

XLVII' TORNATA

LUNEDÌ 9 FEBBRAIO 1925

Presidenza del Presidente TITTONI TOMMASO

INDICE

Congedi	Pag. 1505
Disegno di legge (Inizio della discussione di):	
• Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925	1508
Oratori:	
BATTAGLIERI	1522
FROLA	1517
MARCELLO	1532
MOSCONI	1518
NUVOLONI	1508
RAYA	1510
SECHI	1523
SODERINI	1515
VALENZANI	1532
Interrogazioni (Svolgimento di):	
• Sulle cause delle disgrazie aviatorie	1506
Oratori:	
BONZANI, <i>vice commissario generale per l'aero-nautica</i>	1506
LIBERTINI	1508
Messaggi (del Presidente della Corte dei conti)	1505
Relazioni (Presentazione di)	1505

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti i ministri: dell'interno, della giustizia e affari di culto, della marina, dell'istruzione pubblica, dell'economia nazionale, delle comunicazioni, il Commissario per l'aeronautica, ed i sottosegretari di Stato per le comunicazioni.

AGNETTI, *segretario*, dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Di Brazzà di giorni 20, Luiggi di giorni 4, Orsi Delfino di giorni 15.

Se non vi sono osservazioni, questi congedi s'intendono accordati.

Messaggio della Corte dei conti.

Roma, 9 febbraio 1925.

« In osservanza alla legge 15 agosto 1867, n. 3853, mi onoro di rimettere a V. E. l'elenco delle registrazioni con riserva eseguite dalla Corte dei Conti nella prima quindicina del mese di gennaio 1925.

« Il Presidente

« PEANO ».

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole senatore Schanzer a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

SCHANZER. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Modificazioni al Testo Unico della legge elettorale politica 18 dicembre 1923, n. 2694 ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Schanzer della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Svolgimento di interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione dell'onorevole senatore Libertini al Commissario generale per l'aeronautica « sulle cause delle continue impressionanti e dolorose disgrazie aviatorie ».

Ha facoltà di parlare il vice-Commissario generale per l'aeronautica.

BONZANI, *vice commissario generale dell'aeronautica*. Le disgrazie aviatorie avvenute dal 1° luglio a tutt'oggi con conseguenze letali o gravissime sono esattamente nel numero di 28. Di queste, sotto la qualifica di errori di manovra se ne devono contare ben venti, ripartite in questo modo: 12 dovute ad acrobazie, a viraggi troppo stretti e sostenuti, a partenze con eccessiva salita, eseguite a bassa quota in vicinanza grandissima del suolo; manovre queste che portano ad una forte diminuzione di velocità; se l'aeroplano viene ad avere una velocità inferiore a quella minima necessaria per il suo sostentamento la caduta è inevitabile. Tre sono dovute a scontri d'apparecchi in volo; due ad atterraggi fatti con inclinazione dell'apparecchio eguale a quella che l'apparecchio aveva in discesa il che produsse una capottata violenta; tre sono avvenute alle scuole, dovute probabilmente ad irrigidimento dell'allievo sui comandi, ciò che ha impedito all'istruttore di eseguire la contromanovra necessaria per riportare l'apparecchio in linea normale di volo. Delle altre disgrazie, due sono dovute ad acrobazie eseguite ad alta quota, nelle quali l'apparecchio fu lasciato cadere in candela per uno spazio troppo lungo; esso aveva così acquistato una velocità talmente forte che allorché venne richiamato in linea di volo, le ali subirono uno sforzo superiore alla loro resistenza. Se questo sia dovuto ad errore di manovra del pilota che tardò troppo a rimettersi in linea di volo o a deficiente resistenza delle ali non è dato di affermare con sicurezza. Due furono dovute a pannes di motori e a conseguente atterraggio in condizioni sfavorevoli: due dovute alla nebbia ed oscurità in causa delle quali l'aviatore non poté ritrovare il campo di atterraggio ed atterrò in piena campagna. Due infine sono dovute a cause imprevedibili, perchè avvenute senza che alcun pilota potesse osservare la manovra del velivolo.

Da questa rapida enumerazione, risulta che la grande percentuale delle disgrazie avvenute si deve ad errori di manovra. Su questo non vi è dubbio dal momento che i piloti stessi presenti agli incidenti riconoscono in questi errori di manovra la causa determinante della disgrazia. L'errore di manovra può essere dovuto ad imperizia, a menomate condizioni psicofisiologiche del pilota o ad inosservanza di quelle regole di navigazione aerea che nel loro complesso costituiscono la disciplina di volo. La imperizia si può escludere quasi assolutamente, poichè nessun allievo è ammesso ad eseguire voli da solo finchè in molti esercizi eseguiti coll'istruttore in apparecchi a doppio comando, non abbia parecchie volte pilotato l'apparecchio in modo inappuntabile. Ad ogni modo per essere più garantiti sotto questo punto di vista, fu prolungato il corso di pilotaggio da 30 a 50 ore di volo effettivo. Le condizioni psicofisiologiche vengono accertate dal gabinetto medico aeronautico prima dell'accettazione di ogni allievo. Le visite sono assai rigorose, resistendo a pressioni ed a preghiere per l'accettazione di piloti i quali, entusiasti dalla passione per l'aeronautica, non abbiano in misura sufficiente quelle doti psicofisiologiche indispensabili per il volo, la cui insufficienza non può essere compensata dell'entusiasmo o dalla passione per la navigazione aerea. Tutto il personale navigante in servizio è sottoposto semestralmente ad una visita psicofisiologica di controllo; oltre a ciò tutti i comandanti di reparto e gli ufficiali medici di reparto devono sorvegliare continuamente ed amorosamente i piloti allo scopo di ottenere da essi che conducano una vita regolare, aliena da ogni eccesso, e di proibire, occorrendo, il volo a quelli che per condizioni morali o fisiche non apparissero in possesso di quelle perfette condizioni che sono necessarie per guidare apparecchi in volo.

Tutto ciò purtroppo non basta ad escludere che disgrazie per menomate condizioni psicofisiologiche possano avvenire.

L'apparecchio è per sua natura auto-stabile, tende cioè a rimettersi in posizione normale di volo, ogni qualvolta ne venga spostato. Tuttavia in condizioni di volo non perfettamente favorevoli, per cause meteorologiche od altro, è assolutamente indispensabile che l'aviatore

non perda mai l'assoluta e perfetta presenza di spirito che è necessaria, sappia sempre quello che deve fare e lo sappia attuare con prontezza; un attimo di ritardo, di indecisione, di incertezza, e peggio una manovra errata, può condurre a conseguenze irreparabili.

Ed infine per quanto riguarda l'inosservanza delle regole di volo, alla quale si è dovuto in passato un notevole numero di disgrazie, deve osservarsi che questa inosservanza è dovuta soprattutto all'eccessivo ardimento dei piloti, i quali per la loro perfetta conoscenza del materiale, la loro padronanza dell'apparecchio, la confidenza con il pericolo che nasce dalla continua vicinanza ad esso, la fiducia nella propria abilità tante volte sperimentata sono facilmente spinti a dar prova della loro perizia coll'eseguire a bassa quota manovre, e talvolta acrobazie, assolutamente inopportune ed assai rischiose per la vicinanza del terreno; e non sempre purtroppo il rischio è superato con successo.

A prova di quanto ho detto sta il fatto che queste disgrazie per errore di manovra avvengono quasi sempre con piloti anziani, ed il fatto che da quando i piloti furono richiamati ad una più rigorosa osservanza delle norme di navigazione aerea queste disgrazie sono quasi completamente cessate.

Per quanto riguarda il materiale, non si devono lamentare deficienze di costruzione. Anzi, i capitolati fatti con le fabbriche impongono un coefficiente di sicurezza assai elevato.

Le clausole dei capitolati medesimi sono rigidissime ed impongono la scelta di materiale da costruzione ottimo sotto ogni aspetto, una lavorazione accuratissima, lavorazione che viene continuamente sorvegliata. I collaudi infine sono severissimi. In genere il commissariato è contento della fabbricazione in serie degli apparecchi. Ma quando l'apparecchio entra in servizio di squadriglia, è soggetto ad un logoramento continuo a causa del suo stesso uso e perciò occorre una sorveglianza continua, una manutenzione accurata, cose che sono fatte l'una e l'altra giornalmente sotto la sorveglianza dello stesso personale navigante e per mezzo del personale specializzato motorista e montatore continuamente selezionato. Vi sono poi delle speciali commissioni tecniche che periodicamente sottopongono il materiale

ad un controllo minuto con provvedimento parallelo a quello per il quale ogni semestre il personale navigante viene sottoposto a controllo delle sue qualità fisico-psichiche.

Comunque il punto più delicato dell'apparecchio è sempre costituito dal motore ed il numero di pannes del motore è tuttora abbastanza rilevante, anche se il numero delle gravi disgrazie dovuto a questa causa è per fortuna limitato. Sono in corso studi ed esperienze per poter ottenere motori che abbiano un funzionamento assolutamente sicuro.

In attesa dei risultati di questi studi e di queste esperienze si è provveduto per scagionare lungo le linee di volo degli speciali campi di fortuna, in cui l'apparecchio possa atterrare in caso di panne. Si sta inoltre provvedendo a dotare ogni aviatore di un paracadute di sicuro funzionamento ed altre esperienze si stanno facendo per trovare modo di frenare gli apparecchi in modo da renderli atti ad atterrare anche in uno spazio assai ristretto.

Con ciò ho esposto tutte le cause cui sono dovuti i disastri aviatori avvenuti recentemente in Italia ed i provvedimenti presi allo scopo di eliminarli; provvedimenti che hanno dimostrato già la loro efficacia. Non è fuor di luogo infatti notare che dalle 28 disgrazie avvenute dal primo luglio ad oggi nell'aviazione italiana, venti si sono verificate nei primi quattro mesi e le rimanenti otto nel rimanente periodo di tempo. Due di queste sono dovute alla nebbia da cui furono avvolti gli aviatori due a scontro in volo, una ad acrobazia in alta quota e tre si sono verificate alle scuole quasi certamente per l'irrigidimento dell'allievo sui comandi a cui ho già accennato.

Questo inconveniente si cerca di eliminare con un duplice dispositivo; il primo consistente nel dotare l'istruttore di un braccio di leva agente sui comandi, con tale potenza da neutralizzare qualunque resistenza opponga l'allievo in un momento di depressione morale; il secondo dispositivo consiste in una leva con la quale si possono sganciare completamente i comandi azionati dall'allievo, il quale resta così ridotto nelle condizioni di passeggero.

Io chiedo scusa se mi sono dilungato troppo. Certo l'argomento è molto interessante, e di capitale importanza. Di questa importanza è convinto profondamente il Commissariato, tanto

che ha messo e mantiene al primo posto gli studi, le esperienze e le provvidenze pratiche atte a ridurre il numero degli incidenti aviatori, ben conscio del fatto che queste disgrazie aviatorie hanno una ripercussione così grande che fanno quasi tenere in nessun conto tutte le centinaia e centinaia di voli che si compiono, in circostanze di tempo e di manovra tutt'altro che favorevoli, senza nessun incidente dai nostri brillanti ed arditissimi piloti. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Libertini per dichiarare se è soddisfatto.

LIBERTINI. Io ringrazio l'onorevole Commissario dei chiarimenti che egli ha esaurientemente dati, e ritengo che la ripercussione di queste sue parole nel Paese, sarà favorevole; il Paese che indubbiamente è preoccupato per i continui infortuni che avvengono nel nostro servizio di aviazione e che sono causa di danni materiali non lievi e, quel che è più doloroso, della perdita di tante vite preziose di nostri giovani figli.

Le ragioni addotte dall'onorevole commissario sono in prevalenza tecniche, ed io non dubito della veracità delle sue affermazioni, e spero, ormai che alla testa di questo servizio si ha una persona degna di fiducia, che questi danni e queste perdite possano man mano venire eliminati. Ritenga però l'onorevole generale Bonzani, che la questione andrebbe esaminata un pochino più profondamente, e nelle sue ragioni remote. Certamente nessuno può affermare che fino a poco tempo fa le cose dell'aeronautica siano procedute nel miglior modo possibile, e la prova si è che malgrado la spesa di molti e molti milioni non possiamo dire di possedere quel numero di apparecchi e quella efficienza di armamento corrispondente alla spesa fatta. Ciò ha reso necessario un aumento straordinario che si è dovuto fare nel bilancio dell'anno passato, 1924-25 per circa 200 milioni sullo stanziamento precedente. E questo era necessario perchè oramai è notorio che le condizioni del materiale non erano delle più liete. Io mi auguro che le misure adottate dal nuovo Commissario varranno ad eliminare i nostri dubbi e le nostre preoccupazioni sulla efficienza di questo mezzo potentissimo di difesa e di offesa e che senza alcun dubbio avrà una importanza decisiva nelle fu-

ture guerre. Ed il Paese potrà infine constatare che i suoi danari si spendono bene, e si spendono al servizio della patria. (*Approvazioni*).

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925 » (N. 89).

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 1924 al 30 giugno 1925 ».

Prego il senatore, segretario, Rebaudengo di darne lettura.

REBAUDENGO, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 89).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nuvoloni, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato invita il Governo:

1° a rendere a doppio binario la ferrovia litoranea della Liguria occidentale ed a prolungare da Savona fino a Ventimiglia la trazione elettrica dei treni;

2° ad ultimare il tronco ferroviario Ceva-Garessio, fino ad Imperia;

3° a provvedere, d'accordo con la Francia, alla elettrificazione della ferrovia da Ventimiglia a Cuneo in Valle Roja ».

NUVOLONI. Onorevoli colleghi. Dirò brevemente le ragioni del mio ordine del giorno.

Richiamo anzitutto l'attenzione del Governo sulle condizioni in cui si trova la linea litoranea della Liguria occidentale. Si tratta di una linea di grande traffico internazionale. Che io mi sappia, delle grandi linee internazionali è forse l'unica che non abbia il doppio binario in confronto delle altre che provengono da altri Stati, dotate appunto del binario doppio. È una linea congestionata dal traffico, ed è merito degli impiegati se effettivamente essa può soddisfare in gran parte al movimento locale ed alle esigenze degli scambi internazionali. Però non bisogna dimenticare che, mentre per per-

correre 150 km. fra Genova e Torino, o altrettanti tra Torino e Milano, e tra Milano-Genova, s'impiegano anche meno di tre ore, i treni diretti per compiere il percorso della linea occidentale della Liguria, lunga 150 km. circa come ognuna delle succitate, impiegano per lo meno cinque ore.

Tutto questo viene a discapito nostro, e viene a discapito essenzialmente non soltanto del traffico in genere, ma di due industrie che si sono fortemente affermate nella Liguria occidentale.

Accenno all'industria dei forestieri, che ha bisogno di pronti mezzi di trasporto e di facili e sollecite comunicazioni. La Francia per favorire detta industria nei paesi della Costa Azzurra ha istituito quasi un centinaio di treni al giorno: noi ne abbiamo pochissimi. Da qui anche il minor numero di forestieri che viene nel nostro Paese.

Altra industria che merita tutta l'attenzione e le cure del Governo è quella dei fiori. La Liguria nostra che nel 1905 esportava appena mezzo milione di fiori e che nel 1914 era giunta ad esportarne 14 milioni, al giorno d'oggi ne esporta un quantitativo di gran lunga superiore.

Appunto per questo si è sentito il bisogno di istituire un treno apposito per i fiori, treno che trasporta questa merce profumata nei paesi nordici. La coltivazione, il commercio e l'esportazione dei fiori è in continuo incremento e se ne mandano in Inghilterra, in Russia, in Germania, ed anche in Danimarca ed in Norvegia. Tale industria dev'essere favorita e noi abbiamo bisogno che i nostri fiori, che sono non soltanto fonte di ricchezza, ma che attirano anche benevolmente l'attenzione dei forestieri sulla nostra Italia, arrivino sui mercati esteri non soltanto freschi, ma anche con molta celerità per poter vincere la concorrenza.

Anche in questo commercio di fiori la Francia ci fa una concorrenza spietata. Noi dobbiamo cercare di non lasciarci vincere ed al Governo spetta di facilitarne ed accelerarne il trasporto.

Perchè noi possiamo attrarre maggior numero di forestieri nel nostro Paese, perchè noi possiamo più celermente inviare i nostri fiori all'estero, perchè possiamo favorire queste due industrie che realmente sono fonti di ricchezza per la nostra Nazione, bisogna che noi raddop-

priamo il binario ed elettrifichiamo la ferrovia della Liguria occidentale. Ciò è richiesto anche dal carattere internazionale della ferrovia e fu riconosciuto urgente e necessario da molti anni, anche prima della guerra.

Quanto al raddoppio del binario si proceda a tratti: si faccia prima ove non sono gallerie.

L'elettrificazione è stata fatta già da Genova a Savona ed il suo prolungamento, fino a Ventimiglia, lo ritengo necessario sia per rendere più celeri i treni e le comunicazioni, sia perchè vi sono troppo frequenti gallerie nelle quali, colla trazione a vapore, il fumo e le esalazioni rendono tutt'altro che simpatico il viaggiare.

Risolvendo questo problema il Governo avrà reso un servizio non ad una sola regione, ma alla Nazione.

Con lo stesso ordine del giorno richiamo l'attenzione del Governo sopra un'altra questione, quella della costruzione della ferrovia dal Piemonte alla Liguria occidentale. La costruzione della Ceva-Garessio fino ad Imperia è un'antica aspirazione. È questione per cui studi e progetti non mancano. Essa è stata oggetto di forte dibattito nell'altro ramo del Parlamento nel 1879 e successivamente, anche nel Senato è stata trattata.

Secondo me, avrebbe dovuto essere costruita la Ceva Garessio fino al mare, prima ancora della Cuneo-Ventimiglia, perchè, mentre con la Cuneo-Ventimiglia ci rendiamo schiavi della Francia, che non ci cede quel piccolo triangolo di terreno che attraversa il nostro territorio nazionale, invece con la ferrovia Ceva-Garessio-Oneglia noi potremmo avere comunicazioni tra la estrema Liguria ed il Piemonte in territorio esclusivamente italiano.

La ferrovia oggi è compiuta fino a Garessio, credo che potrebbe essere facilmente ultimata fino al mare, e sono certo che, mentre il tronco in esercizio - e che soddisfa solamente bisogni locali - è passivo, tutta la linea diverrebbe attiva. Essa infatti servirebbe mirabilmente non soltanto a mettere in più facile e rapida comunicazione la Liguria occidentale con il Piemonte e con parte della Lombardia, ma faciliterebbe anche le comunicazioni della Lombardia e del Piemonte con il mezzogiorno della Francia. Ed essa sarà anche maggiormente attiva ed utile in un prossimo avvenire, allor-

quando cioè sarà ultimata la Torino, Fossano, Mondovì, Ceva ora in avanzata costruzione.

Richiamo pertanto l'attenzione dell'onorevole ministro su questa necessità, sul bisogno cioè da una parte di rendere redditizio il tronco ferroviario esistente e dall'altra sulla opportunità di ultimare questa ferrovia, che ha un innegabile interesse interprovinciale ed internazionale, e la cui costruzione faciliterà la difesa della nostra frontiera occidentale ligure, nel caso di necessità.

Essa è consigliata da ragioni politiche, militari ed economiche, da bisogni ed utilità interregionali ed internazionali.

Ed ora mi si conceda dire poche cose a giustificazione di ciò che forma oggetto dell'ultima parte del mio ordine del giorno.

Innanzitutto al Senato sta l'approvazione del protocollo addizionale alla convenzione franco-italiana relativo allo stabilimento della strada ferrata Nizza-Cuneo e Ventimiglia. Si domanda l'approvazione di convenzioni addizionali che hanno per scopo di regolare i segnali dei treni lungo quella ferrovia e che d'altra parte mirano, se non a far sopprimere, quanto meno a diminuire le visite doganali sempre fastidiose quando sono ripetute in un breve percorso. Tutto questo è bene.

Altre convenzioni si sono fatte, dal 1906 in poi, sempre per regolare il servizio ferroviario internazionale sulla Cuneo-Nizza e sulla Cuneo-Ventimiglia. Non trovo però che sia stata fatta alcuna convenzione onde elettrificare la ferrovia internazionale lungo la Valle della Roia. Io penso che l'elettrificazione sia una necessità per le forti pendenze di quella linea e altresì perchè vi sono numerose gallerie, di cui due, mi pare, elicoidali. Quella ferrovia avrebbe dovuto già essere stata inaugurata fino dal 1914, come ebbi l'onore di accennare e dimostrare poco tempo fa innanzi a questo alto Consesso. Per colpa della Francia essa non è stata ancora ultimata e forse occorrerà aspettare ancora un paio di anni perchè la vicina Nazione vuole prima avere ultimata anche la Breglio-Nizza.

Ora io rivolgo all'onorevole Ministro delle comunicazioni questa preghiera: veda, mentre la Francia si attarda a completare la ferrovia, sul suo territorio - perchè sul territorio italiano da anni è ultimata - d'intavolare prati-

che col Governo Francese onde dalla Francia e dall'Italia sia attrezzata la linea per trovarci in condizioni d'inaugurarla e porla in esercizio a trazione elettrica.

Onorevoli colleghi, ho voluto richiamare brevemente l'attenzione del Senato e del Governo su questi quesiti, perchè io penso che dal costante miglioramento delle comunicazioni in genere, e del servizio ferroviario in specie, dipenda per molta parte l'avvenire economico, la ricchezza e la prosperità della Nazione.

Mi auguro che l'onorevole Ministro possa dare affidamenti atti a soddisfare le legittime aspirazioni delle popolazioni Liguri e Piemontesi, che si identificano con quelle di tutta l'Italia. (*Approvazioni*).

RAVA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha la facoltà.

RAVA. Onorevoli Signori Senatori, io farò semplicemente alcune considerazioni su questo complesso bilancio del nuovo « Ministero delle comunicazioni » che ci è presentato oggi per la prima volta: non un discorso, adunque, organico e ampio, ma solo alcune note e alcune domande rivolte all'onorevole ministro.

Sono più anni ormai da che noi non discutiamo di questi problemi; ed è perciò necessario avere qualche notizia dalla voce precisa e illuminata dell'onorevole ministro, tanto più che tutta l'amministrazione è stata rinnovata da una serie grande, per non dire innumerevole, di decreti, di decreti-legge, e di leggi nuove, emanate nel periodo di pieni poteri, e dopo. Non sempre ne abbiamo notizia, perchè non furono discusse; e non sempre è dato a noi di conoscere codeste leggi: abbiamo anzi una singolarità: che l'elenco esatto delle nuove leggi pubblicato in Italia nel 1923 non è ancora pubblicato nella raccolta ufficiale: le raccolte private non danno tutte le leggi, e quindi qualche volta si ragiona a lungo di norme e della loro esistenza; mentre, se si avessero tutti gli strumenti di studio, si potrebbero avere notizie precise e risparmiare tempo ed anche errori.

La prima osservazione da fare su i tre importanti documenti che oggi si raggruppano e formano il bilancio del Ministero delle comunicazioni, già annunziato ed auspicato altre volte, e che oggi viene presentato al nostro studio, è questo: il complesso di questi bilanci,

e le cifre conclusive che presentano i problemi e che li illustrano, sono assai confortanti e notevoli.

L'Italia economica è in progresso!

Quando si pensi ai lamenti alti e giusti che qui abbiamo sentito quando il *deficit* delle poste e dei telegrafi saliva a 500 milioni e non lasciava vedere chiaro nell'avvenire, e quando il *deficit* delle ferrovie aveva superato il miliardo, c'è da restare meravigliati di fronte ai risultati dell'oggi e delle previsioni confortate dall'esercizio di otto mesi.

Nel bilancio delle ferrovie il pareggio difficile è già quasi raggiunto, e io dirò le ragioni del « quasi », poichè è bene in queste cifre andare con i piedi di piombo. Anche il bilancio delle poste è in pareggio; e se queste cifre non fossero sindacate da una Commissione autorevole come la nostra Commissione di finanze e da persone autorevolissime e tecniche, quali sono i relatori, ci sarebbe da dubitare che la nostra mente fosse più illuminata dalle speranze o dalla illusione, che dalla realtà delle cose.

Ho detto, per cautela, « pareggio quasi raggiunto ». Ma qui non discuterò su piccole questioni o su talune novità che spostano entrate e spese, è facile notare qualche milione che dovrebbe figurare tra le spese; come per esempio, onor. ministro, e questo non dipende da volontà di lei, la spesa degli stampati per le poste. Non si capisce come nell'amministrazione delle poste, e specialmente delle Casse postali di risparmio che tanto abbisognano di stampati, di moduli, di libretti e altri simili, una cifra di più di 30 milioni di stampati e altro non figurino tra le spese di questo esercizio...

MAYER. Perchè è passata all'Economato generale.

RAVA. ...Precisamente, si è voluto portare sul bilancio delle finanze tutta la spesa delle stampe fatte dal Provveditorato. Questo sistema nuovissimo...

D'ANCONA. La spesa è passata al Provveditorato generale.

RAVA. ...Appunto; ma è relativa a questo bilancio di spesa, come fu in passato. Ma non già per queste novità, ora introdotte - le relazioni dicono per semplicità di scritturazioni - il

progresso del servizio delle poste è stato veramente mirabile. Ora, onor. Ministro, dopo questa dichiarazione, mi permetto fare alcune domande, che non sono in fondo se non uno sviluppo ed una aggiunta fatta alle parole e ai voti con cui la relazione della Commissione di finanze chiude il suo studio.

La prima domanda è questa: le Casse postali hanno raggiunto uno sviluppo veramente mirabile, hanno superato assai i limiti che gli stessi fondatori non osavano sperare; ma sembra a me che, mentre da tutti gli Stati moderni si cerca di sviluppare sempre più questa forma di risparmio, che tanto giova anche alle disponibilità dell'erario e all'economia, in Italia si verifichi nel servizio un momento di stasi, forse a causa di qualche provvedimento amministrativo che rende meno agevole questo servizio...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ora abbiamo fatto i buoni di risparmio!

RAVA... Benissimo, e anche i premi ai risparmiatori, ma dicevo che alcuni servizi sono stati o ridotti o castigati. Per esempio, uno che possiede un libretto postale qui a Roma in un ufficio e lo voglia trasportare in altro ufficio, per questo espandersi della nostra città, posto in un'altra parte di Roma, prima firmava una domanda ed il conto veniva subito trasferito, oggi invece questa persona si deve presentare al vecchio ufficio, farsi riconoscere, ritirare tutta la somma e poi fare un libretto nuovo nell'altro ufficio. Questo mi sembra un sintomo di un certo regresso, come già accennavo, e così pure la mancanza del risparmio scolastico che era una cosa bella e che è andata ora raffreddandosi.

Parte importante del bilancio è quello dei telefoni. Nella relazione della Commissione di finanze si parla anche dei servizi telefonici e dei loro bisogni noti, ed io vorrei ora appunto chiedere all'onorevole ministro se oggi sono stati conclusi i nuovi accordi per la cessione all'industria privata di questo servizio, e - la domanda non vorrei fosse troppo indiscreta - se la rete fondamentale della comunicazione fra i capoluoghi di provincia venga anch'essa ceduta ai privati o si lasci allo Stato. Io mi augurerei che queste ultime linee non fossero cedute a privati.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Il suo desiderio è soddisfatto, perchè tali linee rimangono allo Stato.

RAVA. E ne sono lieto. Ho chiesto questo perchè da lunghi anni io sostengo questa tesi, e trent'anni fa ho scritto un libro sulla legislazione dei telefoni, e mi doleva che lo Stato abbandonasse questo servizio, per la solita, e troppo comoda, teoria che fa credere capaci solo i privati.

Dopo ciò vorrei far notare all'onorevole ministro che sembra vi sia il proposito di volere trasformare uffici in ricevitorie e di creare molte ricevitorie postali, secondo l'esempio inglese: vorrei raccomandarle che non ne faccia molte, ma mantenga bene quelle che ci sono, ed abbia la volontà di dare ordini ai suoi ispettori affinché questi uffici locali, sparsi nei vari quartieri della città, e specialmente a Roma molto frequentati da forestieri abituati ad uffici che all'estero sono belli, eleganti e puliti, abbiano anche da noi questa pulizia e si cerchi di imitare l'esempio che viene dalla Svizzera, dall'Inghilterra e da altri paesi del nord ove questo sistema di decentramento degli uffici postali è molto sviluppato, molto comodo e molto gradito.

Dissi già di associarmi al voto della Commissione per quello che concerne i servizi con l'estero, e vorrei che fossero i sacchi postali nostri affidati a vapori nazionali e il servizio più sollecito. E vorrei anche rivolgergli la preghiera di far sì che a Genova, quando si sbarca la corrispondenza dei grandi transatlantici, venisse sollecitamente inviata a destinazione. Io ho notato in questo modesto servizio spiacevoli e lunghi ritardi; e non si possono sporgere reclami perchè questa corrispondenza in arrivo non porta la data del timbro postale di Genova. È un inconveniente che si verifica molto sovente, occorre mettere sempre il timbro di arrivo, perchè questo è un documento necessario.

Per quel che si riferisce alla pubblicità sulle cartoline e sui francobolli la Commissione si lagna, e credo che anche l'onorevole ministro sia consenziente. E giacchè ho l'ordine del giorno della seduta sotto agli occhi, faccio osservare ai colleghi che domani noi faremo diventare legge dello Stato il decreto-legge che portò le cartoline illustrate a 15 centesimi, se

scritte da una sola parte, e il cittadino crederà di avere diritto a spedire cartoline con quella tassa. Io non ho capito questa concessione, questa riduzione di spesa, e per quale ragione fu fatta e nemmeno perchè fu tolta. Non si vendevano più cartoline o francobolli da 30 centesimi si disse, ma, non si disse per contro quanti di più se ne vendevano da 15 centesimi. Io vorrei che si studiasse bene il problema, perchè credo che aumentare la facilità della corrispondenza non sia un danno. Sul resto mi rimetto ai voti della Commissione, e, per non parere uno scontento, mi rallegro del grande progresso verificatosi per ciò che riguarda costruzioni di uffici postali.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Abbiamo cominciato dai principali, abbiamo speso molti denari.

RAVA. Ed ora, prima di passare a due semplici, ma non inutili, considerazioni che desidererei di fare sul bilancio delle ferrovie, di cui già feci parola ai colleghi della Commissione del bilancio, vorrei fare una raccomandazione che riguarda il mio amico onorevole Orlando, relatore del bilancio sulla marina mercantile, ma non tocca la sua relazione breve e densa bensì un altro suo lavoro.

Qui si potrà osservare che parlo per *dulcis amor patriae*, e lo dico io subito, affinché l'onorevole ministro possa eventualmente correggere quel po' di passione, che ci fosse da parte mia.... e che cercherò di non mettere. Io ho letto non solo la relazione dell'amico onorevole Orlando sul bilancio, ma anche il suo bel volume, signorilmente distribuito a noi, sui « servizi marittimi sovvenzionati, indispensabili » e i Porti relativi. Fra questi, importante, dovrebbe trovarsi, per me, il porto di Ravenna, che invece non vedo ricordato se non in ultimo in un elenco, a molti sfuggito, delle linee indispensabili dell'Adriatico. Il mio compianto amico ammiraglio Carlo Mirabello, che ebbi collega caro nel Ministero per tre anni, mi diceva che esso porto era destinato ad un notevole avvenire e che meritava di essere considerato degnamente; e mi aiutò come ministro nelle mie richieste di deputato, e da ultimo, anche malato, mi eccitava a parlare di questo problema. L'Ente portuale fu abolito, i lavori sospesi; ma il Ministero promise di riprenderli direttamente. Ora, come ho detto, Ravenna non è ricor-

data nella relazione dell'onorevole Orlando se non in fine, dove si ripropone la linea Ravenna-Fiume. Io ricordo che per lungo tempo si ebbe anche la linea Ravenna-Trieste, la quale rendeva utili risultati e portava parecchi passeggeri e molte merci; oggi in quel porto vi è desolazione e silenzio. Le condizioni dell'Adriatico nostro durante la guerra si sono ripercosse anche sulla mia città. E io oggi rivolgo la mia voce di ravennate all'onorevole ministro: è la voce della città forse più antica dell'Italia che abbia avuta una sua fortuna sul mare. Aveva ripreso con energia il lavoro prima della guerra. E non va abbandonata, specie nei suoi rapporti con Trieste, antichi, cari e utili. Bisogna ricordare bene le cifre dei traffici dell'anteguerra, assai alte e confortanti, come le statistiche e le relazioni diligenti della Camera di commercio ravennate dimostrano. Veda il ministro!

Vengo ad altro. Sulle ferrovie ripeto quello che già dissi, e cioè che se non si avesse il sindacato così acuto e sicuro della Commissione di finanze, come risulta dalla competentissima relazione dell'onorevole Riccardo Bianchi, ci sarebbe da dubitare di un *colpo* di fantasia; dal miliardo di disavanzo al pareggio! Invece, onorevole ministro, il suo bilancio resiste al controllo su le cifre ed al sindacato della critica; l'onorevole Bianchi ha dimostrato, dove le cifre di spesa si potrebbero rinforzare, ma ha fatto vedere altre fonti di entrata non poste in evidenza. Le cose si avviano bene, il traffico ferroviario cresce in modo sorprendente, e così le entrate: prova della energica ripresa del lavoro in Italia.

Due sono le incognite di questo bilancio: i rinnovamenti patrimoniali (cioè quello che si consuma, quello che deve essere rifatto, strade, rotabili, armamenti, ecc.) e il problema delle pensioni.

Delle spese patrimoniali, tema grave ed oggi di cambiato elemento, bene ha ragionato il collega Bianchi, dicendoci la novità dei rapporti: e con sicura dottrina.

Per le pensioni qui giova dire qualcosa. Io le confesso, onorevole ministro, che quando lessi la relazione alla Camera dei deputati, non avendo studiato le leggi intermedie degli ultimi anni, perché non venute in discussione dinanzi a noi, mi sorsero vari dubbi nella mente, che io non seppi risolvere subito. E

dopo letta la relazione di recente, uscita dalla azienda ferroviaria, dovetti ripetere con Dante:

E più di dubi nella mente aduno.

Ci sono duecentocinquantamila pensioni per i ferrovieri, e poi bisogna provvedere a tutti coloro che hanno perduto il posto in anticipo per quella fortissima riduzione di personale di cui si parla nella relazione.

La relazione parlamentare ha dati che presuppongono una conoscenza perfetta delle ultime variazioni, e quindi non può riuscire perspicua per un modesto lettore come io sono, quantunque con una certa pratica e preparazione nella materia. Nella relazione del Senato si dice che ora si sono sistemate queste grosse questioni, ma un'idea - chiara per tutti - non si ha.

E quantunque da lunghi anni abituato a leggere ed a studiare progetti di legge, non so tener dietro alla ricca sequela dei decreti legge e di leggi di pieni poteri che sono venuti arricchendo la legislazione italiana, tanto più che non è facile trovarli. Mancano gli iudici delle leggi! Finalmente, per la mia vecchia abitudine di studiare sui testi, mi sono orientato un po' e credo di aver compreso, dopo tante variazioni e passaggi stranissimi, ed espedienti dovuti ad una tecnica troppo difficile e complicata per un'amministrazione pubblica. Si passò dal sistema dei libretti individuali, alla mutualità, e si volle, ad esempio, dato un aumento di stipendio ad un pensionando, si volle da prima che il fondo pensioni ricevesse dal bilancio delle ferrovie, quel tanto di capitale che occorreva, per integrarlo del maggior carico che veniva un giorno alla pensione per maggiore stipendio e quindi per la maggiore pensione; seria e giusta soluzione di matematica, ma per un'amministrazione pubblica espediente pesante, per quanto gli attuari possano essere diligenti. Ho visto poi che questo sistema si è abbandonato e si è sostituito con un sistema di integrazione, del fondo pensioni e poi si è diluita la somma da versare al *Fondo pensioni* prima in dieci e poi in venti anni. Poi ho sentito, e letto nella relazione dell'onorevole Riccardo Bianchi, che si era sostituito anche questo sistema con un altro, pure ad integrazione del fondo, e con l'aggiunta di

quaranta milioni, e che questo doveva durare un certo numero di anni e risarcire il fondo stesso delle perdite avute, e quindi del debito latente.

È un problema a parecchie incognite, affermato così.

E finalmente ho potuto leggere il decreto dell'onorevole ministro. Io non so se sia dell'onorevole ministro attuale, perchè, come ho detto, le leggi contenute nella raccolta « Lex » sono prive di firma; è una riga che si vuol risparmiare!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È del mio predecessore.

RAVA. Sta bene. Prima di tutto non le nascondo che mi ero impensierito sul Fondo delle pensioni, perchè molti dubbi mi si affacciavano alla mente sulla sorte che poteva toccargli, dopo quella di un altro conto corrente, Fondo caro al mio cuore, per acquisti di cose di antichità e belle arti, che qui si disse scomparso con elogio funebre, mentre, come io ebbi a sostenere, manca la legge che lo abolisce, e fu creato per legge nel 1907, confermata nel 1909. E fu affidato alla Cassa depositi e prestiti.

Ora il Fondo delle pensioni dei ferrovieri esiste ed è nei conti della Cassa Depositi e Prestiti, ed ha 800 milioni, ed è intangibile.

Veniamo al sistema attuale: Il fondo frutta, e con 800 milioni saranno circa 40 milioni di interessi che servono a pagare le pensioni, più servono le ritenute degli impiegati, un po' difficili a determinarsi ora, con gli spostamenti e licenziamenti che si sono fatti. Oltre questa somma (60 o 70 milioni delle ritenute sugli stipendi) ogni anno si iscrivono sul bilancio dell'esercizio ferroviario tutti gli altri milioni necessari per saldare la spesa che oggi supera i 200 milioni in bilancio: solo per pensioni!

Quel bilancio l'ho letto e studiato: esso si chiama ancora il bilancio autonomo delle ferrovie, per quanto l'*autonomia* non ci sia, e si basa per le pensioni su tre elementi: il frutto del fondo di 800 milioni che sono alla Cassa Depositi e Prestiti; 60 o 70 milioni di ritenute, iscritte in entrata sul bilancio dell'esercizio delle ferrovie, della somma ulteriore è che è necessaria per pagare tutte le pensioni, ed è giustamente ogni anno iscritta; più 40 milioni che l'esercizio delle ferrovie dà al Fondo Pensioni per reintegrarlo dei guai che ha passato.

Ora questi 40 milioni dovevano essere un po' più tecnicamente determinati: Io ho voluto cercare e studiare la funzione di questi 40 milioni, e nel decreto del 23 marzo 1923, n. 379 ho visto che servono a reintegrare il Fondo. Ma quale è il *deficit*; e per quanti anni si stanziavano?

I 40 milioni saranno stanziati finchè il Fondo delle pensioni possa, coi suoi frutti, cioè con gl'interessi del capitale, provvedere ai 48 centesimi della spesa totale delle pensioni; agli altri 52 centesimi provvederà il bilancio dell'esercizio. Si vuol passare dall'empirismo attuale ad un ordinamento tecnico, e io riconosco che questo è un sistema di lealtà finanziaria, perchè fa vedere chiaramente la spesa *dell'anno*, e ha un sistema tecnico del reintegro, e non crea un debito latente sul Fondo.

Quanto alla valutazione attuale degli impegni debbo fare le mie riserve per quell'amore agli studi tecnici che ho sempre avuto: ad esempio la ritenuta degli impiegati di oggi serve alle pensioni di ieri: riconosco ad ogni modo che questo è un sistema per non fare debiti latenti; si tratta insomma di pagare tutto ogni anno, e di dare 40 milioni ogni anno al Fondo, perchè cresca e si locupletti, e perchè un giorno sia in grado di far fronte al peso che gli incombe. Si tratta di un sistema transitorio, il quale però mira a una base scientifica e anzi a un ordinamento saldo e definitivo. Gioverà seguirlo.

Ho insistito su questo, perchè dalla lettura del bilancio avevo avuta un'altra dolorosa impressione, su quell'*opera di previdenza*, così bella e geniale, che le ferrovie di Stato avevano creato anni sono, e che la sua luce benefica ha riflessa su un'altra opera di beneficenza e previdenza creata più tardi per gli impiegati civili (i quali, nelle loro miserie e nei loro dolori in casi di morte senza pensione e senza aiuto, invidiavano la previdenza predisposta dalla legge per i ferrovieri). Quest'*opera di previdenza*, dico, l'anno scorso ebbe 80 milioni di spesa, e 40 di entrata (con un *deficit* di 40 milioni) e io temetti che quella faticata opera di savia e santa previdenza potesse fallire: nulla è più doloroso che vedere crollare edifici, così belli e curati, crollare per soverchio peso o per base mal calcolata.

Anche per essa ci sono state le dannose conseguenze dei molti licenziamenti, i quali hanno

portato il premio di buona uscita ad ogni licenziato (è un po' strano che si mandi via uno, e gli si dia il premio di buona uscita); ma ho visto che l'esercizio delle ferrovie ha fatto un prestito all'Opera e che poi questa dovrà rimborsare in una serie di anni. È uno spediente questo pure per ritornare all'equilibrio. Ma salva l'Opera.

Io raccomando questa *Opera di previdenza* al Ministro e lo prego di risarcirla al più presto che si possa; si tratta di un *Ente* buono, che fa molto bene, aiuta vedove e orfani, fa borse di studio, educa, conforta; un *Ente* che ha dato il suo esempio anche al sistema adottato per gli impiegati civili dello Stato.

Non aggiungerò altro per non tediare i colleghi; ho fatto queste osservazioni semplici e pratiche perchè le credevo necessarie, mi pungeva il timore di avere davanti due organizzazioni che guardano all'avvenire, con la base non salda, come capitò per le pensioni civili; mi compiaccio dei risultati, e dei provvedimenti di urgenza. E se l'onorevole Ministro me lo permette, vedendolo a quel posto a comandare questa difficile nave del Ministero delle comunicazioni mi lascio vincere dal ricordo di cari studi letterari e ripenso qui all'ode di Gabriele D'Annunzio sulla « Beffa di Buccari », e alla descrizione che in essa il poeta fa di lui, e delle sue spalle quadrate, che possono sopportare ben altri pesi di quelli che ha oggi, e ben più ponderosi. Ed auguro qui che felicemente si ripeta l'augurio del poeta, ed egli possa condurre questa poderosa barca felicemente in porto. (*Vire approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Soderini.

SODERINI. Onorevoli colleghi, io credo che tutti dobbiamo rallegrarci perchè dalle attente indagini che i tre relatori hanno fatto sopra i tre bilanci, risulta che noi ci incamminiamo a grandi passi al pareggio; questa è una cosa, alla quale forse non tutti si attendevano, e che certamente è una ragione di grande compiacimento per noi.

L'onorevole relatore Conti ha espresso il desiderio che, d'ora innanzi, lo stato di previsione delle spese sia presentato insieme a quello delle entrate con tutti i loro elementi costitutivi. Io credo che esso abbia voluto specialmente questo per poter valutare gli elementi finanziari

ed economici delle entrate e delle spese, perchè da questa valutazione si giungerà facilmente a risalire al conto patrimoniale e a quello vero e proprio dei profitti e delle perdite. Quindi io raccomando caldamente all'onorevole ministro che voglia seguire questa indicazione molto giusta del relatore. Il medesimo relatore spiega anche le ragioni per le quali i telefoni sono passati all'industria privata. Io credo che la misura adottata sia ottima anche perchè invece di intendersi con un solo concessionario, si sono voluti avere parecchi concessionari; soltanto io mi permetterei di fare una osservazione, o piuttosto una raccomandazione.

Io non vorrei che i concessionari potessero costituire fra loro una specie di monopolio, per cui le tariffe di abbonamento dei telefoni diventassero delle tariffe proibitive.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Sono controllate dal capitolato d'appalto.

SODERINI. Domandavo appunto a lei se c'era maniera di impedire ciò.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non possono aumentare. Hanno anzi obbligo di diminuire.

SODERINI. Poi vorrei anche che si obbligassero i concessionari a cercare di facilitare, per quanto è possibile, una maggiore introduzione del servizio automatico, perchè questo è un grande vantaggio per gli utenti, e certamente rende più facile il lavoro anche ai nostri impiegati.

Il relatore onorevole Conti fa anche alcune altre raccomandazioni al ministro: raccomandazioni alle quali io credo che tutti noi ci associamo completamente; esso chiede una maggiore sollecitudine nella liquidazione degli indennizzi dovuti per manomissione o perdite di pacchi postali; esso chiede ancora che nella pubblicità esercitata sulle cartoline postali e sopra i francobolli, pur cercando per quanto è possibile di ritrarne un vantaggio, si curi che questa venga fatta in modo da corrispondere alla dignità dell'Italia e dell'arte bene intesa, perchè altrimenti si correrebbe il rischio di far più danno che vantaggio alla riputazione di casa nostra.

Io non entro nella questione della marina mercantile, perchè veramente il relatore ne ha parlato così esaurientemente e con tanta competenza che crederei di guastare entrando

io a farne parola: però c'è un punto sul quale richiamo l'attenzione del ministro, come già l'ha richiamata il nostro relatore, onorevole Orlando. La questione riguarda se sia più utile continuare noi a costruire le navi, ovvero se dobbiamo rinunciarci: è una questione gravissima alla quale lo stesso relatore non dà una risposta diretta ma ne dà una indiretta e molto giusta.

Esso nota che, in fatto di costruzioni navali, noi abbiamo avuto tale uno sviluppo che non solo produciamo delle ottime navi da carico, ma siamo arrivati a dei transatlantici veramente di prim'ordine. Ricordo che durante la conferenza di Genova, venne in quel porto la *Giulio Cesare* e riscosse l'ammirazione di tutti, non solo italiani ma anche stranieri. Ora io raccomando al nostro ministro che studi il problema, il quale certamente ha vari aspetti, ma che è pure importantissimo per l'avvenire navale del Paese nostro.

Nei riguardi del bilancio delle ferrovie, vorrei innanzi tutto fare una domanda all'onorevole ministro, non già perchè intenda attribuire a lui dei fatti che sarebbero accaduti antecedentemente, ma piuttosto per sapere esattamente che cosa vi sia di vero in una accusa, fatta e ripetuta più volte, che cioè in luogo di 37 mila ferrovieri autentici se ne sarebbero sostituiti 35 mila avventizi. A primo aspetto, così come è enunciata, la cosa parrebbe molto grave, perchè si sarebbe perduta la parte più esperta di personale per ricorrere a dei meno esperti. Forse vi saranno ragioni che sfuggono a prima vista, forse il fatto non è vero, ma credo sarebbe bene che venisse una smentita, perchè non si propagassero notizie che servono ad eccitare gli animi, mentre non sono autentiche.

Per quel che riguarda le ferrovie, io credo che già si sia fatto parecchio per quanto riflette i miglioramenti del materiale, sia per le merci che per i viaggiatori. Però per questi ultimi io credo che bisognerebbe fare in modo che non accadessero dei ritardi, talvolta inspiegabili; bisognerebbe un po' sveltire le cose e far vedere che anche da noi le ferrovie compiono il loro ufficio molto rapidamente. Se guardiamo, per esempio, quello che avviene oggi sulla Roma-Ancona 295 chilometri - vediamo che normalmente un treno vi impiega

nove ore. Se si riflette che oggi Ancona nei riguardi di Fiume e per Fiume nei riguardi dell'Ungheria e dei Balcani in genere è un punto centrale importantissimo, le cose dovrebbero essere grandemente migliorate. Per le comunicazioni con Roma qualche cosa è stata fatta: si è stabilita una corsa per cui si arriva molto più rapidamente. Quel treno, che parte da Roma alle quattro e mezzo del pomeriggio e giunge in Ancona alle 22,50, mi sembra che arrivi troppo tardi per poter proseguire per Loreto. Quest'anno, specialmente in occasione dell'Anno santo, avremo un maggior concorso di pellegrini che vanno a visitare la Santa Casa; ora bisognerebbe conciliare le cose, perchè arrivando alle 10,50 è difficile poter proseguire per Loreto, mentre Ancona non è in condizioni di poter ospitare molta gente negli alberghi. Vorrei su questo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro, ed anche su di una cosa molto più piccola in apparenza, ma che pure ha il suo interesse. Prima della guerra si era introdotto il sistema - come vige, del resto, all'estero - che nei vari compartimenti, oltre alle lampadine poste al soffitto delle vetture, vi erano delle lampadine sulle spalliere in modo che si poteva leggere comodamente. Ora non ci sono più: io vorrei, per quanto è possibile, che esse fossero ristabilite. Credo che la spesa non sia forte, mentre sarebbe molto utile tornare ad un sistema graditissimo ai viaggiatori.

Così, per esempio, sotto alcune gallerie, di giorno, anche se lunghe, non si accende la luce. La cosa mi sembra sbagliata, perchè possono alle volte accadere dei fatti spiacevoli e gravi.

Sono inconvenienti che occorre togliere per contribuire al buon andamento del servizio.

Un'altra cosa noterò ancora: i corridoi, soprattutto quelli della prima classe, sono riempiti da viaggiatori delle ultime classi. Ciò non dovrebbe accadere; anche nei riguardi degli stranieri bisognerebbe fare qualche cosa per ristabilire l'ordine.

Debbo dire che in generale c'è un grande miglioramento per quel che riguarda il movimento in genere, ma soprattutto un grande miglioramento per quel che si riferisce al personale, il quale è molto più educato, più diligente, e compie generalmente bene l'ufficio

suo. Bisognerebbe però da un lato incoraggiarlo maggiormente e dall'altro spingerlo a perfezionarsi nell'adempimento delle proprie mansioni.

E con ciò ho finito. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Frola.

FROLA. Io non intratterò il Senato sulle questioni generali che riguardano il bilancio delle comunicazioni: mi limiterò invece a chiedere al Senato di consentirmi di parlare sopra alcuni problemi ferroviari che riflettono il Piemonte e la città di Torino.

Da qualche anno si nota in tutte le questioni ferroviarie che si attengono a Torino e al Piemonte un disagio per le comunicazioni fra loro e con le altre parti d'Italia, disagio nell'esecuzione di opere che non dovrebbero consentire ritardo, disagio negli orari, nelle comunicazioni, nelle deficienze di sistemazioni e in altre cose che l'onorevole ministro certamente ben conosce e che riflettono specialmente la parte locale di Torino e del Piemonte.

Ora è breve tempo che i parlamentari tutti del Piemonte deputati e senatori, in numero di 18 i deputati e di 13 i senatori, si sono riuniti per prendere in esame le questioni interessanti detta regione ed hanno formulato degli ordini del giorno che sono stati presentati al Governo ed oggi stanno in attesa di vedere la risoluzione degli importanti problemi trattati. Da uomini pratici pur ricordando le loro giuste aspirazioni non hanno elevato pretese di nuove costruzioni negli attuali momenti; ma hanno fissato la loro attenzione su questi due punti. E cioè su quelle opere il cui stanziamento trovasi già da vari anni in bilancio, senza alcun effetto, e su quelle altre opere che sono quasi compiute ed oggi sono neglette con grave danno dello Stato.

Su questa questione io ebbi già a portare la mia parola in Senato varie volte, chiedendo: quanto si riferisce specialmente alla seconda parte perchè si lasciano rovinare acquedotti, ponti, strade e varie altre costruzioni ed impianti di gallerie e non si provvede? Accenno ad esempio ad una via che l'onorevole ministro ben conosce e cioè la S. Giuseppe-Vado. Questa via fu incominciata durante la guerra e fu

portata quasi a compimento: il 70 per cento delle opere necessarie furono ultimate ed oggi sta a far misera mostra della sua rovina, senza che nessuno pensi a completarla. Ed invece di compiere questa opera forse se ne sono iniziate altre meno urgenti e meno necessarie. Ora io invoco l'attenzione dell'onorevole ministro sull'ordine del giorno votato dai parlamentari, che si riferisce alle linee interessanti il Piemonte e Torino, le quali non ammettono ritardo, e chiedo che d'accordo col Ministero dei lavori pubblici i lavori relativi siano iniziati o ripresi e portati sollecitamente a fine. Si tratta di opere per le quali sono stati stanziati i fondi od iniziati i lavori che in parte possono già per cura della Direzione generale delle ferrovie essere sistemati.

Nella riunione di deputati e senatori, alla quale ho accennato, si trattò pure della linea che dovrebbe unire in modo pratico ed effettivo il Piemonte con il Biellese. Si tratta di una questione che si agita da molto tempo ed io mi permetto di avvertire che senza il riscatto della linea Santhià-Biella non avverrà mai nulla di efficace e di concreto e ciò con danno dello Stato, del commercio, dell'industria. Non starò qui a indugiarmi in molte dimostrazioni; mi riferisco agli ordini del giorno che sono stati votati ed alle domande che ripetutamente vennero presentate, parendo a me ormai tempo che il Governo facendosi un concetto preciso della situazione prenda radicali efficaci risoluzioni.

Ma vi sono pure altri importanti interessi locali che attendono la loro risoluzione. È da molto tempo che dev'essere compiuta in Torino opere urgenti relative alle stazioni e agli uffici ferroviari, coll'abbassamento del piano del ferro, alla costruzione di pensiline e di cavalcavia. E qui debbo ricordare, con lode dell'attuale relatore del bilancio delle ferrovie, che quando egli si trovava direttore generale delle ferrovie prese a cuore l'interesse di queste stazioni e fece quanto poteva perchè fossero migliorate. Ora si trovano nella necessità di lavori urgenti, come venne fatto presente al Ministero da qualche tempo, e la « Pro Torino », benemerita istituzione del luogo, che si occupa di queste questioni, propose speciali istanze.

Le opere reclamate dalla « Pro Torino » riflettono:

1 la completa sistemazione delle locali stazioni, prima fra tutte quella centrale;

2ª la costruzione dell'edificio per la nuova dogana, che è da lunghi anni inadatta ed insufficiente al suo scopo;

3ª la costruzione, lungo il lato ovest della via Sacchi, dei fabbricati per uso degli uffici ferroviari, mercè i quali verrebbero resi liberi alcuni caseggiati adatti ad uso di abitazione. (Progetto elaborato fino dai tempi dell'ex-rete Mediterranea e rinnovato dall'attuale Amministrazione);

4ª l'esecuzione del progetto presentato all'Amministrazione ferroviaria fino dall'aprile 1923, circa l'attivazione di treni diretti giornalieri fra Torino e Biella, senza uopo di transbordo a Santhià, merce i quali si potrebbe compiere l'intero percorso in circa ore 1.40, con un risparmio di circa mezz'ora sul tempo impiegato dagli attuali treni;

5ª la costruzione di pensiline delle stazioni di Chivasso e di Santhià quali centri di grande movimento di viaggiatori e di soste non brevi per l'attesa dei treni percorrenti le linee che da colà si diramano;

6ª la costruzione di cavalcavia nella stazione di Chivasso, sulle provinciali Chivasso-Ivrea e Chivasso-Ozegna, opere da molti anni promesse e mai eseguite, nonostante la riconosciuta loro necessità, sia nei riguardi della sicurezza del pubblico che dello stesso servizio ferroviario, il quale è sempre disturbato e spesso anche ostacolato dall'attraversamento dei binari di corsa e di manovra da parte del numeroso pubblico e veicoli di ogni genere che in ogni ora del giorno e della notte vi transitano per l'accesso e l'arrivo dalla strada provinciale delle Valli d'Aosta.

A queste istanze mi associo completamente e domando all'onorevole ministro delle comunicazioni, che con competenza ed energia si occupa di queste questioni, che egli voglia occuparsi della situazione fatta a Torino per queste questioni che attendono urgentemente la loro soluzione. Creda pure l'onorevole ministro che è tempo di provvedere.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È stato pubblicato un comunicato del Consiglio dei ministri, col quale si assegnavano 17 milioni al conto patrimoniale delle ferrovie, per

il riordinamento di tutto il sistema ferroviario di Torino.

FROLA. Mi rallegro di sentire questo, ed esprimo i miei ringraziamenti all'onorevole ministro: ma occorre che alle deliberazioni seguano le esecuzioni, i lavori: solo con questi si provvede alla necessità.

Le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro abbreviano le mie parole, ma rimane la parte relativa alle linee ed opere ferroviarie contemplate nell'ordine del giorno dei parlamentari, che richiede la efficace opera dell'onorevole ministro; persuaso che questa non mancherà, non aggiungo altro. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mosconi.

MOSCONI. Attraverso il bilancio che viene ora sottoposto al nostro esame e la relazione della nostra Commissione di finanze ci si presenta un importante problema, quello dei servizi marittimi sovvenzionati, i quali trovansi tuttora in un regime provvisorio. Da questo stato di provvisorietà però, non rispondente per certo agli interessi della nostra marina mercantile, ci avviamo ora ad uscire, poichè la Commissione Reale, all'uopo nominata dal Governo nel 1923, ha già portato molto innanzi i suoi studi, così che ha potuto testè pubblicare la relazione sui servizi marittimi indispensabili, che costituiscono la prima parte del suo compito, pregevolissima relazione dovuta all'illustre nostro collega Orlando, uno dei relatori del bilancio, che in questa non facile materia porta ognora tutta l'autorità della sua profonda competenza. Il che rende ben arduo il compito, a cui venni sollecitato da qualche egregio collega delle città adriatiche, di recare ora qui una parola su di questo argomento, forse perchè io, veneto non nato in città marinara, ebbi in un recente passato ad occuparmi anche di siffatti problemi per dovere del mio ufficio, congiuntosi così a quel sentimento che tutti ne rende solleciti pur degli interessi locali, quando questi si inseriscano e si inquadrino nel superiore interesse nazionale.

Certamente non è ora il caso di discutere a fondo la questione della marina sovvenzionata, nè io me ne sentirei la competenza; altri lo faranno quando proposte concrete ci saranno presentate. A me ed agli amici miei preme soltanto di richiamare l'attenzione del

Senato e del Governo sopra preoccupazioni e timori - ed io mi auguro siano ingiustificati - che in seguito alla pubblicazione dell'accennata relazione si sono manifestati in taluni centri adriatici, e che un'eco hanno pur trovato di questi giorni nel Consiglio comunale di Trieste, nella fiducia che e dall'onorevole ministro e dall'onorevole relatore ci vengano chiarimenti ed assicurazioni atti a dissipare ogni dubbio, ogni apprensione.

E dico subito che non si può che convenire nei criteri generali su di cui è impostato il problema.

L'Italia, quasi tutta protesa sul mare, nella sua vita marinara costituisce come un grande organismo, di cui ogni parte, ogni porto rappresenta una particolare funzione, quella che gli è necessariamente assegnata dalla sua posizione geografica, dalle condizioni economiche in mezzo a cui si svolge.

Compito del Governo è quello soltanto di lasciare che questa naturale funzione liberamente si espliciti, limitandosi ad incoraggiarne e ad aiutarne lo sviluppo, qualora ciò si renda necessario.

In questo, come in ogni campo, qualsiasi creazione artificiale, e nei porti e nelle linee, sarebbe vana e dannosa all'economia generale. Ben quindi Governo e Commissione si propongono di abbandonare il sistema delle sovvenzioni a tipo fisso, e di sussidiare soltanto e temporaneamente quelle linee che abbiano in sé sicuri elementi di vitalità, così che l'aiuto sia concesso limitatamente al periodo di avviamento e di consolidamento, e che poi esse possano vivere e prosperare di vita propria senza bisogno della sovvenzione statale. Il che, del resto, risponde a quella concezione generalmente accettata nel campo economico, che allo Stato attribuisce solo una funzione ausiliaria ed integratrice delle libere iniziative private.

A questo principio, però, può e deve farsi eccezione quando si tratta di linee, le quali per superio. i ragioni d'ordine politico e sociale debbano mantenersi, anche se non possano divenire economicamente redditizie, quali sono quelle destinate a congiungere le nostre isole e le nostre colonie, le linee cioè di carattere indispensabile, di cui appunto tratta, assai egregiamente, la relazione testè pubblicata.

Senonchè noi non vorremmo che da siffatta

pubblicazione si traesse motivo per risolvere definitivamente e completamente il problema delle sovvenzioni alle linee indispensabili prima che si avesse presente pur anco l'altro aspetto della questione, quello delle linee economicamente utili e ritenute bisognose dell'aiuto statale. Perchè la soluzione dell'uno non riesca di pregiudizio a quella dell'altro, occorre avere innanzi agli occhi una visione organica d'insieme, la quale consenta di valutare e di equilibrare reciprocamente gli interessi tutti nel grande quadro dell'economia nazionale.

D'altra parte separare con un taglio netto il criterio dell'indispensabilità da quello dell'utilità non è sempre possibile. Le gradazioni non possono mancare; e valga un esempio. Le linee di congiunzione con le nostre colonie, meno quella con Rodi (la quale del resto dovrà, per certo, avere delle navi di più alta velocità e di maggiore tonnellaggio), apparterrebbero tutte al gruppo del Tirreno; ed io ben ne riconosco le giuste ragioni.

Ma non si può disconoscere che, specie per le colonie oltre Suez, anche dai porti dell'Adriatico passeggeri e merci possano avere interesse a comunicazioni dirette; e di questo elemento dovrà pur tenersi conto almeno nel sovvenzionare i servizi utili che facciano capo a quei porti, servizi meno rapidi e frequenti bensì, ma anche meno dispendiosi e spesso più vantaggiosi.

Quanto alle linee riconosciute *indispensabili* nell'Adriatico è da rilevare (e ne ha fatto un accenno anche l'onorevole collega Rava) che si sarebbe data la prevalenza a quelle che congiungono trasversalmente le due opposte sponde. Questo concetto però a nostro avviso viene troppo rigidamente applicato, mentre l'istituzione di linee longitudinali nell'Adriatico apparisce pur necessaria, ove, ad esempio, si ponga mente non solo alla importanza politica delle congiunzioni della Dalmazia, anche con Trieste, con la quale ebbe sempre così intensi rapporti spirituali nella lotta a difesa di que' centri italiani, ma altresì alla importanza commerciale, poichè delle linee longitudinali che, nelle due opposte direzioni, toccassero le due sponde adriatiche, spingendosi fino al mare Ionio, ben servirebbero a recare prima a quelle popolazioni le merci di nostra produzione, a provvedere poi regolarmente di materie prime le

nostre industrie, a dare, infine, ai nostri prodotti meridionali agrumari una via più economica della ferroviaria per l'esportazione nell'Europa centrale.

D'altra parte anche il solo criterio politico non può essere trascurato: ed io sono convinto che l'attuale Governo, che così nobilmente e fermamente si ispira al concetto nazionale, non potrà consentire che la Dalmazia vegga di tanto ridotti i mezzi di congiunzione con noi, con l'abbandono di posizioni nostre già acquisite, non potrà non preoccuparsi della concorrenza jugoslava, che sempre più si va colà accentuando con istituzione nei nostri porti di nuove linee e con ribasso di noli, al fine di sostenere e difendere nell'Adriatico nostro il predominio ed il prestigio della bandiera italiana.

Per quanto ha tratto alle linee non indispensabili, ma soltanto *utili*, non posso a meno di rilevare, senza alcun intendimento polemico, come nella relazione della Commissione Reale affiorano qua e là talune affermazioni, le quali - ed io spero d'ingannarmi - potrebbero prestarsi a interpretazioni di applicazione, su di cui non si potrebbe a meno di fare sin d'ora qualche riserva: tanto più che un accenno si trova pure nella relazione sul bilancio, laddove - a pagina 17 - si dice che le sovvenzioni per linee utili dovrebbero « essere devolute all'incoraggiamento delle linee *transoceaniche* capaci di promuovere le *nostre esportazioni* ».

Nota anzitutto che, mentre anche nella relazione della Commissione Reale si accenna, quanto ai servizi utili, a quelli delle linee transoceaniche, non si parla affatto di quelli che riguardano i nostri tradizionali traffici dall'Adriatico e dal Tirreno verso il Levante la Siria, e il Mar Nero, i quali per certo hanno una importanza notevolissima nel transito di passeggeri e di merci attraverso l'Italia, anche se i paesi di destinazione siano meno lontani di quelli oltre Oceano.

Ed io confido che anche di questi servizi l'onorevole Commissione ed il Governo vorranno a suo tempo tenere la necessaria considerazione.

Per quanto riguarda la provenienza e la natura del traffico, indubbiamente, onorevoli colleghi, Trieste è soprattutto un emporio di transito di merce estera, e nella sua marina

l'esportazione di merce estera occupa di necessità un posto prevalente.

Trieste è la porta di sbocco di un vasto retroterra della media Europa verso i Balcani, il Levante e l'estremo Oriente: e in ciò appunto consiste la sua funzione naturale. Ma non per questo essa è d'importanza meno essenziale per l'economia della nazione; non per questo il fenomeno del transito di merce estera può essere qualificato appena *non dannoso*, ed essere valutato ad un gradino inferiore rispetto all'esportazione di merce nazionale. All'incontro io penso che anche lo sviluppo di una tale funzione costituisca uno dei principali fattori della ricchezza e della forza di espansione del nostro Paese.

Quando l'Italia si lanciò nella guerra redentrice con l'entusiasmo che non conosce limiti di sacrificio, essa non solo sentiva il dovere di assolvere il suo storico destino, quello di ricongiungere a sé tutti i suoi figli, ma sentiva pure la necessità di ricomporre e completare il suo organismo economico in tutte quelle parti che per natura le appartenevano e che formano con essa un tutto inseparabile.

Così gli interessi dell'emporio triestino si confondono con quelli della Nazione, ed i problemi di Trieste - sempre lo sostenni ad ogni occasione - sono veramente problemi nazionali. E così li ha intesi il Governo presieduto dall'onorevole Mussolini - e ben gliene va data ampia e sincera lode - quando, intensificando l'opera iniziata dai precedenti Governi, volle e seppe condurre rapidamente a felice successo importanti accordi internazionali con l'Austria, la Cecoslovacchia, l'Ungheria, la Polonia e la Russia, mentre altri non meno importanti sono tuttora in corso con la Jugoslavia e la Germania. In tutte queste ardue trattative l'onorevole Presidente del Consiglio ebbe ben chiara innanzi a sé la visione del problema di Trieste, convinto che, favorendo lo sviluppo del traffico estero attraverso quel porto, egli serviva un grandissimo interesse nazionale. Grandissimo interesse invero, d'ordine politico ed economico insieme, poichè non può dubitarsi che per una Nazione, specialmente come la nostra, che può raffigurarsi come un grande molo lanciato dal nord verso il sud, costituisca una finalità indispensabile quella di attirare a sé le grandi correnti

del commercio internazionale, e che del pari per la marina nostra sia una finalità essenziale quella di acquisire alla propria bandiera la merce estera.

Basta solamente rammentare di quanto se ne avvantaggi la nostra bilancia commerciale, di quanto pure se ne avvantaggi la stessa industria nazionale. Poichè l'abbondanza di merce estera nelle stive delle nostre navi è il mezzo migliore per assicurare regolarità e frequenza di trasporti ed economicità di noli, sia per l'esportazione dei nostri prodotti, sia per l'importazione delle materie prime occorrenti alle nostre industrie.

E così noi vedemmo la naturale attività dal porto triestino, già compressa e infiacchita dalla crisi del dopo guerra ed in particolare da quella del suo *hinterland*, favorita poi dall'avviarsi di questo verso uno stato di assetto economico, sorretta da opportune, e da me da tempo invocate, provvidenze di Governo, spinta dal coraggioso spirito d'intraprendenza de' suoi cittadini, compiere nell'ultimo biennio rapidissimi passi fino a raggiungere pressochè il movimento prebellico. Ed io, che in questo risveglio ebbi ognora la fede più alta anche negli anni angosciosi della depressione spirituale e materiale, ne provai compiacimento ed orgoglio di italiano, l'identico compiacimento ed orgoglio che sentii nell'apprendere, di recente, in un accenno ad una relazione del nostro illustre collega Cagni, che il porto di Genova ha ormai raggiunto il primato nel Mediterraneo.

Sono le energie sane e possenti della nostra stirpe eternamente giovane, che ovunque si affermano e trionfano.

Ma per Trieste ho dovuto talora notare un curioso fenomeno.

Quanto la crisi l'abbatteva, non mancavano spiriti pessimisti che ritenevano vano o quasi ogni sacrificio statale per essa, perchè tanto, dicevasi, staccata dall'Austria, era destinata a deperire. La triste profezia, contrastante non solo alla nostra fede ma anche alle insopprimibili leggi economiche, fu smentita dai fatti. Però ora che Trieste si avvia verso il suo rifiorire par quasi si supponga che essa ben poco o nulla abbisogni in genere di aiuti, anche fuor di questo campo, perchè ormai sarebbe in grado di camminare con le sole sue forze.

Sembrami per lo meno assai dubbio che ciò si possa sicuramente affermare, poichè il traffico dell'emporio triestino, a parte che non ha per anco raggiunto il limite dell'ante-guerra, (nell'anno 1924 toccò il 93 per cento), non può dirsi del tutto consolidato su basi sicure; da troppo breve tempo esso è uscito da una crisi gravissima, maggiore forse che in ogni altro centro, perchè lo si possa ritenere passato dalla malattia alla guarigione completa, senza nemmeno attraversare il periodo della convalescenza. A dare prova di ciò basta accennare ad un solo elemento, la concorrenza del porto di Amburgo che, infiacchitasi dapprima per l'interna crisi economica della Germania, sta ora riprendendo con uno slancio ed una forza veramente preoccupanti, cosicchè ha già fatto sentire i suoi effetti nelle cifre del movimento degli ultimi mesi. E si pensi che la Cecoslovacchia, che ha dato così largo contributo all'incremento del traffico nell'anno scorso, è sempre pronta, e lo si capisce, a prescegliere la via di Amburgo, ove questa più le convenga.

Ad ogni modo non è certo nostro intendimento trarre senz'altro da queste semplici osservazioni generiche la conclusione che i servizi marittimi triestini debbano fruire della sovvenzione statale. Noi ci auguriamo anzi che a suo tempo si possa riconoscere che di questa essi non hanno bisogno, come so essere pure aspirazione di taluno di quegli intraprendenti armatori.

Solo chiediamo che il campo del giudizio si sgombrato da eventuali criteri aprioristici, da barriere pregiudiziali più o meno assolute, che non ci appaiono giustificate, come sarebbe quello della provenienza prevalentemente estera della merce.

Noi desideriamo soltanto che ad una conclusione qualsiasi, favorevole o contraria, si avvenga sulla base di criteri uguali per tutti, dopo l'esame degli elementi costitutivi di ogni linea, da cui si possa veramente dedurre, senza preconcetti, se essa ancora abbisogni o no, in maggiore o minore misura, dell'aiuto dello Stato, per il raggiungimento di quegli scopi economici che rientrano, con pari dignità e grado, nel quadro del superiore interesse nazionale. Ed abbiamo fiducia che anche l'onorevole ministro voglia convenire che la futura soluzione

del problema possa e debba essere basata su di questo terreno di perfetta equità.

Onorevoli colleghi, mi si consenta sul finire di riannodare le mie modeste parole ad un concetto cui accennai da principio, nel quale per certo noi tutti conveniamo. Tutto il nostro sistema marinaro di porti e di navi costituisce un solo grande organismo, in cui ogni sua parte può e deve, entro la propria sfera d'azione, svolgere la sua naturale funzione in armonica correlazione con ogni altra, il che porta ad escludere stridore di contrasti e divergenze di finalità. Allontaniamo dunque dai nostri spiriti tutto quanto, anche nella semplice apparenza, possa accennare a concorrenze o rivalità, per unire in un fascio poderoso le nostre forze nella lotta contro la concorrenza delle marine straniere.

E così, come in qualsiasi altro campo della nostra vita pubblica, consacriamoci ed ispiriamoci a quella concordia di intenti e di propositi, di gare fraternamente feconde, nella quale soltanto risiede il bene supremo della Patria. (*Vivi applausi e congratulazioni*).

BATTAGLIERI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BATTAGLIERI. Onorevoli colleghi. Devo anzitutto pregare il Senato di accordarmi pochi minuti, come sempre fece della sua benevola tolleranza, poichè in argomento di tanta ampiezza e tanta gravità, quale è il bilancio delle comunicazioni, mi permetterò di dire poche parole sopra una questione di indole forse secondaria che però merita l'attenzione dell'onorevole ministro e quella del Senato.

Forse l'argomento poteva trovare migliore e più opportuna sede in una interrogazione; ma non lo volli perchè, trattandosi di materia così complessa, quale quella affidata alla direzione dell'onorevole ministro delle comunicazioni, e che riguarda il triplice servizio poderoso e ponderoso affidatogli preferii che venisse trattata dinanzi all'autorità del Senato in sede di discussione del bilancio.

Dirò poche parole sulla questione, avvertendo che non mi muovono intendimenti di critica o di censura, ma il desiderio di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra una questione che fo voti sia da lui benevolmente risolta. E il Senato mi darà anche venia pensando che dico una parola sul bilancio delle

poste e dei telegrafi, alla cui amministrazione ricordo con vero compiacimento d'aver dato in tempi non lontani doveroso interessamento.

Con legge del 1912, l'onorevole ministro lo ricorderà, l'Amministrazione delle poste e telegrafi deliberava la costruzione in parecchie regioni d'Italia di uffici postali, telegrafici e telefonici in sedi importanti, sebbene non tutte avessero Direzioni provinciali. Io tengo presenti le condizioni del bilancio e non dirò una parola che valga ad accennare a bilanci venturi; o se dirò questa parola la dirò per esprimere fervido plauso al Governo nazionale ed all'onorevole ministro per l'opera loro diretta a raggiungere il pareggio. Tengo presenti dunque le condizioni del bilancio.

Con legge del 1912, come dissi, si deliberava la costruzione di questi edifici. Se ne incominciava l'immediata costruzione, e si proseguiva con insaziata cura; ma sopraggiunsero le angosce della guerra e quelle del successivo periodo di assestamento; si continuarono le costruzioni mediante piccoli lotti, malgrado lo aumento dei prezzi delle merci operaie e del materiale.

Si sperava e si faceva fondato assegnamento sull'attività edilizia per avere finalmente degli edifici migliori di quelli occupati in massima dai ricevitori e da alcuni uffici di ruolo, più conformi alla dignità del servizio ed alle esigenze sue. Ora quali avvenimenti siano sopravvenuti non è il caso di esporre, tanto più che le mie osservazioni potrebbero forse essere non del tutto esatte.

Ma queste costruzioni ad un tratto si sono arrestate. Per quanto mi consta, ciò fu cagionato in parte dal fatto che l'esecuzione, prima affidata ai competenti uffici dei locali e degli edifici delle Poste, passò al Ministero dei lavori pubblici e così agli uffici del Genio civile; il che produsse inevitabili lentezze.

Altra cagione del ritardo, credo per alcuni almeno di questi edifici, sia derivata da questo: gli stanziamenti erano fatti in bilancio, ma vennero assorbiti per altri lavori. Ora, dato il fermo delle costruzioni, quali sono le conseguenze? Non parlo della impressione fatta nelle regioni, e delle interrogazioni che si muovono gli abitanti delle città non capoluoghi di provincia sul perchè questi edifici siano stati così abbandonati. In alcuni luoghi gli edifici ormai

quasi finiti cominciano, se non a crollare, a subire le sorti di quelli ferroviari a cui ha accennato testè l'onorevole collega senatore Frola.

Ora io questo raccomando all'autorità vostra, di rivolgere benevolo e attento, come sapete fare, lo sguardo sopra questa questione: se anche essa può parervi secondaria di importanza, vedetela, onorevole ministro. Chi ha l'onore di parlare in questo momento ricorda che il funzionario di ruolo, alloggiato in edifici più adatti, pieni di aria e di luce, dove può esplicare più a suo agio le sue funzioni, rende più all'amministrazione che non il funzionario obbligato ad accovacciarsi in edifici e locali tali che di locali non hanno più nè nome nè parvenza.

So onorevole ministro che cosa è avvenuto prima che voi foste preposto a questo importante servizio pubblico. Erano già avviati da tempo gli studi sulla trasformazione di uffici di ruolo in ricevitorie. Si erano cominciati gli esperimenti: non so se ora si siano arrestati e non credo opportuno di dire qui la mia opinione (per quel pochissimo che può valere) sul risultato degli esperimenti. Credo ad ogni modo che tali risultati non possano esser stata la causa della sospensione delle costruzioni oramai quasi finite.

Ma onorevole ministro, voi siete avvezzo ad altre battaglie. Voi, che ho conosciuto da presso quando compivate sul mare, imprese le quali si circondano giustamente di fulgida luce, voi avete, ha detto bene il senatore Rava, attitudini; saldo animo, forte mente per affrontare questo mare meno insidioso di quello che avete così gloriosamente solcato. Ebbene, onorevoli colleghi, io penso che l'argomento per quanto sembri di poca importanza di fronte al bilancio valesse la pena che fosse richiamato dinanzi all'autorità del Senato, perchè la parola del ministro, che mi auguro benevola e favorevole, dia speranza se non d'immediata esecuzione, ove le disponibilità del bilancio non lo permettano, ma almeno di una esecuzione graduale e prossima quanto più sia possibile anche nell'interesse morale e materiale dell'amministrazione.

Credo, onorevole ministro, che non può fare buona impressione vedere questi edifici abbandonati, con un aspetto di precoce vetustà, che non si sa cosa attendono per servire al loro

scopo dopo che parecchi anni di lento lavoro li hanno quasi condotti a compimento.

Onorevole ministro, non voglio tediare voi e il Senato insistendo a lungo sopra questa questione che può forse essere secondaria ma non priva d'importanza.

Ho fiducia nell'attività vostra e voglio trasformare la fiducia in un augurio: possiate voi nella polemica impresa della vostra triplice amministrazione cui destate tutte le vostre energie, vincere nobilmente come avete vinto nelle vostre imprese di guerra. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sechi.

SECHI. Dal termine della guerra, nella quale tanto gloriosamente rifletterso le virtù della stirpe, per la prima volta si discute in quest'Aula il bilancio della marina mercantile. Nell'accingermi ad esporre il mio pensiero, intorno alle questioni che a mio avviso oggi maggiormente interessano questa industria fra tutte sovrana, perchè tutte le altre alimentata e feconda, ben disse un sommo cultore di navali discipline, l'ammiraglio Bettolo: mi è doveroso anzitutto ricordare il magnifico contegno della gente di mare italiana nel corso dell'aspro, duro cimento; il capitale contribuito che essa recò alla Vittoria, pure operando in campo tanto diverso, di frequente tanto lontano da quello ove ferveva la lotta degli eserciti avversari.

In tutte le guerre, salvo quando i belligeranti si accordarono per rinunciare al diritto di preda, e non fu caso molto frequente, il naviglio mercantile andò soggetto a rischi, a pericoli di ordine bellico. Ma nel conflitto che di recente insanguinò ed impoverì l'Europa, questi rischi assunsero ad importanza e gravità che mai si vide per lo passato: al tempo stesso, mai come allora la sicurezza e l'efficienza dei traffici marittimi risultò elemento essenziale, capitale di resistenza e di vittoria.

È ben nota, la disperata energia colla quale gli Imperi centrali cercarono di stroncare il traffico marittimo della Intesa per mezzo dei sommergibili; sarebbe fuor di luogo riassumere qui le vicende di quella lotta veramente feroce: basta affermare, senza alcun timore di esagerazione, che in conseguenza di essa gli equipaggi mercantili andarono soggetti a rischi, a pericoli, a disagi non inferiori a quelli dei combattenti nelle disperate trincee.

Orbene, la gente di mare italiana restò tranquilla, fedele al suo posto di dovere, di onore; nessuna unità del nostro naviglio mercantile sostò mai in porto un giorno più del necessario per deficienza di equipaggi; e mentre una parte di esse batteva gli Oceani insidiati e l'insidiatissimo Mediterraneo per l'approvvigionamento dell'esercito e del paese, altre numerose concorrevano più direttamente e con rischi ancora maggiori all'azione bellica, trasportando armi ed armati attraverso l'Jonio, l'Adriatico, l'Egeo.

Quando l'esercito serbo si ritirò di fronte a forze soverchianti, oltre la metà di esso fu trasportato attraverso il basso Adriatico da naviglio mercantile di nostra bandiera.

Il coraggio, la fede, virtù insite nell'uomo di mare per la natura stessa della sua nobile professione, che comporta rischi e lotte perenni, giammai vennero meno negli stati maggiori e negli equipaggi della nostra marina da traffico, che fu al tempo stesso combattente, perchè le navi mercantili andarono gradualmente armandosi di artiglierie per sostenere la lotta con i sommergibili, e di frequente impegnarono azioni di vera e propria battaglia. Quando il sommergibile appariva minaccioso, ogni sforzo era compiuto per controbatterne l'azione, per sottrargli l'agognata preda, pure essendo chiaro il maggior pericolo che correva la gente della nave mercantile; e se le sorti volevano contrarie, si resisteva finchè una bocca da fuoco fosse in grado di agire, si andava a picco con la Bandiera a riva, gridando evviva all'Italia.

Vada dunque, onorandi colleghi, il vostro ambito plauso, a questi modesti ma valorosi artefici della vittoria, il vostro reverente pensiero ai loro morti, ai loro mutilati, che non furono pochi. (*Applausi*).

In conseguenza della guerra, si è determinato nella nostra marina mercantile un cospicuo incremento del tonnelloaggio complessivo, che altrimenti non sarebbe avvenuto.

Infatti, se molto naviglio andò perduto, appunto per effetto della lotta cui poc'anzi ho accennato, moltissimo ne fu costruito e acquistato negli ultimi anni di guerra e nel periodo immediatamente post-bellico, quando dappertutto si credette ad una *fauc* di tonnelloaggio che poi risultò intondata.

Nella perspicua relazione dell'onorevole Orlando sono esposte cifre, dati e considerazioni molto interessanti, su questo incremento del nostro naviglio; dovuto pure in rilevante misura all'apporto della flotta mercantile già austro-ungarica, completato di recente col naviglio di pertinenza del porto di Fiume, passato alla bandiera nazionale con l'annessione della italianissima città.

Io non porterò qui molte cifre; è sufficiente ricordare che nel 1914 avevamo all'incirca, globalmente, un milione quattrocentotrentamila tonnellate di naviglio da traffico; oggi ne abbiamo due milioni novecentocinquantomila, poco più del doppio; e questo rilevante incremento, dipendente-ripeto - dalla guerra, ha notevolmente accresciuto l'importanza del tonnelloaggio di nostra bandiera in rapporto con quello mondiale. Anteguerra la nostra aliquota era circa il 3, 4 per cento, oggi ascende a circa il 4, 9 per cento: non bisogna credere che questa cifra sia troppo modesta, e per valutarne l'importanza conviene tener presente che circa metà del tonnelloaggio mondiale batte bandiera Britannica o dei Dominions. È una egemonia più che secolare, dipendente in parte da favorevoli condizioni naturali, ma ancor più dalla tenace energia di quel grande popolo, che attraverso lunghe ed aspre lotte economiche e belliche impugnò con salde mani il Tridente di Nettuno, e tuttora lo detiene in contrasto: è una egemonia, che sarebbe vano, ora e probabilmente per lungo tempo, proporsi di emulare; lo tentarono invano nel burrascoso periodo post-bellico gli Stati Uniti, e credo vi abbiamo ormai rinunciato.

La nostra aliquota del 4,9 per cento è adunque modesta rispetto a quella britannica, ma tiene onorevole posto fra le aliquote degli altri maggiori Stati marittimi: Giappone 5,9; Francia 5,6; Germania 4,7; i tre Stati scandinavi globalmente considerati 7,5; non considero la flotta mercantile degli Stati Uniti, che si trova in condizioni specialissime, di cui sarebbe qui fuor di luogo parlare.

Ma la consistenza, l'efficienza della marina mercantile non dipende soltanto dalla quantità del tonnelloaggio, dipende pure e in misura assai rilevante, specie in periodi di noli bassi - come è l'attuale - dalla qualità di esso. E allora bisogna considerare, che una parte del

nostro naviglio pre-bellico, specie quello di bandiera già italiana, ha ormai raggiunto una età veneranda o per lo meno anzianotta: una gran parte del naviglio affrettatamente costruito nel periodo bellico e immediatamente post-bellico, specialmente quello acquistato dall'Inghilterra e dagli Stati Uniti, perchè le navi costruite da noi in sostanza sono almeno discrete, non può essere utilmente impiegato nei traffici per difetti di costruzione, per mediocrità dei materiali impiegati che ne rendono l'esercizio eccessivamente costoso. Questi piroscafi non possono sostenere la concorrenza della bandiera straniera, che si va fornendo di naviglio ottimo, perfezionato sotto ogni aspetto, col quale si realizzano rilevanti economie di esercizio, e risultano ancora redditizi i noli bassi, che per naviglio antiquato o meno bene costruito non bastano neppure a pagare le spese. Perciò l'apporto di esso al tonnello è specie in tempi di noli bassi ne aumenta sì la quantità, ma finisce coll'essere un male, un grave male, e risulta nocivo, non utile, all'efficienza della marina che lo possiede.

Vi è ancora un altro punto da rilevare. L'aumento del nostro tonnello è stato sì assai rilevante, ma interessa soltanto una categoria di naviglio, quello da carico - *Cargo-boats*, *Tramps* - quello cioè che trasporta merci povere e pesanti a carichi completi: carbone, cereali, minerali e via dicendo. Questo è avvenuto per un complesso di cause, che sarebbe fuori di luogo ora esporre; però conviene fissare il punto, e tenere ben conto che, nei riguardi del naviglio di linea per passeggeri e del naviglio misto che trasporta passeggeri e insieme merci ricche; i quali hanno l'uno e l'altro funzioni di primaria importanza per l'economia generale del Paese, in quanto dipende da essi il movimento dei passeggeri e la nostra esportazione, costituita come è quasi per intero di merci ricche, non si è avuto incremento alcuno, anzi risultano rilevanti deficienze, quando si consideri l'età più o meno veneranda di molti piroscafi dei tipi in questione.

Determinata in queste linee generali la situazione del nostro tonnello, possiamo domandarci che cosa conviene fare, oggi e nel prossimo avvenire, per ottenere, in quanto pos-

sibile, lo sviluppo, la floridezza della marina mercantile nazionale. Conviene però formulare prima un'altra domanda, chiedersi cioè quali sono oggi le condizioni generali dell'industria dell'armamento; quali le prospettive probabili per essa in un prossimo avvenire.

La situazione, a mio avviso, può riassumersi così. Durante la guerra vi fu un periodo di grande floridezza e grossi guadagni, per l'elevatezza cui pervennero i noli; ma soltanto alcuni armatori, più avveduti o più fortunati, poterono in Italia ed in altri paesi sfruttarlo in pieno: quelli che riuscirono ad evitare la requisizione delle proprie navi, la quale implicava prezzi di imperio per il *nolo*, meglio *affitto*, oppure a sottostarvi soltanto per poche di esse. Invece altri armatori, più largamente colpiti dalla requisizione, non ebbero rilevanti vantaggi dall'enorme rialzo dei noli.

Nell'immediato dopo-guerra sembrò che il naviglio fosse scarso al bisogno, e i noli si mantennero molto alti; senonchè la scarsezza era soltanto transitoria, perchè una parte notevole di tonnello si trovava ancora impegnato per trasporti militari che durarono a lungo dopo l'armistizio, ed un'altra parte ancora più rilevante - le intere flotte degli Imperi centrali - era ancora immobilizzata, in attesa ne fossero decise le sorti; questo lavoro durò molti mesi, per la lentezza di decisioni degli organismi burocratici, anche se sono internazionali.

Ma quando tutto questo naviglio riprese la sua normale funzione, e quello di costruzione bellica completò l'allestimento, la situazione si capovolsse rapidamente, e in pochi mesi i noli subirono una vera *debauche*; questo avvenne nell'autunno del 1921, non soltanto in Italia ma in tutto il mondo, e la crisi non ha ancora compiuto il suo ciclo. La marina mercantile italiana ne fu anch'essa colpita, ma non in misura molto più grave delle altre; certo meno gravemente di alcune, specie quella degli Stati Uniti, che ne sopportò e ne sopporta ancora le maggiori conseguenze.

Sarebbe eccessivo dire, che oggi la crisi sia totalmente superata; però si va avviando verso l'assessamento, e se ne scorgono segni premonitori nell'andamento dei noli soggetti ad oscillazioni con tendenza verso il rialzo, nonchè nella ripresa dei traffici, lenta sì, ma costante. È adunque ragionevole pensare, che la crisi

abbia decisamente superato il suo culmine e la situazione vada migliorando, però gradualmente e non in fretta.

Se questa è - come io credo - la posizione attuale, ne consegue che nei riguardi del tonnellaggio bisogna badare essenzialmente alla qualità, e attribuire alla quantità - almeno per ora - importanza relativamente secondaria.

Vi fu un periodo, nel quale si domandava a gran voce di accrescere la quantità, e si lamentava, a mio avviso poco a proposito, che la bandiera estera avesse troppo larga parte nei traffici che interessano il nostro Paese. Io non commisi peccati di questo genere, e credo i fatti diano oggi ragione, a coloro che allora si mantennero tranquilli: credo che oggi e per il prossimo avvenire si debba pensare soprattutto alla qualità.

L'industria dell'armamento marittimo è più di ogni altra soggetta alla concorrenza straniera. Le industrie che dirò terrestri possono essere difese con dazi doganali, con premi di produzione, con svariati espedienti che saranno più o meno discutibili di fronte alla scienza economica pura, ma certamente risultano efficaci; la marina mercantile opera nel campo libero del mare, aperto alle navi di tutti i paesi del mondo, e deve sostenerne giorno per giorno la concorrenza: per vivere bisogna che sia in grado di vincerla, e all'uopo occorre naviglio di qualità, naviglio a basso costo di esercizio. Io non escludo che si debba pure pensare a nuove costruzioni, ma si produca soltanto naviglio eccellente: e insieme si pensi a svecchiare il nostro tonnellaggio, mandando ai cantieri di demolizione quello antiquato o comunque poco redditizio; senza pietà, senza preoccuparsi affatto, se eventualmente ne consegua una riduzione del tonnellaggio complessivo: questa eventuale riduzione reccherà rilevante vantaggio anziché danno alla efficienza della nostra flotta da traffico.

A questo punto vien però fatto di domandarsi. Che cosa entra il Governo in tutto questo? non si tratta forse di affari d'ordine privato, che riguardano gli interessati cioè gli armatori? A dire il vero, il Governo molto non ci entra, e non ci deve entrare; ma neppure deve essere agnostico e del tutto assente.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Il Governo ha fatto il decreto del 1° febbraio 1923.

SECHI. Ne parlerò fra poco. Intanto mi preme di affermare, e credo di avere in questo consenso l'onorevole ministro, che il Governo negli affari della marina mercantile deve entrarci il meno possibile; esso deve lasciare liberi gli armatori di provvedere come meglio ritengono ai propri interessi, di costruirsi il naviglio come vogliono e dove vogliono, di impiegarlo nei traffici che giudicano più convenienti, perchè nessuno è più competente di essi in materia così complessa e difficile.

Detto questo, vengo alla opportuna, gradita interruzione dell'onorevole ministro. Ripeto che negli affari della marina mercantile il Governo non deve essere agnostico, nè può di essa disinteressarsi completamente; conviene invece che intervenga, per promuovere l'applicazione dei criteri e metodi più opportuni in relazione alle esigenze del tempo, e questo può benissimo farlo, senza vincolare per nulla la libertà di cui poc'anzi ho detto.

Il decreto del febbraio 1923 soddisfa appieno a tale criterio: esso non impone obblighi di sorta agli armatori, dice soltanto se volete questo o quel vantaggio, fate la tale o tal altra cosa, che io Governo reputo giovevole al vostro interesse e insieme a quello generale del Paese.

Una importante novità del decreto è costituita dal Premio di demolizione: nessun obbligo - si badi bene - è imposto agli armatori di demolire il vecchio naviglio, però a quelli che demoliscono si accorda un premio, purchè ricostruiscano in determinate condizioni. È una novità molto utile ed opportuna perchè, consentitemi di ripeterlo - ma la ripetizione è pure un mezzo di persuadere - attualmente il maggiore interesse d'ordine generale per la nostra marina mercantile è quello di sbarazzarla a tutti i costi del vecchio naviglio; altrimenti esso deperirà sempre più senza nulla rendere, e costerà sempre qualche cosa per la custodia, a quegli armatori che si illudono ancora nella speranza di non atti a breve scadenza.

Il decreto del febbraio 1923 provvede pure ai premi di costruzione pel nuovo naviglio: per le navi migliori assegna contributi di maggiore rilievo; però il giudizio della « nave migliore » è lasciato forse un po' troppo al potere esecutivo.

Questi premi di costruzione non sono una novità, e nella nostra legislazione hanno la barba ormai bianca. L'ultima legge organica che ne tratta risale al 1911, ed è la legge che fu poi la base dei decreti opportunamente citati nella relazione dell'onorevole Orlando per la legislazione di guerra, sostituita poi dal decreto del febbraio 1923. Questo ha adattato le vecchie disposizioni alle condizioni economiche attuali, e ha dato realmente buoni frutti, perchè numerose navi furono impostate dopo l'emana- zione di esso; così la nostra industria delle costruzioni navali ha conseguito oggi posto veramente ragguardevole, forse il terzo, nella produzione mondiale, superando perfino gli Stati Uniti, quando si escluda il naviglio dei Grandi Lghi che non ha riscontro nel nostro Paese.

In verità i premi di costruzione, più che la marina mercantile in se stessa, interessano l'industria delle costruzioni navali; perchè in sostanza, lasciando da parte il patriottismo che negli affari può entrare fino ad un certo punto, all'armatore interessa di avere navi buone, che costino poco di esercizio, portino molti passeggeri o molta merce, e poco importa che siano costruite in Italia o all'estero.

Anche nei riguardi dell'economia nazionale, la marina mercantile rende gli stessi servizi, e sono molti, ovunque siano state costruite le navi che battono la nostra bandiera. È proprio lo stesso che esse siano scese in mare dagli scali di Genova o di Trieste, oppure da quelli d'Inghilterra o di America, quando siano esercitate da armatori italiani, con capitale italiano, con equipaggi italiani.

Si tratta adunque di cosa che non interessa direttamente l'industria dell'armamento marittimo; ma siccome quella delle costruzioni navali dipende da essa, perchè in un paese di scarse iniziative marine ai cantieri navali mancherebbe la clientela nazionale, le due industrie sono ovviamente interdipendenti, e vanno in certo modo abbinare nei riguardi dei provvedimenti di Governo intesi a promuoverne l'efficienza.

Avviene così di frequente che, parlando di premi di costruzione, si dice « a favore della marina mercantile », e si sbaglia; ma questo poco interessa, e sarebbe fuor di luogo soffer- marvisi. Importa invece domandarsi, se in Italia questa industria delle costruzioni navali possa

vivere rigogliosa, di vita esclusivamente propria, e senza aiuto di sorta dello Stato: s'intende aiuti in limiti ragionevoli; doppochè se, per tenerla in piedi, risultassero necessari oneri esorbitanti, meglio sarebbe rinunziarvi.

Io credo, che il clima economico dell'Italia non sia gran che favorevole all'industria di cui parlo.

Io credo che essa non potrà mai divenire industria fortemente esportatrice, sul tipo ad esempio di quella degli automobili. Nell'ante guerra fu qualche volta esportatrice, ma in sostanza tonnellaggio di navi mercantili ne abbiamo esportato ben poco; navi da guerra invece in tonnellaggio globale ne abbiamo venduto all'estero di più, ma questa esportazione dipese nella sua massima parte da circostanze eccezionali, cioè tensioni politiche foriere di guerra che spingevano i paesi interessati ad acquistare naviglio militare ovunque ne trovassero; così la Spagna, l'Argentina, il Giappone ne acquistarono pure in Italia. Ma in tempi normali questo non avveniva, e credo non avverrà neppure per il futuro: d'altronde se l'industria delle costruzioni navali avesse poderosa capacità esportatrice, io non sarei qui a parlarne; perchè è questo il miglior indice di vita naturalmente rigogliosa, e l'industria che si trova in tali condizioni non ha bisogno alcuno di interventi statali. Quella delle costruzioni navali in Italia ne ha sempre avuto bisogno, e credo, se venissero a mancare essa rapidamente deperebbe.

Si può ammettere che questo avvenga? Io sono pienamente d'accordo con l'onorevole Orlando nella necessità di assolutamente impedirlo. Anche per ragioni d'ordine militare, è necessario che in Italia esista una industria di costruzioni navali giustamente sviluppata; e questo giusto sviluppo io lo ravviso, nella capacità di provvedere, se non completamente almeno per aliquota molto notevole, ai bisogni dell'armamento marittimo nazionale. Ma d'altra parte questo non può pagare all'industria paesana, prezzi superiori a quelli che troverebbe all'estero; sarebbe eccessivo e irragionevole chiedere al patriottismo degli armatori di spendere centoventi, per acquistare in Italia quello che altrove potrebbero pagare cento.

Appunto per realizzare il giusto sviluppo

ora indicato furono istituiti i premi di costruzione, che compensano la differenza di prezzo; regime già antico, perfezionato dal decreto febbraio 1923, che però andrà a cessare con la scadenza della legge 1911, cioè il 30 giugno prossimo del 1925. Quale sarà la situazione dell'industria il primo luglio di quell'anno? Già il decreto del 1923 prescrive, per quella data, l'introduzione dall'estero in franchigia doganale di tutti i materiali metallici, grezzi o manufatturati, che saranno impiegati per costruzioni navali. Io non so se i metallurgici si siano già lagnati di questo.

CORBINO. Strilleranno a suo tempo.

SECHI. Se non hanno ancora strillato, probabilmente sperano che la disposizione sarà modificata. In ogni modo è già qualcosa, che non si siano fatti sentire.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Sono troppo occupati per lagnarsi ora.

SECHI. Ma qualora lagnanze e richieste venissero, io credo che il criterio sancito dal decreto febbraio 1923 debba essere risolutamente mantenuto. L'industria metallurgica ha sufficiente smercio nelle altre branche della sua produzione, per sfruttare la rilevante protezione doganale di cui gode; inoltre è assai utile liberare i cantieri da qualsiasi vincolo nell'acquisto dei materiali ad essi occorrenti. L'onorevole ministro è uomo di tale energia, che saprà resistere alle eventuali doglianze, se perverranno; e ne ha pure per infonderne ove occorra ai colleghi interessati nella questione, che, ripeto, va definitivamente acquisita alla nostra legislazione.

Sarà però la franchigia doganale sufficiente, per mantenere in vita l'industria di cui si tratta? Questa domanda fu posta anche nella recente discussione dello stesso bilancio presso l'altro ramo del Parlamento, e se mal non ricordo, l'onorevole ministro rispose, che a suo tempo si sarebbe visto il da farsi. Io vorrei pregarlo, di considerare che questo « a suo tempo » deve essere abbastanza sollecito, non aspettare proprio che la scadenza del decreto sia imminente; perché altrimenti si determinerà un intervallo fra le disposizioni finora vigenti, e quelle attese ma non ancora in vigore, assai sfavorevole al regolare andamento dell'industria, la quale verrebbe a mancare per tempo più o meno lungo delle normali commesse.

Io credo, che qualche cosa di più della semplice introduzione in franchigia bisogna accordarle, se si vuole mantenerla in piedi; e questo di più credo sia opportuno stabilirlo in modo definitivo prima che l'anno in corso abbia termine.

Intratterrò ora il Senato dell'industria dell'armamento marittimo alla quale — ripeto — opinio sia molto giovevole — anzi necessaria — la più ampia libertà di azione. È tuttavia ugualmente necessario, ma pure sufficiente, tenere nella debita considerazione le peculiari condizioni in cui siffatta industria esercita la sua attività: tanto diverse da quelle delle industrie terrestri, per le quali, come già dissi, è possibile eludere la concorrenza straniera, mentre l'armamento marittimo vi è ineluttabilmente e di continuo soggetto.

Bisogna dunque — e per questo risulta utile anzi necessario l'intervento dello Stato — realizzare le condizioni necessarie affinché esso possa sostenere vantaggiosamente questa concorrenza. Orbene, tale possibilità dipende in parte rilevante dalla capacità e attività degli armatori, ma in parte no: per quanto abili ed avveduti, essi non possono esercitare controllo di sorta su taluni fattori essenziali per l'efficienza dell'industria, i quali dipendono esclusivamente dalla volontà e dalla condotta del Governo; per questo è necessario l'intervento statale.

Ad esempio, una fra le maggiori spese di esercizio è costituita dal trattamento economico del personale: Stati maggiori ed equipaggi.

CORBINO. Lo sa l'onorevole Giuliotti!

SECHI. L'onorevole Giuliotti è ormai di buona memoria.... inoltre l'esercizio è sempre precario e poco redditizio, quando faccia difetto l'ordine e la disciplina.

Attualmente siamo in un periodo ottimo, ma l'intervento dello Stato è pur sempre necessario, per tener lontano il pericolo sia pure potenziale di deprecabili agitazioni; e gli armatori devono sentire il dovere — occorrendo esservi richiamati — di fare equo trattamento al personale dipendente, tenendo giusto conto delle speciali circostanze in cui si svolge il suo lavoro. Il personale a sua volta non deve avanzare pretese esagerate, ed essere convinto della necessità che il suo trattamento sia pro-

porzionato a quello fatto sul naviglio e di altre bandiere, altrimenti sarebbe impossibile sostenere la concorrenza; bisogna dunque tenere sempre d'occhio quello che spendono gli altri, e regolarsi in proporzione.

Bisogna avere il coraggio di dire tutto questo ben chiaro, bisogna far intendere al personale che a volte è suo interesse ridurre paghe e patiche, perchè è meglio guadagnare di meno, piuttosto che starsene disoccupati sulle banchine dei porti; è infatti evidente, che se l'armatore non riesce a navigare almeno senza perdita, disarma e la disoccupazione aumenta. Per tutto questo, un'avveduta azione del Governo può essere molto utile: quella del Governo attuale fu utilissima, ed esso ha saputo realizzare in tutti i servizi marittimi ordine e disciplina appieno soddisfacenti.

È tuttavia necessario - credo - meglio fissare alcune questioni disciplinari e la figura di taluni reati, nella riforma del Codice per la marina mercantile, così da rendere più sicura ed efficace l'applicazione di adeguate sanzioni. Ad esempio, la diserzione e l'abbandono di posto assumono nel servizio marittimo carattere ed importanza ben diversi, da quelli che la mancata prestazione d'opera può avere in quasi tutte le altre industrie: se un muratore una mattina non va al lavoro, è poco danno; ma se un marinaio diserta, o comunque infrange il contratto di lavoro, il giorno che il bastimento deve salpare, ovvero si dà ammalato senza esserlo, l'armamento va incontro a danni oltremodo gravi: se poi si tratta di naviglio per passeggeri, ne è pure menomato il prestigio del paese.

L'azione del Governo deve essere pure vigilante e provvida, per altre questioni che interessano assai l'efficienza della marina mercantile nazionale: accennerò brevemente a due di esse. Anzi tutto il costo del denaro, perchè evidentemente se in altri paesi l'interesse normale sul capitale è più basso di quello che si paga in Italia...

CORBINO. Più alto!

SECHI. Se ella permette, onorevole Corbino, io farò il caso dell'interesse più basso, che serve ugualmente al mio ragionamento... dunque, gli armatori dei paesi ove il tasso medio del denaro è più basso che in Italia, si trovano

evidentemente in condizioni migliori, perchè altro è pagare il 3 e mezzo o il 4 e mezzo per cento sulle obbligazioni, invece del 5 o 5 e mezzo per cento: altro è emettere azioni, quando i capitali così impegnati sono abituati a dividendi del 5 o 6 per cento, invece del 7 od 8 per cento. Questa è una causa di inferiorità della nostra marina, rispetto a talune estere: non dico quali, se no l'onorevole Corbino mi corregge di nuovo. Non è certo facile eliminarla con provvedimento di Governo, ma l'onorevole ministro vorrà convenire che essa esiste; e se, d'accordo con l'onorevole collega delle finanze, potrà fare qualche cosa per attenuarla, renderà rilevante servizio non solo agli armatori ma pure all'economia generale del paese.

Si potrebbe ad esempio finalmente assestare quel *Credito navale*, del quale in verità non mi intendo molto, ma ne ho sentito parlare moltissimo: e allora dico: i competenti esaminino, vedano bene ciò che si può fare, accertino magari che è inutile, se questo risulta; si avrà almeno il vantaggio di non parlarne più, e pensare ad altri provvedimenti.

Un'altra questione di rilevante interesse consiste nelle tasse che colpiscono l'armamento nazionale: è ovvio che se in Italia gli armatori sono più aggravati, rispetto ad altri paesi, l'industria si trova in condizioni di inferiorità.

L'onorevole relatore della Commissione di finanza ha trattato la questione con la consueta competenza in altra sede, precisamente nella veste di presidente della Commissione Reale consultiva per i servizi marittimi sovvenzionati, la cui pregevole Relazione è di pubblico dominio; ed ha proposto - come risulta dall'allegato dodicesimo di essa - l'abolizione per l'industria marittima della tassa di ricchezza mobile; sostenendola con perspicue ragioni. Io non ho competenza alcuna per azzardarmi ad esprimere una opinione in merito; dico però, che questa causa di inferiorità va in un modo o nell'altro eliminata, quanto meno attenuata: perchè i competenti affermano che oggi rispetto a talune marine estere è molto rilevante. L'industria dell'armamento non deve vivere - nè lo potrebbe - in virtù di privilegi e di protezioni statali; deve per virtù propria affrontare e vincere la concorrenza internazionale, ma è pur doveroso rimuovere tutto ciò che può comun-

que ostacolarla in questa sua essenziale necessità.

Vengo all'ultima delle quistioni che mi sono proposto trattare, per la quale dovrò combattere ad armi cortesi con l'onorevole relatore della Commissione di finanza: la questione dei Servizi marittimi sovvenzionati.

Che cosa è in sostanza questa marina sovvenzionata? Dico subito che è cosa molto ostica all'onor. Orlando; il quale nella sua relazione, così perspicua ed obbiettiva all'infuori di questo argomento, ce la presenta con tinte assai fosche, a mio avviso non rispondenti alla realtà delle cose. Io, per esempio, credo sia erroneo proporsi di valutarne l'importanza, riferendosi a quella percentuale del 5 per cento di merci, che l'onor. Orlando indica nella relazione, e di cui discorre e discute largamente in altro documento da lui redatto nella qualità di presidente e relatore della Commissione Reale consultiva per i servizi sovvenzionati.

L'onorevole Orlando dice, o quanto meno fa intendere: la marina sovvenzionata trasporta soltanto il 5 per cento delle merci che vengono o partono dall'Italia; poichè la marina libera ne trasporta il 95 per cento, tanto vale che trasporti il 100 per cento; si abolisca dunque o quanto meno si taglino braccia e gambe ella marina sovvenzionata!

Va però osservato, che questo 5 e 95 per cento si riferiscono al peso delle merci, alle tonnellate trasportate: tutte le statistiche citate dall'onorevole Orlando hanno per base unitaria la tonnellata, *sono fatte a peso*. Esistono anche statistiche a valore, nelle quali invece di considerare il peso delle merci, si considera il costo di esse; ma il relatore predilige le tonnellate, ed ha spiccata avversione per i milioni di lire di cui non parla mai.

Ora è certo che, quando in luogo del peso si consideri il valore, la questione si prospetta subito in modo assai diverso. Intanto osservo, che quel 5 per cento in peso della relazione, si riferisce alla totalità del nostro traffico marittimo di importazione ed esportazione; non alla *Parte* che la bandiera nazionale ha in esso; perchè bisogna sapere che di tutta la merce in partenza o in arrivo per l'Italia via mare, il naviglio di nostra bandiera ne trasporta solo la metà; l'altra metà la trasporta naviglio

estero. Il 5 per cento della relazione si riferisce alla totalità, non al 50 per cento della bandiera nazionale; mentre il paragone va fatto con questa, ed allora risulta che la *Parte* della marina sovvenzionata nei traffici serviti dalla nostra bandiera è il 10 per cento: questa cifra non è certo imponente, ma fa già impressione diversa da quel misero 5 per cento.

Ma poi, fra le funzioni specifiche della marina sovvenzionata deve forse annoverarsi il trasporto in genere di qualsiasi merce? Niente affatto: il grosso delle merci, nei riguardi del peso e del volume, la marina sovvenzionata non deve affatto trasportarlo essa; questo grosso lo ha sempre trasportato, e sempre lo trasporterà, il naviglio da carico - *cargo-boats* o *tramps* - costruito specificamente per tale traffico; e questo naviglio con la marina sovvenzionata e con la relativa flotta mai ha avuto e mai avrà nulla di comune. Sono attività del tutto diverse, che si svolgono con mezzi ed in campi del tutto diversi.

La marina sovvenzionata esiste per mantenere servizi regolari su determinate linee a itinerario fisso, almeno nei capisaldi; le quali servono per il trasporto di passeggeri, della posta, ed anche di merci; ma non di grano, nè carbone, nè minerali e via dicendo, che hanno peso e volume molto rilevanti in relazione al costo, e perciò si denominano genericamente merci povere, bensì di merci ricche soprattutto in esportazione.

Orbene, la nostra esportazione è essenzialmente costituita da merci ricche, prodotti agricoli e industriali di alto valore rispetto al peso e al volume, con l'aggiunta di alquanto zolfo e poco minerale. Invece l'importazione consiste essenzialmente di merci povere, il cui trasporto non è necessario, e sarebbe quanto mai anti-economico, affidarlo a servizi marittimi sovvenzionati, mentre la marina libera serve egregiamente alla bisogna col naviglio da carico.

Sono appunto queste merci povere di importazione, che costituiscono in peso - non in valore - il grosso dei nostri traffici marittimi, e determinano la grande prevalenza - nei riguardi del peso - della marina libera su quella sovvenzionata. È adunque, quella del peso, una prevalenza che nulla significa, ed è illogico portarla come termine di confronto, per valutare il rendimento della marina sovvenzionata ri-

spetto a quella libera nei riguardi dell'economia generale del Paese: infatti questo rendimento dipende dal valore, non dal peso delle merci importate od esportate.

Quando si considera la marina sovvenzionata, bisogna pure tener conto che - sia fortuna ovvero disgrazia nei riguardi economici - l'Italia si stende lunga e stretta sul mare, dalla valle del Po fino a Capo Passero; e il nostro territorio insulare supera di gran lunga per estensione, abitanti ed importanza economica quello di ogni altro paese d'Europa, anzi del mondo. La Corsica o le Baleari sono ben modesta cosa di fronte al binomio Sicilia Sardegna, per non dire del gruppo Toscano, Napolitano, ecc.

Voce. C'è il Giappone.

SECHI. Il Giappone è tutto un grande arcipelago, mentre noi abbiamo isole e terraferma. È dunque evidente, che la nostra marina sovvenzionata deve avere nei riguardi dei servizi interni e mediterranei sviluppo ed efficienza ben superiore a quella sufficiente per altri paesi: tanto più quando si consideri, come ha ben rilevato il collega Mosconi, la nostra specialissima posizione in Adriatico, dove abbiamo interessi politici ed economici di prim'ordine, che vanno essenzialmente tutelati mantenendo e sviluppando il traffico di nostra bandiera. Questo la marina libera non può farlo, nè possiamo chiedere lo faccia, dobbiamo all'uopo servirci della marina sovvenzionata.

E allora, che importanza può ragionevolmente attribuirsi a quella tale aliquota 5 per cento in peso, sulla quale con tanta compiacenza si sofferma l'onorevole Orlando? Già, se l'aliquota fosse fatta *ad valorem* la cifra risulterebbe notevolmente superiore; io non so esattamente di quanto, perchè non ho la pazienza di elaborare molte tabelle statistiche, come ha fatto il senatore Orlando...

ORLANDO, *relatore*. È invece questo che bisogna fare.

SECHI. Lo farò se proprio necessario, ma temo che neppure allora ella si convincerà.

PRESIDENTE. Non ora però. (*ilarità*).

SECHI. Me ne guardo bene eccellentissimo signor Presidente: occorrono giornate di lavoro. Ricorderò solo, che noi importiamo un anno per l'altro dieci milioni di tonnellate di combustibili, mezzo milione di minerali e altrettanto

tanto circa di concimi, due milioni e mezzo di cereali; e questa enorme massa di 13 a 14 milioni di tonnellate che ogni anno arriva in Italia si serve dei *cargo-boats*, ed è completamente esclusa o quasi dal traffico della marina sovvenzionata. Essa trasporta in paese caffè ed altre derrate coloniali, ma una tonnellata di queste costa migliaia di lire: trasporta cotone il cui prezzo è assai più elevato delle merci dianzi enumerate: esporta all'estero prodotti manufatti che valgono migliaia di lire per tonnellata: e questo mi pare sufficiente per convincere, che le statistiche fatte *ad valorem* darebbero risultati ben più favorevoli alla marina sovvenzionata di quelle fatte a peso.

Per queste regioni, io credo la marina sovvenzionata meriti un poco più di simpatia, come quella che hanno mostrato per essa i colleghi Rava e Mosconi riferendosi all'Adriatico: credo altresì necessario, come ha rilevato il collega Mosconi, che i relativi servizi, siano considerati nel loro insieme, esaminando quelle che è ora di moda chiamare linee necessarie con quelle denominate invece utili. Questa differenziazione l'ha posta, per la prima volta, proprio l'onorevole ministro alla Commissione Reale consultiva, e quando sia debitamente intesa può portare a risultati molto utili, ma non esclude affatto la necessaria correlazione fra le une e le altre.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È una moda economica.

SECHI. Non lo escludo: Ella, però, onorevole ministro, pur desiderando giustamente ogni possibile economia nelle sovvenzioni, non ha mai detto o scritto - almeno per quanto mi risulta - che il numero delle linee cosiddette necessarie debba essere ristrettissimo; questo ho avuto il dispiacere di leggerlo nella relazione dell'onorevole Orlando, ma nei documenti ufficiali del Ministero non ne ho, con grande soddisfazione, trovato cenno alcuno.

ORLANDO, *relatore*. Ho detto: al puro necessario.

SECHI. Comunque, ripeto, la distinzione - quando sia intesa *cum grano salis* - può risultare utilissima, perchè realmente le esigenze delle due specie di linee sono diverse; nei riguardi del naviglio, e pure delle condizioni e degli oneri da porre agli esercenti. È ovvio che la linea necessaria (ad esempio la

Napoli-Palermo) debba essere considerata con criteri diversi da quelli della linea che fa ad esempio traffico tra Genova o Trieste e l'Estremo Oriente; ed è pure ovvio che non convienc decidere il piano delle linee necessarie, se non si ha sott'occhio anche quello delle linee utili.

Ma mi avvedo - forse troppo tardi di aver molto abusato della vostra pazienza; e perciò concludo, esprimendo la speranza e anche la fiducia che l'onorevole ministro al quale spettano le decisioni definitive, poichè la Commissione Reale è consultiva, vorrà sì tener conto nelle sue deliberazioni delle proposte da essa presentate, sotto molti aspetti utili ed opportune; ma le integrerà con più larga e comprensiva visione delle nostre necessità marinare, quali sono determinate da ragioni geografiche, economiche, nei riguardi dell'Adriatico e del Levante anche storiche. E vorrà pure - consentitemi una breve osservazione di carattere locale - correggere la differenza di trattamento che io ravviso nelle proposte della Commissione fra la regione sud e quella nord della Sardegna, privata quest'ultima della linea diretta Genova-Porto Torres che fu per lungo tempo desiderio di tutta la regione nord; finalmente attuata con ottimi risultati non solo pel trasporto delle merci ma pure di passeggeri, perchè tutto il Capo di sopra, cioè la provincia di Sassari, ha tradizionali importanti rapporti economici con la Liguria, col Piemonte, con l'alta Italia in genere.

Perciò, al Capo di sopra interessa soprattutto di avere buone comunicazioni con Genova, e la linea diretta Genova-Porto Torres, per molto tempo fatta sperare, poi concessa, ora ritolta, rispondeva assai bene a questa necessità.

Non ne ho trovato traccia nelle proposte della Commissione, spero trovarla inserita nel quadro definitivo.

Consentitemi di terminare senza perorazione; l'ho scritta, la tengo sott'occhio, ma credo mi sarete grati di non leggervela. (*Applausi e molte congratulazioni.*)

MARCELLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARCELLO. Non mi sarei mai permesso di prendere la parola in questa discussione al Senato, dinanzi a colleghi tanto più anziani di me e così illustri; e tanto meno me lo sarei

permesso non essendomi preparato in alcun modo. Ma poichè si è accennato anche ad interessi particolari, il grande amore che porto alla mia città mi impone le poche parole che sarò per dire. Il Senato, nella sua grande bontà, mi perdonerà l'impulso del mio cuore.

Prometto che in un'altra circostanza non mi permetterò mai di osare di prendere la parola senza una preparazione adeguata all'importanza di questa altissima Assemblea.

L'onorevole ministro, la Commissione di finanze ed il suo relatore, assai bene conoscono le condizioni di Venezia, ed il relatore lo ha dimostrato anche nella relazione fatta quale presidente della Commissione Reale.

Venezia, prima della guerra, aveva quarantamila e più tonnellate di armamento, ed aveva un glorioso arsenale che si può dire soppresso; Venezia non ha ora una sola tonnellata di naviglio sovvenzionato. Io non vado ad illustrare ed a dimostrare la giustizia delle richieste che potrei formulare, me ne affido al Senato al quale raccomando la causa di Venezia, me ne affido alla Commissione di finanze, me ne affido all'onorevole ministro, cittadino onorario della nostra città, e all'intero Governo che in ogni occasione sa tutelare l'onore, la fortuna e gl'interessi del nostro paese. Il bene che noi faremo al porto di Venezia, come a qualsiasi altro porto d'Italia, sarà un bene per l'intera nazione, perchè l'Italia sul mare, ove trovò fortuna e gloria, le troverà ancora nell'avvenire, ritroverà quella fortuna e quella gloria che furono delle nostre antiche repubbliche marinare. (*Applausi.*)

VALENZANI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VALENZANI. Nella discussione di un bilancio di tanta mole non sembri fuori di luogo un richiamo all'onorevole ministro su di una questione in apparenza modesta e di dettaglio, ma che pure ha la sua importanza economica ed ideale. Intendo parlare delle emissioni di francobolli commemorativi, e le brevissime osservazioni che farò non riguardano punto l'opera dell'attuale ministro.

È a tutti noto quale efficace mezzo di propaganda siano i francobolli, e quanto di questo mezzo riconoscendone l'importanza si siano valse e si valgano, prima e più di noi, tutte le Nazioni civili.

Noi pur mostrando di riconoscere questa importanza, e di volercene giovare, inviando per il mondo il ricordo di un avvenimento storico, di una data memoranda, di un personaggio insigne, che commemoriamo, e soprattutto il nome d'Italia, in pratica, almeno per il passato, non siamo riusciti che a mettere su una piccola ed antipatica speculazione che non giova al buon nome del nostro Paese.

Infatti nelle passate emissioni questi francobolli commemorativi non solo vennero sottratti alla libera disponibilità del pubblico, ed assicurati invece ad una piccola categoria di speculatori, che sono sempre tali, anche quando rinunciano, sui loro benefici, a qualche decina di migliaia di lire a profitto di ottime istituzioni di beneficenza, le quali per altro possono essere sovvenute in tante altre maniere; ma questi francobolli non riuscirono neppure ad adempiere alla missione ideale cui erano destinati, perchè furono, salvo rare eccezioni, dei brutti francobolli, assolutamente indegni delle tradizioni di bellezza e di arte del nostro Paese, e tali da sfigurare in qualsiasi anche modesta collezione filatelica.

Ora conviene che tutto questo non si verifichi più per l'avvenire e come ai francobolli commemorativi dell'anno giubilare voi, onorevole ministro, avete saputo assicurare la più larga diffusione, così per quelli che a seguito del concorso testè bandito per il centenario francescano voi dovrete scegliere, mi auguro che siano rispettate le ragioni dell'arte: cioè che questi francobolli che dovranno ricordare nel mondo il più santo degli italiani, non siano assolutamente indegni di colui che meritò di essere tramandato nei secoli dal pennello di Giotto e dal verso di Dante. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, la discussione generale è chiusa.

Domani parleranno gli onorevoli relatori e l'onorevole ministro.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 15:

I. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925 (N. 89).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 15 maggio 1924, n. 991, concernente il riordinamento dell'istituto agricolo coloniale italiano di Firenze (N. 72);

Conversione in legge del Regio decreto 23 maggio 1924, n. 905, riguardante la nuova tariffa per la spedizione delle cartoline illustrate (N. 24);

Conversione in legge del Regio decreto 22 maggio 1924, n. 1084, contenente disposizioni per la Scuola di Ostetricia di Trieste e per la Biblioteca governativa di Gorizia (Numero 46);

Conversione in legge del Regio decreto 11 settembre 1924, n. 1548, concernente il trattamento economico dell'impiegato d'ordine dell'Istituto Nazionale per l'educazione e per l'istruzione degli orfani dei maestri elementari (N. 66);

Cessione alla Repubblica austriaca di sette medaglie provenienti dall'eredità medicea in cambio di altrettanti esemplari in oro delle stesse medaglie (N. 83).

III. 1° elenco di petizioni (N. LIV *Doc.*).

La seduta è tolta (ore 18).

Licenziato per la stampa il 28 febbraio 1925 (ore 20).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche