riuniti ex-economali, di cui all'articolo 18 della legge 27 maggio 1929-VII, n. 848, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella *F*);

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

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

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

Art. 8.

La somma annua di lire 42.000.000 autorizzata con l'articolo 1 del Regio decreto-legge 12 agosto 1937-XV, n. 1492, convertito nella legge 23 dicembre 1937-XVI, n. 2286, per la corresponsione di premi di nuzialità e natalità è aumentata, per l'esercizio finanziario 1940-41, di lire 18.000.000.

Dichiaro approvato il disegno di legge.

La riunione è sospesa per dieci minuti (ore 11,20).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Stato di previsione dell'entrata e stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX » (677).

— (Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione dell'entrata e stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX ».

Prego il senatore segretario Renda di darne lettura.

RENDA, segretario. Legge lo stampato n. 677.

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

RICCI FEDERICO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

RICCI FEDERICO. Sarò breve perchè credo il momento gravissimo che si attraversa disadatto ad una lunga discussione. Vi sono inoltre due altre ragioni: l'una che la relazione fatta dal senatore Flora è così dotta ed esauriente che sarebbe qui il caso di riferirsi ad essa completamente su qualunque punto del bilancio senza discutere. L'altra, che la materia della finanza ha un po' il difetto della uniformità; mentre in altri rami, ad esempio nei lavori pubblici, nella

difesa nazionale ecc., vi è varietà, nella finanza sono sempre le stesse corde che si devono toccare: tributi, prestiti, debiti, disavanzi, ecc. Quindi mi sentirete ripetere cose che ho già detto altra volta; ma non si può fare del nuovo quando la materia non è nuova.

La situazione politica attuale dà uno straordinario rilievo alla finanza dovendo questa provvedere quanto occorre alla vita civile ed anche alla difesa militare; ma non si esauriscono così i suoi compiti perchè deve tener presente anche il dopoguerra. Non si deve trascurare di aver riguardo (sotto questo punto di vista) a quella che potrà essere la nuova crisi, quando vi saranno di nuovo milioni di smobilitati e di operai licenziati dalle fabbriche di guerra; ed occorreranno mezzi per fronteggiare la disoccupazione e per risolvere nuove difficoltà; e la finanza dovrà trovarsi forte ed in grado di difendere il risparmio e l'erario pubblico.

Le spese effettive preventivate sono circa 35 miliardi contro 29 di entrata. Le spese, se le confrontiamo cogli anni in cui il bilancio era in pareggio (mi sembra nel 1930) e si aggirava sui 20 miliardi, presentano un aumento di 80 per cento; le entrate, un aumento di 50 per cento; il divario fra spese ed entrate è cresciuto in confronto degli anni passati; esso ora rappresenta circa 30 per cento cioè 6 miliardi. Questo per il bilancio normale; avremo poi le spese eccezionali che fin d'ora possiamo, in conformità degli ultimi bilanci, prevedere in 15 miliardi circa, dimodochè arriveremo a 50 miliardi.

Ora la questione radicale di tutta la discussione è di vedere come si comporta il bilancio dello Stato rispetto al reddito nazionale e cioè quanto su di esso incida. La stima del reddito nazionale (ne abbiamo discusso nell'ultimo bilancio circa un anno fa) è presso a poco di 120 miliardi. Diceva il Ministro che questa è una cifra un po' troppo elevata. Io non lo credo, data la svalutazione della moneta, non solo in Italia ma in tutti i Paesi.

La valutazione fatta in lire deprezzate naturalmente aumenta. Il reddito nazionale inoltre è certamente cresciuto per sè stesso. Era stimato circa 19 miliardi nell'anteguerra; ora possiamo ritenere che il deprezzamento della moneta sia circa di uno a cinque e quindi arri-

viamo ai cento miliardi, più la ricchezza nuova che si è formata. Io lo calcolo a 125 miliardi, in conformità di quanto ha scritto anche il relatore Flora. Sul reddito nazionale di 19 miliardi, il bilancio dello Stato incideva nell'anteguerra per 13 per cento; nel 1927 su un reddito di 108 miliardi incideva per 18 per cento; nel 1939, su 125 miliardi, per 32 per cento. Nel 1940, supposto che il reddito sia ancora cresciuto fino a 140 miliardi anche a causa dell'aumento di tutti i prezzi, troviamo che tutte le spese, supposte in 50 miliardi, vi incidono per 35 per cento.

È un prelevamento forte; ma dobbiamo prepararci a prelevamenti ancora più forti. Allora che cosa accadrà? Bisognerà, via via, che il reddito nazionale aumenti, ed io lo credo possibile; ma bisognerà pure che si contraggano i consumi per lasciare sempre più largo margine alla incidenza delle spese dello Stato. Occorrerà che non si consumi vanamente, che non si facciano investimenti inutili. Occorrerà promuovere il più possibile il risparmio affinché possa esser messo in grande quantità a disposizione dello Stato. Per questo bisognerà, tra l'altro, adottare una rigorosa repressione di tutte le spese non necessarie. Si dovrà prescrivere un regime sempre più austero non solo alle persone ma anche agli Enti pubblici; e ciò anche per evidenti ragioni morali.

Io ho sentito con piacere (perchè conforme a questa mia tesi) criticare spese per fasti, spese per pompe, megalomanie nei bilanci dello Stato e di altri Enti. Ho sentito il Ministro della giustizia lagnarsi dello sciupio fatto in qualche palazzo di giustizia. Benissimo! Auguriamoci che non si sciupi nè in palazzi, nè in ministeri, nè in sedi di federazioni, nè in residenze di associazioni ecc.

Cito quale esempio una cosa che dà luogo a frequenti commenti: si vieta il ferro e il cemento per costruzioni di case borghesi e di case ad uso del popolo; e al posto di altre case demolite, forse con troppa premura, si vedono sorgere grandiosi edifici anche di privati ai quali non manca nè ferro, nè cemento. Il pubblico vede e commenta, e tra i commenti c'è anche questo: poichè tali case, tali costruzioni, hanno un finanziatore (il finanziatore è generalmente una Cassa di Risparmio o una Compagnia di Assicurazioni oppure un Isti-

tuto parastatale), non si potrebbe portare il controllo anche sul modo come vengono fatti tali investimenti da parte di Istituti finanziari?

Non è questo il momento per finanziare opere di lusso; se anche vi è la legittima possibilità di farle, non devono essere tali Istituti a mettere il danaro a disposizione di chi vuole far investimenti di questa natura. Controllate le spese, controllati i risparmi, controllati gli investimenti, ciascuno potrà guadagnare (anzi auguriamoci che ciascun cittadino guadagni) ma non potrà consumare ed i risparmi dovranno andare allo Stato o in lavori desiderati dallo Stato, utili allo Stato. Se non direttamente nei prestiti emessi dallo Stato i risparmi potranno andare in impianti industriali desiderabili; ma non si esageri nè nei prestiti, nè negli impianti industriali, perchè è evidente che anche qui la legge della domanda e dell'offerta regna sovrana.

Se noi domandiamo più merci di quelle che occorrono, facciamo aumentare i prezzi, e cagioniamo difficoltà al mercato nazionale.

Se vogliamo fare investimenti, sia statali che privati, in quantità superiore a quella che permette la disponibilità di danaro, veniamo egualmente a cagionare rincaro e difficoltà. Infatti è facile dire: si fa un prestito, si fa un aumento di capitale per un impianto, ma quando poi si tratta di versare il capitale sottoscritto se bisogna farselo prestare, sorgono inconvenienti.

Uno dei compiti principali della finanza è la difesa della moneta. Ogni eccesso di domanda di danaro sul mercato, finisce, volere o no, per esercitare un'azione sul corso della moneta, sui prezzi. Ed ora se noi vogliamo che il bilancio sia forte, che il bilancio tenga; se vogliamo che i nostri stanziamenti abbiano vera consistenza e rappresentino qualche cosa, è necessario che il valore della moneta sul mercato interno (non parlo del mercato internazionale) non muti. Se facciamo uno stanziamento di un miliardo per un determinato lavoro pubblico e, quando è il momento di spenderlo, il valore della moneta è dimezzato, evidentemente quello stanziamento non serve più perchè per compiere quel dato lavoro abbisogneranno non più uno, ma due miliardi; e bisognerà ricorrere a nuovi

tributi o a nuovi prestiti; i quali torneranno a deprimere la moneta.

È logico che nessun bilancio tiene più quando la moneta varia. Una leggera svalutazione del denaro può essere anche utile, ma sempre deve trattarsi di una svalutazione leggera e controllata; guai a scivolare in una svalutazione forte, in uno slittamento.

Ho parlato di tali questioni che tratterò ancora, ma desidero ritornare sulla parte dianzi accennata, della incidenza, cioè, del bilancio dello Stato sul reddito nazionale. Desidero ritornarvi per fare qualche confronto con i Paesi esteri, come ha fatto il relatore. La Germania ha sviluppato il suo reddito nazionale dal 1933 al 1940 da 46 miliardi a 90 miliardi di marchi. Ha sviluppato le sue imposte da 6 miliardi e mezzo a 24. La incidenza delle imposte sul reddito nazionale è salita da 15 a 27 per cento. Le spese di guerra, le quali hanno determinato questo accrescimento del bilancio, sono salite da un miliardo a 30 (così si calcola). vale a dire che si sono moltiplicate per trenta. Tutto questo è avvenuto restando invariato il valore della moneta. È stato un meraviglioso lavoro di organizzazione e di sviluppo della ricchezza nazionale devoluto a finanziare gli armamenti, con una repressione delle spese voluttuarie, e una compressione di tutto il tenore di vita, riassunta nella formula «meno burro ma più cannoni».

Ed allora gli armamenti, così diceva Goebbels in un suo discorso del 19 maggio 1939, cominciati nel 1933, furono continuati nel 1934, intensificati nel 1935 e accelerati furiosamente nel 1936, tutte le funzioni nazionali furono mobilitate nel 1937 e si proseguì a grandi colpi nel 1938. In sei anni, come disse Hitler, si sono spesi per l'apprestamento militare 90 miliardi di marchi, cioè 700 miliardi di lire. Ora come ha finanziato la Germania questo accresciuto bilancio?

Principalmente ricorrendo alle imposte e poco ai debiti, come ha giustamente ricordato il nostro relatore.

Ho qui una tabella dove sono riassunti i dati del reddito e delle spese di vari Paesi esteri; taluni, come le spese di guerra della Germania, sono a calcolo, ed il calcolo l'ho desunto da importanti pubblicazioni d'economia e finanza estere, e principalmente americane:

		(In miliardi, in moneta nazionale)			
		reddito nazionale	Entrate dello Stato	%	spese per difesa militare
Germania . . .	1933	46	6,6	15	1
	1940	90	24	27	30
Inghilterra . . .	1933	4	0,768	19	0,150
	1940	5,6	1,234	24	2
Francia . . .	1933	175	45	26	20
	1940	350	79	26	250
Stati Uniti . . .	1933	45	4,8	10	710
	1940	80	8,4	10	1950
Italia	1933	90	20	22	4
	1940	125	29	24	—

Per ben comprendere questa tabella è necessario aver presenti le variazioni di valore delle monete risultanti dal cambio del dollaro ovvero dal numero indice dei prezzi all'ingrosso, come segue:

	Cambio su New York		Indice prezzi (base 1913)	
	Feb. 1933	1940	1933	1940
Germania . . .	23,90	40,20	105	109
Inghilterra . . .	3,42	3,55	102	167
Francia	3,95	2,20	390	700
Stati Uniti . . .	—	—	102	112
Italia	5,12	5,05	287	530

L'Inghilterra e la Francia, specialmente quest'ultima, fronteggiano la maggiore spesa con prestiti. L'Inghilterra poi ha adesso aumentato anche le imposte.

Noi come fronteggiamo le maggiori spese finora prospettate? In piccola parte con aumento di tributi; il resto è disavanzo e viene colmato con prestiti regolari o con espedienti come il debito fluttuante.

Ripeto un'osservazione già fatta altre volte, che cioè noi ci troviamo in una posizione un po' peggiore, nei confronti con gli altri Paesi, nel finanziamento per mezzo di prestiti e peggio ancora per il fluttuante. Non è colpa del dicastero delle finanze ma del mercato; è una situazione di cose che non possiamo variare,

perchè da noi il danaro viene a costare troppo, viene a costare più caro che negli altri Paesi. Non è questo un rimprovero, onorevole Ministro. Voi gli anni scorsi lo avete qualche volta preso come un rimprovero, ma in verità non è che una constatazione di uno stato di cose. Il debito fluttuante che da noi viene praticamente finanziato a 5,25 per cento, in Inghilterra e in America costa rispettivamente uno per cento e zero per cento e ci sono stati perfino momenti in cui lo Stato americano ha esatto un premio da chi gli prestava denaro.

Questa che ho detto è una ragione di più per andare guardinghi nel lasciare disavanzi.

Bisogna coprirli con imposte; ma soprattutto procedere con la massima parsimonia evitando qualunque spesa non rigorosamente necessaria.

L'ultimo prestito in buoni novennali collocato in gennaio costa 5,88 per cento, escluse le spese di amministrazione e di stampa.

Non coprendo il disavanzo con tributi ma ricorrendo a prestiti abbiamo l'aumento negli interessi a carico dello Stato; aumento che poi, a distanza di anni, rende necessarie nuove imposte. L'aumento degli interessi nel nostro bilancio è davvero preoccupante: siamo ad otto miliardi contro 6.800 milioni del bilancio precedente e contro 540 milioni dell'anteguerra. Qui non si può opporre la svalutazione della moneta perchè i 540 milioni che si pagavano nell'anteguerra restano 540 milioni anche ora, perchè il portatore di cartelle del debito pubblico di quell'epoca continua a percepire la stessa somma in lire deprezzate. È questa una speculazione che fanno gli Stati quando ricorrono alla svalutazione. Abbiamo, dunque un peggioramento da 540 milioni a 8 miliardi, proporzione che non si verifica in nessun'altra voce, escluse, solamente per quest'anno, le spese militari. Volete sapere quale è il bilancio che è cresciuto meno? Il bilancio della giustizia, solo da 100 a 560 milioni.

Accennavo alle variazioni nel costo della vita e dei prezzi. È stata sospesa la pubblicazione dei relativi numeri indici. Io credo, come dice egregiamente il relatore, che non ci sarebbe nulla di male e non si svelerebbe alcun segreto se si riprendesse questa pubblicazione, anche per impedire il diffondersi di voci iperboliche, dato che generalmente in questa materia il

pubblico tende ad esagerare. Naturalmente bisognerebbe che i calcoli fossero fatti bene, essendovi ragioni per ritenere che le cifre ufficiali che esistono anche se non pubblicate non siano precise, almeno per quanto riguarda il costo della vita.

Mi sono provato a rifare il calcolo attuale del costo della vita secondo il bilancio di famiglia studiato fin dal 1913 dal prof. Pugliese, in base al quale furono fatte rilevazioni ogni mese da allora in poi. Premesso che 100 è il numero indice del marzo 1939, eguale alla media del 1928 (presa per base), abbiamo 103,89 nel luglio e agosto, poi avrei ottenuto 118 nel dicembre e 129 nel marzo.

I numeri indici ufficiali danno qualche cosa di meno; ma forse non sono esatti e appunto per ciò raccomando una compilazione accurata di queste cifre prima di pubblicarle. Ripeto che sarebbe bene pubblicarli anche perchè ci possono essere da parte di privati motivi di basarsi sul numero indice dei prezzi per le variazioni delle remunerazioni dei loro dipendenti. Oggi in questa materia dell'allineamento dei salari al costo della vita si procede un po' troppo empiricamente. Ogni tanto i sindacati decidono di dare un aumento, per esempio da 10 a 15 per cento a seconda delle professioni, quasi che per certe professioni il vitto sia aumentato di 10 e per altre di 15 per cento. Se si tratta di un allineamento dei salari coi nuovi prezzi, l'aumento dovrebbe essere uguale per tutte le professioni.

Poi a distanza di tempo interviene lo Stato per i suoi dipendenti e fa un aumento; abbiamo avuto, dopo i ribassi del 1934, 4 aumenti per i dipendenti dello Stato; il primo di 8 per cento nel settembre del 1936, il secondo pure di 8 per cento nel giugno 1937, il terzo di 6 per cento nell'aprile 1939, ed il quarto di 10 per cento nel mese scorso. Negli stessi tempi l'indice del costo della vita variava da 336 media del 1934 a 368, poi 404, poi 436, poi 520 circa (base 1914). Ma quando si fa l'aumento, non si dice mai a quale tempo e quindi a quale numero indice esso si riferisca. La questione rimane sempre indeterminata. L'aumento fatto recentemente (che credo costi allo Stato circa un miliardo) a quale data, a quale numero indice si riferisce? Facilmente, passato qualche tempo, data l'indeterminatezza, può formarsi

l'idea che l'aumento ultimo concesso si riferisca a un numero indice inferiore al vero e quindi può nascere il desiderio di un nuovo aumento.

Sarebbe bene prima di tutto calcolare e pubblicare tutti questi indici. Poi, siccome in tale materia le variazioni potranno essere anche frequenti, malgrado tutti gli sforzi dei Ministeri delle finanze e delle corporazioni, chiedo se non sarebbe meglio istituire per i dipendenti dello Stato e degli Enti pubblici, per molte aziende e principalmente per le parastatali, un criterio unico automatico, come era già una volta il carovita a scala mobile, da applicarsi periodicamente, non dico ogni mese, ma ogni tre mesi, ad una parte soltanto dello stipendio, cioè a quella che presumibilmente corrisponde alle spese di prima necessità. Quindi per gli alti stipendi nessun aumento al di là d'un dato livello. Naturalmente nulla per i cumuli di stipendi o di incarichi. Credo sarebbe questa una buona occasione per portare l'attenzione sul cumulo degli stipendi. Questione annosa, molto delicata (che si sente sollevare frequentemente ma che praticamente non si decide mai malgrado la sua gravità, causa gli abusi che possono verificarsi).

E giacchè sono sull'argomento, sarebbe forse opportuno studiare un organico unico, stipendi, graduatorie e condizioni di quiescenza uniche tra gli impiegati diretti dello Stato e quelli degli Enti parastatali.

Sono state introdotte per aumentare le entrate due nuove imposte che voi ben conoscete: l'una è l'imposta ordinaria sul patrimonio, a mio giudizio ben congegnata, bene studiata ed utile al bilancio, imposta che in caso di necessità potrà essere suscettibile di maggiore reddito; l'altra, l'imposta sull'entrata. Su questa io vorrei fare qualche osservazione.

Avevo spesso fatto critiche contro l'imposta scambi, che colpiva ogni passaggio di merce e quindi riusciva particolarmente gravosa per i piccoli consumatori i quali acquistano la merce dopo parecchi passaggi; ed inoltre favoriva la concentrazione industriale. Ora l'imposta sull'entrata ha lo stesso inconveniente: sicchè le critiche fatte all'imposta scambi si estendono anche ad essa. Ma è più grave, perchè non esonera tanti generi di necessità consumati dalla parte più disagiata della popo-

lazione e quindi fa sentire maggiormente il suo peso, e cioè determina un ulteriore aumento del costo della vita.

Anche quell'arrotondamento, quel minimo inevitabile della marca da bollo viene a colpire in ragione superiore al 2 per cento i piccolissimi acquisti. Son stati fatti accordi per pagare l'imposta una volta tanto; ma allora si poteva evitare l'imposta sull'entrata, e limitarsi ad aumentare i diritti di fabbricazione od altri tributi quantitativi che già pagano certe merci. Per lo zucchero, per esempio, noi paghiamo un'imposta di fabbricazione. Oggi l'imposta sull'entrata è stata consolidata in una quota fissa, mi pare di 80 centesimi per chilogramma: tanto valeva aumentare la tassa di fabbricazione dello zucchero di 80 centesimi.

Analogamente per il petrolio, il carbone ed una quantità di altri generi, gas, elettricità, ecc.

Altri accordi furono fatti mediante abbonamenti basati sulla ricchezza mobile. Allora tanto valeva aumentare tale imposta.

Il concetto di chi studiò l'imposta sull'entrata, era questo: dobbiamo evitare di incidere nuovamente su determinati accertamenti, quale l'imponibile di ricchezza mobile perchè vi è la possibilità che l'accertamento sia stato sbagliato; ed è bene evitare di aggravare l'errore col basarsi sopra una seconda volta; meglio cercare altri modi di tassare. Ottima ragione; ma quando facciamo gli abbonamenti per l'imposta sull'entrata in base all'imponibile accertato per la ricchezza mobile, veniamo precisamente a cadere nell'inconveniente che volevamo evitare imponendo una nuova tassa su un accertamento fatto ad altro scopo.

Certamente il dicastero delle finanze deve oggi fare lunghi studi per escogitare nuove armi di tassazione. Le preferenze sono per le imposte reali. Si obbliga però di tanto in tanto i contribuenti a riempire moduli; ed infatti abbiamo passato i primi mesi dell'anno riempiendo moduli, sia per la revisione del catasto, sia per l'imposta patrimoniale ecc. e devono essere state certamente impiegate tonnellate di carta. Meno male che il Ministero delle finanze aveva previdentemente istituita una fabbrica di carta!

Convengo che la imposta reale può dar luogo ad un accertamento oggettivo più preciso; però nemmeno essa è sufficiente a darci il gettito occorrente. Quanto alle imposte sopra i consumi, esse determinano direttamente un rincaro di prezzi e poi nel momento attuale non so se queste imposte saranno suscettibili di molto maggior gettito. Anche i tabacchi se la vita dovrà diventare più sobria e aspra certamente renderanno meno, come tutti i consumi voluttuari. Sui consumi necessari è da augurarsi che non si gravi più la mano.

Resta allora un gruppo di imposte dal quale aborre il Ministero delle finanze, vale a dire le imposte personali. Io ho fatto qui in questa aula per tali imposte una lunga campagna sicchè dal Ministro è stato osservato che trattasi di un discorso ricorrente ogni anno (ogni anno perchè il bilancio delle finanze si discute ogni anno altrimenti il periodo sarebbe stato più breve). L'imposta personale può presentare il vantaggio di essere progressiva. Ma tale genere d'imposta è dalla nostra finanza completamente trascurato anche in questi momenti di grave pressione tributaria, mentre tutte le altre Nazioni non mancano di ricorrervi largamente come e più che ad altri cespiti.

Permettetemi di fare un passo indietro. L'imposta di ricchezza mobile in molti Paesi è personale, vale a dire viene pagata dal contribuente come persona fisica; a tale tassa si aggiunge poi una nuova imposta che corrisponde alla nostra complementare, per i redditi più alti.

In Germania abbiamo l'imposta sul reddito aumentata di un'altra imposta che corrisponde alla complementare e che viene a dare oltre 7 miliardi di marchi. La sola imposta sull'accrescimento di reddito nel trimestre dal luglio al settembre 1939 ha reso 700 milioni di marchi. Tutti sanno a qual limite elevato ascendono le imposte personali in Inghilterra, negli Stati Uniti ed anche in Francia dove furono rivedute in questi ultimi tempi e dove la sola imposta corrispondente alla complementare rende dai 3 ai 4 miliardi di franchi. Da noi ho già parlato dello scandalo dei 75 contribuenti e degli 85 milioni. Lo ripeterò perchè il Senato contiene molti colleghi nuovi che forse non conoscono il fatto.

Dunque la complementare rende in Italia 420 milioni, nel preventivo di quest'anno portati a 460 milioni. Originariamente essa fu concepita - e così è negli altri Paesi - come un'imposta dovuta dai meglio dotati dalla fortuna, non come un'imposta a larga base. Negli altri Paesi si comincia infatti a colpire i redditi elevati, mentre i piccoli sono trascurati; noi invece cominciamo con i redditi piccoli. Io avevo suggerito, e rinnovo la mia proposta, di cominciare dal reddito di 20 mila lire trascurando quelli inferiori che danno lavoro al fisco senza rendere molto.

Al sommo di questa scala di contribuenti abbiamo i più favoriti dalla fortuna i quali pagano una percentuale più elevata (si comincia con la percentuale dell'1 per cento e si arriva al 10 per cento). Orbene furono trovati da inscrivere a questa categoria, con un reddito superiore cioè a 750 mila lire l'anno, soltanto 75 contribuenti e il complesso dei redditi di questi 75 fortunati è calcolato soltanto in 85 milioni. Tutti sanno quanto in realtà siamo distanti da questa cifra. Io credo che sono in questo momento almeno mille le persone che godono di tale reddito in Italia. Ma quello che stupisce di più è la indifferenza al riguardo del dicastero delle finanze. Io ho chiesto ripetutamente dati statistici su quanti sono i contribuenti che appartengono alle ultime categorie; l'ultima richiesta l'ho fatta giorni fa ma non ho avuto risposta adeguata. Mi si è dato soltanto il numero dei contribuenti totale - abbiamo un milione e 224 mila contribuenti mentre pochi anni fa erano 966 mila, quindi si vede che in pochi anni abbiamo fatto una leva grandissima, abbiamo attratto 330 mila contribuenti; ma evidentemente si tratta di piccoli contribuenti, poichè infatti il gettito è aumentato relativamente poco. I grossi contribuenti non pagano; disertano, mi si permetta questa parola. Torto inspiegabile del dicastero delle finanze è di non dar peso a questo fatto; direi quasi, di approvarlo. In un momento in cui tutte le energie della Nazione si tendono, in un momento in cui ogni cittadino deve fare il suo dovere, anche i più fortunati lo debbono fare anche verso il fisco, come i più umili. Che se poi fosse vero che non esistono tanti contribuenti grossi quanti io penso che siano, poco male sarà l'aver

fatto l'accertamento preciso. Se poi non si volesse modificare nulla, allora sopprimiamo addirittura l'imposta complementare; perchè il danno al bilancio dello Stato non sarebbe grande (460 milioni) e con un piccolo giro di vite nella aliquota della ricchezza mobile, si potrebbe compensare. Dunque, sopprimere questa imposta; ma se la si vuole mantenere deve essere applicata con lealtà, con regolarità, con la necessaria severità, con il necessario senso di giustizia.

Dice il collega Flora, consentendo in questa mia osservazione: « guardate che vi fate una illusione; forse non ci sono tanti contribuenti perchè si tratta di una piramide a larghissima base in cima alla quale si trovano i più fortunati, oggetto degli sguardi di coloro che si trovano in basso. Naturalmente (egli dice) si tende ad esagerare; la ricchezza diffusa è sempre più forte ». Io non credo, ma ritengo che il processo economico attuale non ci avvii verso una maggiore diffusione della ricchezza, ma piuttosto verso l'accentramento nelle mani di pochi. (*Approvazioni*). Le classi medietendono a scomparire e sono quelle più danneggiate; la società va organizzandosi tanto in Italia che all'estero piuttosto verso i molto ricchi ed un numeroso proletariato, che verso lo sviluppo delle classi medie.

Sarebbe quindi dovere della finanza, se si intende mantenere la tassa, il sistemare tale tributo. Non mi illudo che questa imposta complementare possa colmare il *deficit* del bilancio; ma, ripeto, qui si tratta di una questione di giustizia a cui non si può essere indifferenti. In questo momento la parte morale acquista il sopravvento; non si può fare una finanza forte se non si fa egualmente una finanza giusta.

Oggi siamo in una condizione di cose per cui si richiede forza e giustizia. Il caso vuole che anche quest'anno io parli sul bilancio delle finanze nella settimana di Pentecoste. Fra i doni dello Spirito Santo ci sono appunto la Forza e la Giustizia: io le invoco per il Ministro delle finanze. (*Vivi applausi*).

BEVIONE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

BEVIONE. Camerati, il relatore della Commissione di finanza, senatore Flora, con acume

e dottrina superiori ad ogni elogio ha esaminato il bilancio delle finanze in tutti i suoi elementi più riposti e nelle sue lontane ripercussioni, dando della situazione finanziaria italiana in questo momento una analisi che è insieme esattissima e confortante. Ma non è forse inopportuno su questo bilancio di importanza capitale formulare alcune brevi dichiarazioni di carattere generale che io penso possano rappresentare la convinzione profonda della maggioranza se non della totalità del Senato.

In primo luogo il Ministro delle finanze può essere tranquillo che il Senato ha la coscienza chiarissima della necessità di una finanza ordinata e severa, specialmente in questo periodo procelloso della storia europea, nel quale, per molti segni, è dato comprendere che l'Italia dovrà provvedere alla difesa diretta delle sue necessità di vita. (*Approvazioni*).

Finanza ordinata e severa significa sforzo, sacrificio, resistenza inflessibile alla tentazione di provvedere alle esigenze dell'Erario coi sotterfugi seducenti di un complicato tecnicismo finanziario, in fondo al quale non vi è che la certezza della svalutazione monetaria. E allora semplice ed eterne sono le vie per le quali si prepara e si difende una forte e onorata finanza ad uno Stato che è impegnato in eccezionali compiti di portata storica e cioè:

1° l'economia più rigorosa in tutte le spese non essenziali e comunque differibili, senza eccezioni di sorta. (*Applausi*);

2° rafforzamento di tutti i tributi fino ai limiti estremi consentiti dalla struttura economica del Paese e dallo stesso loro rendimento, sotto il segno della giustizia assoluta, per tutte le categorie sociali;

3° ed ultimo. Ricorso al prestito per la quota delle spese pubbliche che non è possibile coprire con i tributi, prestito che il Paese ha sempre consentito in misura pari alla necessità e così continuerà, con fervore di patriottismo, a fornire, specialmente se una disciplina anche obbligatoria dei consumi rafforzerà il risparmio, trasferendo in tal modo maggiori disponibilità di prodotti alle forze della difesa nazionale.

Noi siamo lieti di dare atto al camerata Ministro delle finanze che queste sono le norme alle quali egli si è sempre ispirato; che questa è la coraggiosa e onesta finanza che egli ha voluto dare al Paese. E non abbiamo che da esortarlo a perseverare nell'aspra via.

Camerati, le plutocrazie sazie di territori e di lucrosi monopoli, che durano da generazioni, si illudono che la volontà del Duce, di spezzare le barriere della clausura mediterranea, possa essere frustrata dall'impossibilità, per il nostro Paese, di sopportare i pesi finanziari di una nuova e più vasta prova.

Il Senato del Regno, interprete sicuro della volontà e dell'anima della Patria, proclama altamente la sua fede che anche questi calcoli saranno dispersi dalla realtà (*vivi applausi*) che il contribuente, e il risparmiatore italiano faranno anche questa volta il loro dovere e che la nostra finanza pubblica porterà il suo fondamentale contributo alla immanicabile vittoria. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando facoltà di parlare al relatore e al Ministro.

Venerdì 17 maggio, alle ore 9,30, riunione dell'Assemblea plenaria col seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione dell'entrata e stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940, anno XVIII al 30 giugno 1941-XIX (677). - (*Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni*).

II. Discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX (674). - (*Approvato dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni*).

LEGISLATURA XXX — I^a DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI — 15 MAGGIO 1940-XVIII

Esaurito questo ordine del giorno, il Senato è subito convocato in Comitato Segreto col seguente ordine del giorno.

Rendiconto delle entrate e delle spese del Senato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938-XVI al 30 giugno 1939-XVII (Doc. X);

Progetto di bilancio del Senato per l'eser-

cizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX (Doc. XI).

La riunione termina alle ore 12,25.

Prof. GIOACCHINO LAURENTI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti