

CLXXXIª TORNATA

LUNEDÌ 29 MAGGIO 1933 - Anno XI

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

Commemorazioni (dei senatori Gioppi, Pavia, Rosta Pallavicino e Malaspina di Carbonara)	6372		
Commissari:			
(Nomina di commissari nelle Commissioni per i Codici, per il giudizio e d'accusa dell'Alta Corte)	6375		
Congedi	6372		
Disegni di legge:			
(Approvazione):			
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1933, n. 187, col quale viene aumentato il limite d'impegno stabilito con l'articolo 3 della legge 24 marzo 1932, n. 316, per annualità relative ad opere in concessione, nonchè per contributi e sovvenzioni previste da leggi speciali » (1592)	6381		
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 188, concernente modificazione del regime doganale della farina di manioca destinata all'alimentazione del bestiame » (1596)	6381		
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 131, riflettente aggiunta alla tariffa speciale dei dazi doganali da applicare alle merci di origine o provenienza dalle Colonie italiane » (1599)	6381		
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1933, n. 176, che modifica il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1680, concernente la facoltà al Governo di stabilire modalità per l'importazione di merci da alcuni Paesi » (1600)	6382		
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 254, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri, nonchè ai bilanci di alcune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1932-33, ed altri provvedimenti di carattere finanziario; e convalidazione dei decreti Reali 7 e 23 marzo 1933, nn. 252 e 253, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo » (1615)			6382
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 189, che impone un diritto di licenza sui permessi d'importazione per le merci originarie da paesi che sottopongono ad analogo tributo le concessioni d'importazione dei prodotti italiani » (1616)			6382
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 7, recante modificazioni alla tassa di vendita sui residui della distillazione degli oli minerali destinati alla combustione » (1620)			6383
(Discussione):			
« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934 » (1606)			6383
ROLANDI RICCI, <i>relatore</i>			6383
« Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934 » (1605)			6384
GALLENGA			6384
FEDERICO RICCI			6388
GALIMBERTI			6397
CRESPI			6399
PUJIA			6407
PITACCO			6408
(Presentazione)			6375
Dono di S. M. il Re			6374
Interrogazione:			
(Risposta scritta)			6416
Nomine a ministri di Stato (dei senatori Cremonesi e Fedele)			6374

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929-33 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1933

Omaggi	6373
Registrazioni con riserva	6374
Regolamento del Senato:	
(Annuncio di una proposta di modificazioni)	6375
Relazioni:	
(Presentazione)	6370, 6412
Ringraziamenti	6373
Uffici:	
(Riunione)	6375
Variations nella composizione del Governo .	6375
Votazione a scrutinio segreto:	
(Risultato)	6413

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Alberici per giorni 10; Albicini per giorni 8; Albini per giorni 6; Anselmino per giorni 10; Arrivabene per giorni 15; Borromeo Arese per giorni 8; Cagnetta per giorni 6; Cappa per giorni 5; Ciccotti per giorni 20; Dallolio Alberto per giorni 2; De Marinis per giorni 15; Di Frasso per giorni 8; Gatti Salvatore per giorni 8; Gavazzi per giorni 8; Giaccone per giorni 30; Giampietro per giorni 6; Ginori Conti per giorni 10; Giordani per giorni 8; Libertini per giorni 10; Marani per giorni 8; Marconi per giorni 30; Messedaglia per giorni 3; Miari de Cumani per giorni 2; Morpurgo per giorni 6; Niccolini Pietro per giorni 10; Passerini Angelo per giorni 6; Passerini Napoleone per giorni 10; Prampolini per giorni 1; Puricelli per giorni 8; Ronco per giorni 6; Rossi per giorni 15; Ruffini per giorni 15; Silvestri per giorni 6; Tacconi per giorni 6; Tassoni per giorni 30; Torraca per giorni 8; Triangi per giorni 6; Versari per giorni 5; Visconti di Modrone per giorni 2; Zerboglio per giorni 7; Valerio per giorni 30.

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

Commemorazione dei senatori Cesare Gioppi, Angelo Pavia, Ferdinando Resta Pallavicino, Malaspina di Carbonara.

PRESIDENTE. Anche durante questa ultima interruzione delle sue sedute la nostra Assemblea ha subito alcune perdite dolorose.

Il conte Cesare Gioppi apparteneva dal 1913 al Senato, e vi era circondato dalle più vive simpatie. Gentiluomo cordiale e operoso, patriota fervido, servitore fedele dello Stato e del Regime, egli era stato nella sua Mantova a capo del Comune, della Provincia, di importanti istituti creditizi, agrari e di beneficenza; e l'attività da lui nobilmente spesa per il bene pubblico è ancora e sarà a lungo ricordata con gratitudine dai suoi concittadini.

Già deputato durante sette legislature, due volte sottosegretario di Stato per il tesoro con Giovanni Giolitti e Luigi Luzzatti, nominato senatore nel 1920, Angelo Pavia possedeva, oltre che una larga esperienza politica e parlamentare, una conoscenza particolare dei problemi commerciali e finanziari. Nell'altro ramo del Parlamento come poi in quest'aula, egli partecipò brillantemente a numerose e importanti discussioni, portando un notevole contributo di competenza e di praticità.

Vorrei dire ora, in modo rispondente al vostro e al mio sentimento, degli altri due colleghi scomparsi di recente, il marchese Ferdinando Resta Pallavicino e il marchese Obizzo Malaspina di Carbonara, entrambi veramente carissimi a noi tutti per la grande bontà, la vita intemerata e i preclari servigi resi al Paese. Ma l'uno e l'altro hanno espresso, lasciandoci, il desiderio di non essere commemorati, al quale il senatore Malaspina ha aggiunto la commovente richiesta contenuta in queste parole: « Prego il Presidente di volersi limitare a rivolgere, da parte mia, un riconoscente saluto ai colleghi tutti che mi furono sempre larghi della loro benevolenza ».

Inchiamoci a coteste volontà, ispirate da così delicata modestia, se pure ci vietano di manifestare pienamente il nostro affettuoso rimpianto, che associa i nomi di Ferdinando Resta Pallavicino e di Obizzo Malaspina a quelli degli altri colleghi perduti.

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. Il Governo si associa alle parole di cordoglio pronunciate dal Presidente della vostra assemblea.

Ringraziamenti.

PRESIDENTE. Dalla famiglia del compianto senatore Callaini ho ricevuto la seguente lettera:

« Firenze, 6 aprile 1933-XI.

« A S. E. Luigi Federzoni
Presidente del Senato del Regno

ROMA.

« Anche a nome dei miei figli Piero, Vittorio, Guido e Luciano prego l'E. V. di esprimere al Senato del Regno la profonda gratitudine dell'animo nostro per la parte presa al tremendo lutto che ci ha colpiti.

« A Vostra Eccellenza poi, che il mio compianto marito così altamente stimava ed amava e che affettuosamente ricordò fino agli ultimi istanti, giungano i nostri più vivi particolari ringraziamenti sia per le sentite condoglianze inviateci, sia per l'elevata commemorazione fattane dinanzi all'Alta Assemblea.

« Gradisca, Eccellenza, i sensi della nostra massima considerazione.

« Guglielmina Luciani ved. Callaini ».

Elenco di omaggi.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Scalori di dar lettura dell'elenco degli omaggi pervenuti al Senato.

SCALORI, *segretario*:

Senatore Luigi Messedaglia:

G. B. De Toni, *L'opera lichenologica di Abramo Massalongo*. Verona, 1933-XI.

On. Giacomo Acerbo: *Capitano Tito Acerbo, medaglia d'oro*. Roma, 1933-XI.

Alfredo Sandulli: *Il delitto di contagio*. Roma, 1930.

Santi Nava: *La Fiera del Levante vista dal Levante*. Roma, 1933.

Manlio Udina: *Il Placito del Risano. Istituzioni giuridiche e sociali dell'Istria durante il dominio bizantino*. Trieste, 1932-X.

Senatore Francesco Salata:

1° Camillo De Franceschi: *Dante a Pola*. Parenzo, 1933-XI.

2° F. Perroni: *L'Archivio di Stato di Trieste*. Firenze, 1933.

3° Francesco Salata: *Una memoria inedita di Re Carlo Alberto sui rapporti fra Stato e Chiesa*. Firenze, 1933.

Senatore Corrado Ricci: *Il Cartilogo della Chiesa Ravennate*. Firenze, 1933.

Carolina e Francesca Amari:

Michele Amari: *Storia dei Musulmani di Sicilia*. Vol. I, 2ª ediz., a cura di C. A. Nalino. Catania, 1933-XI.

Silvio Manzano:

1° *Il Dittatore. (Il tempo di Marco Furio Camillo)*. Bolzano, 1931.

2° *Città romane nel Norico: « Aguntum » e « Messa »*. Bolzano, 1933.

Ambasciata di Polonia in Roma:

A. Plutynski, *The German Paradox*. London, 1933.

Senatore Giovanni Mariotti: *Paolo Boselli. (Parole pronunciate nella seduta dell'Ordine Costantiniano di San Giorgio in Parma, il 27 agosto 1932)*. Parma, 1933-XI.

Società Economica di Chiavari: *Atti per l'Anno 1932-X*. Chiavari, 1933.

A. F. Formiggini: *Discorso, non pronunciato, in occasione della rivista dei bibliotecari italiani a Villa Formiggini, in Modena, il 13 giugno 1932*. Modena, 1932.

Consiglio degli Istituti Ospitalieri di Milano:

1° *I ritratti dei benefattori dell'Ospedale Maggiore di Milano (secoli XV-XX)*. Milano, 1927.

2° *I benefattori dell'Ospedale Maggiore di Milano e i nuovi ritratti (1929-1931)*. Milano, 1931.

3° *I benefattori dell'Ospedale Maggiore di Milano nel biennio 25 marzo 1931 - 25 marzo 1933 e i nuovi ritratti. (A cura di S. Spinelli)*. Milano, 1933-XI.

Francesco A. Ferrari: *Alessandro Chiappelli. Orazione commemorativa*. Pistoia, 1933.

R. Università di Pisa: *Scritti in onore del prof. Ugo Conti per il trentesimo anno di ordinariato (1902-1932)*. Città di Castello, 1932.

Comune di Faenza: *Relazione del Bibliotecario direttore Pietro Zama all'onorevole Podestà (Anno 1932)*. Faenza, 1932-XI.

Scheggi Roberto: *Architettura cooperativa*. Roma, 1933-XI.

On. Giacomo Acerbo: *Il problema dell'indebitamento dell'agricoltura nei vari paesi*. Roma, 1933-XI.

Senatore Giovanni Sechi: *Registro italiano navale ed aeronautico*. Anno 1933-XI.

Loddo Canepa Francesco: *Le prove nobiliari nel Regno di Sardegna*. Firenze, 1933-XI.

Filippo Gramatica: *Per la unificazione delle norme sulla cittadinanza*. Milano, 1933.

Zazzaretta Alessandro: *Un antenato dei gratiaceli. L'antico Faro di Alessandria*. Roma, 1933-XI.

Senatore Francesco Salata: *Cherso ed Ossero sotto la Serenissima. Notizie storiche raccolte da Silvio Mitis*. Parenzo, 1933-XI.

Albano Sorbelli: *Catalogo [della] Mostra del Digesto della storia dello studio di Bologna nella Biblioteca dell'Archiginnasio*. Bologna, 1933-XI.

Senatore Giovanni Ciraolo:

1° *L'Unione internazionale di soccorso*. Tivoli, 1933.

2° *La Leçon d'une catastrophe*. Genève, 1933.

3° C. F. Wolff: *Il regno dei Fanes* (Traduzione di Clara Ciraolo). Verona-Milano 1932-X.

On. Araldo di Crollalanza: *Le realizzazioni di un decennio nel campo delle opere pubbliche. (Discorsi alla Camera dei Deputati e al Senato del Regno)*. Roma, 1933-XI.

Giulio Seagnetti: *Il commercio internazionale e la dottrina dei costi comparati. (Prolusione alla R. Università di Roma)*. Roma, 1933-XI.

Presidenza del Pio Istituto di S. Spirito: *Pio Istituto di S. Spirito e Ospedali riuniti di Roma. Monografia illustrata di A. Canezza e M. Casalini*. Roma, 1933-XI.

Senatore Gaudenzio Fantoli: *Regio Politecnica di Milano. Inaugurazione della nuova scuola speciale di perfezionamento nella ingegneria idraulico-agraria. (Parole introdotte del senatore Fantoli e discorso di S. E. Arrigo Serpieri sul tema: « Problemi di bonifica »)*. Milano, 1933-XI.

Renato Cerciello:

1° *Il diritto comune di guerra nei più recenti studi*. Tivoli-Roma, 1933.

2° *Per la redazione dei Testi unici*. Roma, 1933-XI.

Arminio Varo: *During the darkness which precedes dawn*. Milano, 1932-X.

Siro Conti: « *Criterion* »: Collana di studi filosofici. Quaderno I. *La filosofia scolastica di Siro Conti*. Bologna, 1933-XI.

Dono di Sua Maestà il Re.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Ministro della Casa del Re, per incarico di Sua Maestà, ha inviato il XIV volume del « *Corpus Nummorum Italicorum* », per la biblioteca del Senato.

Mi sono fatto interprete dei sentimenti di riconoscenza del Senato verso l'Augusto Sovrano per il munifico dono.

Nomina a ministri di Stato.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Capo del Governo ha inviato il seguente messaggio:

« Roma, addì 22 aprile 1933-XI.

« A S. E. il Presidente del Senato del Regno.

« Eccellenza,

« Informo la E. V. che Sua Maestà il Re, con decreti in data 20 corrente mese, ha nominato — su mia proposta — Ministri di Stato gli onorevoli dott. prof. Pietro Fedele e Filippo Cremonesi, Senatori del Regno.

« Il Capo del Governo

« Primo Ministro Segretario di Stato

« MUSSOLINI ».

Registrazioni con riserva.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente della Corte dei conti ha trasmesso il seguente elenco delle registrazioni con riserva:

Roma, 17 aprile 1933-XI.

« A. S. E. il Presidente del Senato del Regno.

« In osservanza alla legge 15 agosto 1867, n. 3853, mi onoro rimettere a V. E. l'elenco delle registrazioni con riserva eseguite dalla Corte dei conti nella seconda quindicina del mese di febbraio 1933-XI.

« Il Presidente
« GASPERINI ».

Nomina di commissari.

PRESIDENTE. Partecipo al Senato, che, in adempimento all'articolo 3 della legge 24 dicembre 1925, n. 2260, ho chiamato il senatore Brugi, in sostituzione del defunto senatore Di Stefano Napolitani, a far parte della Commissione parlamentare che, a norma dell'articolo 2 della legge 30 dicembre 1923, n. 2814, dovrà dare il proprio parere sui progetti dei nuovi codici civile, di procedura civile, di commercio e per la marina mercantile.

In conformità al mandato conferitomi dall'assemblea nella seduta del 17 dicembre 1929, a. VIII, ho chiamato il senatore Pietro Chimenti, attualmente membro supplente della Commissione di Accusa dell'Alta Corte di Giustizia a far parte della medesima quale membro ordinario in sostituzione del defunto senatore Malaspina di Carbonara e il senatore Marco Arturo Vicini nel posto rimasto vacante di membro supplente.

In conformità allo stesso mandato ho altresì chiamato il senatore Pietro Lissia a far parte della Commissione per il giudizio dell'Alta Corte di Giustizia, di cui all'articolo 27 del Regolamento giudiziario del Senato, in sostituzione del defunto senatore Resta Pallavicino.

Proposte di modificazione al Regolamento del Senato.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore De Vecchi di Val Cismon ha presentato alcune proposte di modificazione al Regolamento del Senato.

Tali proposte saranno trasmesse alla Commissione per il Regolamento perchè al più presto riferisca.

Riunione degli Uffici.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che domani alle ore 15 avrà luogo la riunione degli uffici per l'esame di alcuni disegni di legge.

Variazioni nella composizione del Governo.

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. Ho l'onore di partecipare al Senato che con decreti dell'8 corrente S. M. il Re ha — su mia proposta — accettato le dimissioni rassegnate dall'onorevole Leandro Arpinati, deputato al Parlamento, dalla carica di Sottosegretario di Stato per l'Interno, ed ha nominato in sua vece l'onorevole avvocato Guido Guidi Buffarini, deputato al Parlamento.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Capo del Governo di questa comunicazione.

Elenco dei disegni di legge e delle relazioni comunicate alla Presidenza durante la sosta dei lavori.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Scalori di dar lettura dell'elenco dei disegni di legge e delle relazioni comunicati alla Presidenza durante la sosta dei lavori.

SCALORI, *segretario*:

DISEGNI DI LEGGE.

Dal Presidente della Camera dei Deputati:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1933, n. 187, col quale viene aumentato il limite d'impegno stabilito con l'articolo 3 della legge 24 marzo 1932, n. 316, per annualità relative ad opere in concessione, nonchè per contributi e sovvenzioni previste da leggi speciali (1592).

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929-33 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1933

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 gennaio 1933, n. 133, che proroga una norma transitoria circa la formazione dei Consigli di disciplina per gli ufficiali della Regia aeronautica (1593).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 135, che reca disposizioni relative al reclutamento degli ufficiali della Regia guardia di finanza ed all'avanzamento dei sottufficiali e dei militari di truppa appartenenti al Corpo medesimo (1594).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 203, concernente provvedimenti tributari a favore dell'industria automobilistica (1595).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 188, concernente modificazione del regime doganale della farina di manioca destinata all'alimentazione del bestiame (1596).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1933, n. 155, relativo all'impianto ed esercizio di pubblici servizi automobilistici nella provincia di Zara (1597).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 131, riflettente aggravi alla tariffa speciale dei dazi doganali da applicare alle merci di origine o provenienza dalle Colonie italiane (1599).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1933, n. 176, che modifica il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1680, concernente la facoltà al Governo di stabilire modalità per l'importazione di merci da alcuni Paesi (1600).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 202, concernente modificazioni al sistema di riscossione della tassa radiofonica sulle valvole termoioniche (1601).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1933, n. 283, riguardante il condono delle penalità comminate dal Regio decreto 17 settembre 1931, n. 1608, per le denunce dei dipendenti di aziende private agli effetti della imposta complementare (1602).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1933, n. 281, che approva l'Atto aggiuntivo 7 marzo 1933 per la concessione del tronco di prolungamento Calambrone-Livorno

della ferrovia Pisa-Marina di Pisa-Calambrone (1603).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 aprile 1933, n. 292, che autorizza il Ministro per l'aeronautica a indire un reclutamento straordinario di ufficiali in servizio permanente effettivo nel ruolo servizi dell'Arma aeronautica (1611).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 241, relativo ai documenti contabili della Cassa depositi e prestiti (1612).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 332, concernente agevolazioni tributarie per gli acquisti di beni immobili effettuati da Istituti di credito (1613).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1933, n. 272, recante l'autorizzazione di spesa di lire 10 milioni per il pagamento delle indennità di espropriazione in dipendenza della costruzione delle strade ex militari (1614).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 254, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri, nonché ai bilanci di alcune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1932-33, ed altri provvedimenti di carattere finanziario; e convalidazione dei decreti Reali 7 e 23 marzo 1933, nn. 252 e 253, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (1615).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 189, che impone un diritto di licenza sui permessi d'importazione per le merci originarie da paesi che sottopongono ad analogo tributo le concessioni d'importazione dei prodotti italiani (1616).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 227, concernente elevazione dei limiti di età per l'ammissione agli impieghi (1617).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 280, concernente la ulteriore proroga del Regio decreto-legge 26 febbraio 1924, n. 346, riguardante agevolazioni fiscali in favore dell'industria estrattiva carbonifera dell'Istria (1618).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 262, contenente norme relative alle Commissioni Reali degli avvocati ed a quelle dei procuratori (1619).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 7, recante modificazioni alla tassa di vendita sui residui della distillazione degli oli minerali destinati alla combustione (1620).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1933, n. 266, concernente conferimento di pieni poteri al Commissario straordinario dell'Istituto nazionale L.U.C.E. (1621).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 323, portante modificazioni al piano finanziario della legge sulla bonifica integrale (1622).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 marzo 1933, n. 344, contenente disposizioni relative all'ingresso ai monumenti, alle gallerie e agli scavi d'antichità dello Stato (1623).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 291, concernente la disciplina dei rapporti fra l'Opera nazionale per i combattenti ed il Ministero dell'agricoltura e delle foreste (1629).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 11, recante nuovi provvedimenti in materia di terremoti (1633).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 maggio 1933, n. 402, che ha dato approvazione all'*Avenant* stipulato fra l'Italia e la Francia a Parigi l'8 maggio 1933 per regolare lo scambio fra i due Paesi delle bevande alcoliche, in aggiunta al *Modus vivendi* commerciale italo-francese del 4 marzo 1932 (1642).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 346, concernente nuove concessioni in materia di importazioni ed esportazioni temporanee (1643).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 maggio 1933, n. 401, che stabilisce il regime doganale dei vini e delle bevande alcoliche originari e provenienti da paesi ammessi al trattamento della Nazione più favorita (1644).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 372, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata e a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai

bilanci di alcune aziende autonome per l'esercizio finanziario 1932-1933, nonché altri provvedimenti di carattere finanziario; e convalidazione del Regio decreto 20 aprile 1933, n. 375, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese imprevedute dell'esercizio medesimo (1645).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 gennaio 1933, n. 18, concernente provvedimenti per le dichiarazioni dei redditi di categoria C-2 da parte degli enti, società e privati (1646).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 aprile 1933, n. 366, concernente l'autorizzazione a sistemare alcune questioni pendenti fra il Tesoro dello Stato e l'Istituto di emissione (1647).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 264, concernente l'unificazione degli Istituti per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni degli operai sul lavoro (1648).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 313, riguardante la chiusura delle operazioni per la sistemazione finanziaria dell'industria marmifera carrarese (1649).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 aprile 1933, n. 392, concernente la revisione della Convenzione 3 ottobre 1923, approvata con Regio decreto 15 ottobre 1923, n. 2366, per la concessione di esercizio della miniera di zinco e di piombo di Raibl, in comune di Tarvisio, provincia di Udine (1650).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 aprile 1933, n. 381, concernente la disciplina della produzione e vendita dei formaggi pecorino e vacchino, del burro e dei suoi succedanei (1651).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 357, recante provvedimenti a favore dei produttori di bozzoli per la campagna bacologica 1933 (1652).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 367, che concede agevolazioni per l'anticipata estinzione con abbuono dei prestiti cerealicoli ratizzati nelle provincie pugliesi e lucane (1653).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 aprile 1933, n. 407, concernente disposizioni complementari per i concorsi banditi

prima dell'entrata in vigore del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 227, che eleva i limiti di età per l'ammissione agli impieghi (1654).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 maggio 1933, n. 431, che apporta modifiche alla legge 23 giugno 1927, n. 1018, sul reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali della Regia Aeronautica (1655).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 59, che modifica il Regio decreto-legge 22 dicembre 1927, n. 2574, riguardante la costituzione dell'Istituto nazionale di previdenza e di credito delle comunicazioni (1656).

Dal Ministro delle Finanze:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1605).

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1606).

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1607).

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1636).

Conto consuntivo della Cirenaica per gli esercizi finanziari 1925-26, 1926-27, 1927-28, 1928-29 e 1929-30 (1657).

Conto consuntivo della Somalia per gli esercizi finanziari 1925-26, 1926-27, 1927-28, 1928-29 e 1929-30 (1658).

Conto consuntivo dell'Eritrea per gli esercizi finanziari 1925-26, 1926-27, 1927-28, 1928-29 e 1929-30 (1659).

Conto consuntivo della Tripolitania per gli esercizi finanziari 1925-26, 1926-27, 1927-28, 1928-29 e 1929-30 (1660).

Conti consuntivi degli Archivi notarili, per gli esercizi finanziari 1916-17, 1917-18, 1918-19, 1919-20, 1920-21, 1921-22, 1922-23, 1923-24, 1924-25, 1925-26, 1926-27, 1927-28, 1928-29, 1929-30, 1930-31 e 1931-32 (1661).

Conto consuntivo del Fondo speciale delle corporazioni per l'esercizio finanziario 1929-30 (1663).

Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze e stato di previsione dell'en-

trata per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1664).

Dal Ministro degli Affari Esteri:

Approvazione degli Accordi in materia di circolazione stradale, stipulati tra l'Italia ed altri Stati, in Ginevra, il 28-30 marzo 1931 (1608).

Dal Capo del Governo Ministro dell'Interno:

Disposizioni per la disciplina del servizio di segreteria nelle Podesterie di Rodi e di Coo (Isole dell'Egeo) (1630).

Norme integrative delle disposizioni sul servizio di investigazione politica (1631).

Ricostituzione del comune di Bottidda (Sassari) (1637).

Rettifica del confine fra i comuni di Galeara e di Civitella di Romagna (Forlì) (1666).

Conferimento al Governo del Re di speciali poteri per la emanazione del nuovo Testo Unico delle leggi sanitarie (1667).

Coordinamento e integrazione delle norme dirette a diminuire le cause della malaria (1668).

Norme per la repressione della propaganda illecita per lo smercio delle specialità medicinali (1669).

Dal Ministro di Grazia e Giustizia:

Norme per le promozioni nella magistratura (1635).

Dal Ministro delle Comunicazioni:

Costituzione dell'Ente Radiorurale (1662).

Dal Ministro dei Lavori Pubblici:

Espropriazione, restauro e sistemazione della Casa ove nacque il Comandante Gabriele d'Annunzio, Principe di Montenevoso, ed ove morì la madre di Lui (1625).

Completamento dell'acquedotto di Paola a cura e carico dello Stato. (Somma da stanziare lire 2.000.000) (1626).

Autorizzazione della spesa di lire 825.000 per i lavori occorrenti a garantire la stabilità del nuovo grande magazzino, sito sulla banchina « Palazzo » della stazione marittima di Venezia (1627).

Estensione alle espropriazioni per i suoli destinati all'Ospedale Policlinico « Benito Mussolini » in Bari degli articoli 12 e 13 della legge

15 gennaio 1885, n. 2892 (serie 3ª), per il risanamento di Napoli (1628).

Approvazione del piano generale di massima regolatore edilizio e di ampliamento della città di Foggia, e del regolamento tecnico per la sua attuazione (1639).

Dal Ministro dell'Educazione Nazionale:

Riordinamento dei servizi amministrativi dei Regi Istituti d'istruzione superiore (1609).

Espropriazione dei fabbricati soprastanti gli avanzi del Teatro Romano di Benevento (1610).

Contributo dello Stato per il funzionamento dell'Istituto di studi romani in Roma (1632).

Norme per la disciplina della professione di maestro di canto (1665).

Dal Ministro della Marina:

Modificazione al 1° comma dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 19 dicembre 1927, n. 2317, relativo al Capo di Stato Maggiore della Regia marina (1604).

Varianti al testo unico delle leggi sull'ordinamento del Corpo Reale Equipaggi Marittimi e sullo stato giuridico dei sottufficiali della Regia marina, approvato con Regio decreto 18 giugno 1931, n. 914 (1624).

Finanziamento delle opere occorrenti per completamento dell'autocamionale Genova-Serravalle Scrivia, nonchè per la sistemazione delle strade statali ivi affluenti (1640).

Ampliamento dell'organico della Milizia nazionale della strada (1641).

Dal Ministro delle Colonie:

Consolidamento del contributo a favore dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze (1598).

Revisione delle sentenze emesse dai Tribunali speciali della Tripolitania e Cirenaica (1634).

Legge organica per l'Eritrea e la Somalia (1638).

Dal Ministro delle Corporazioni:

Disciplina della vendita delle paste alimentari (1670).

Disciplina della costruzione e vendita di pianoforti e di altri strumenti a tastiera (1671).

RELAZIONI.

Dalla Commissione di Finanza:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1933, n. 187, col quale viene aumentato il limite d'impegno stabilito con l'articolo 3 della legge 24 marzo 1932, n. 316, per annualità relative ad opere in concessione, nonchè per contributi e sovvenzioni previste da leggi speciali (1592) — (*Rel. Ancona*).

Consolidamento del contributo a favore dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze (1598). — (*Rel. Schanzer*).

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1605). — (*Rel. De Vito*).

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1606). — (*Rel. Rolandi Ricci*).

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1607). — (*Rel. Del Carretto*).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 254, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri, nonchè ai bilanci di alcune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1932-33, ed altri provvedimenti di carattere finanziario; e convalidazione dei decreti Reali 7 e 23 marzo 1933, nn. 252 e 253, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (1615). — (*Rel. Sitta*).

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1636). — (*Rel. Rava*).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 372, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata e a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di alcune aziende autonome per l'esercizio finanziario 1932-1933, nonchè altri provvedimenti di carattere finanziario; e convalidazione del Regio decreto 20 aprile 1933, n. 375, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (1645). — (*Rel. Sitta*).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 323, portante modificazioni al piano finanziario della legge sulla bonifica integrale (1622). — (Rel. Raineri).

Dalla Commissione per l'esame dei disegni di legge per la conversione in legge dei decreti-legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 gennaio 1933, n. 133, che proroga una norma transitoria circa la formazione dei Consigli di disciplina per gli ufficiali della Regia aeronautica (1593). — (Rel. Gualtieri).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 135, che reca disposizioni relative al reclutamento degli ufficiali della Regia guardia di finanza ed all'avanzamento dei sottufficiali e dei militari di truppa appartenenti al Corpo medesimo (1594). — (Relatore Gualtieri).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 203, concernente provvedimenti tributari a favore dell'industria automobilistica (1595). — (Rel. Alfredo Dallolio).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1933, n. 155, relativo all'impianto ed esercizio di pubblici servizi automobilistici nella provincia di Zara (1597). — (Rel. Salata).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 202, concernente modificazioni al sistema di riscossione della tassa radiofonica sulle valvole termoioniche (1601). — (Rel. Millosevich).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 332, concernente agevolazioni tributarie per gli acquisti di beni immobili effettuati da Istituti di credito (1613). — (Rel. Berio).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 227, concernente elevazione dei limiti di età per l'ammissione agli impieghi (1617). — (Rel. Celsia).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 280, concernente la ulteriore proroga del Regio decreto-legge 26 febbraio 1924, n. 346, riguardante agevolanze fiscali in favore dell'industria estrattiva carbonifera dell'Istria (1618). — (Rel. Millosevich).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 262, contenente norme

relative alle Commissioni Reali degli avvocati ed a quelle dei procuratori (1619). — (Rel. Celsia).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1933, n. 266, concernente conferimento di pieni poteri al Commissario straordinario dell'Istituto nazionale L. U. C. E. (1621). — (Rel. Cian).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 marzo 1933, n. 344, contenente disposizioni relative all'ingresso ai monumenti, alle gallerie e agli scavi d'antichità dello Stato (1623). — (Rel. Corrado Ricci).

Dalla Commissione per l'esame delle tariffe doganali e dei trattati di commercio:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 188, concernente modificazione del regime doganale della farina di manioca destinata all'alimentazione del bestiame (1596). — (Rel. Lucioli).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 131, riflettente aggiunte alla tariffa speciale dei dazi doganali da applicare alle merci di origine o provenienza dalle Colonie italiane (1599). — (Rel. Lucioli).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1933, n. 176, che modifica il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1680, concernente la facoltà al Governo di stabilire modalità per l'importazione di merci da alcuni Paesi (1600). — (Rel. Lucioli).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 189, che impone un diritto di licenza sui permessi d'importazione per le merci originarie da paesi che sottopongono ad analogo tributo le concessioni d'importazione dei prodotti italiani (1616). — (Relatore Lucioli).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 7, recante modificazioni alla tassa di vendita sui residui della distillazione degli oli minerali destinati alla combustione (1620). — (Rel. Broccardi).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 maggio 1933, n. 402 che ha dato approvazione all'*Avenant* stipulato tra l'Italia e la Francia a Parigi l'8 maggio 1933 per regolare lo scambio tra i due Paesi delle bevande alcoliche, in aggiunta al *Modus vivendi*

commerciale italo-francese del 4 marzo 1932 (1642). — (*Rel. Menozzi*).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 346, concernente nuove concessioni in materia di importazioni ed esportazioni temporanee (1643). — (*Relatore Lucioli*).

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1933, n. 187, col quale viene aumentato il limite d'impegno stabilito con l'art. 3 della legge 24 marzo 1932, n. 316, per annualità relative ad opere in concessione, nonché per contributi e sovvenzioni previste da leggi speciali » (N. 1592).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1933, n. 187, col quale viene aumentato il limite d'impegno stabilito con l'articolo 3 della legge 24 marzo 1932, n. 316, per annualità relative ad opere in concessione, nonché per contributi e sovvenzioni previste da leggi speciali ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 febbraio 1933, n. 187, che aumenta di lire 4.350.000 il limite d'impegno stabilito concessione, nonché per contributi e sovvenzioni con l'articolo 3 della legge 24 marzo 1932, n. 316, per annualità relative ad opere in zioni previste da leggi speciali.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 188, concernente modifica-

zione del regime doganale della farina di manioca destinata all'alimentazione del bestiame » (N. 1596).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 188, concernente modificazione del regime doganale della farina di manioca destinata all'alimentazione del bestiame ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 188, concernente la modificazione del regime doganale della farina di manioca destinata all'alimentazione del bestiame.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 131, riflettente aggiunte alla tariffa speciale dei dazi doganali da applicare alle merci di origine o provenienza dalle Colonie italiane » (N. 1599).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 131, riflettente aggiunte alla tariffa speciale dei dazi doganali da applicare alle merci di origine o provenienza dalle Colonie italiane ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 131, riflettente aggiunte alla tariffa speciale dei dazi doganali da applicare alle merci di origine o provenienza dalle Colonie italiane.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1933, n. 176, che modifica il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1680, concernente la facoltà al Governo di stabilire modalità per l'importazione di merci da alcuni Paesi » (N. 1600).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1933, n. 176, che modifica il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1680, concernente la facoltà al Governo di stabilire modalità per l'importazione di merci da alcuni Paesi ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 22 marzo 1933, n. 176, che modifica il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1680, concernente la facoltà al Governo di stabilire modalità per l'importazione di merci da alcuni Paesi.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 254, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri, nonchè ai bilanci di alcune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1932-33, ed altri provvedimenti di carattere finanziario; e convalidazione dei decreti Reali 7 e 23 marzo 1933, nn. 252 e 253, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo » (N. 1615).

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

in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 254, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri, nonchè ai bilanci di alcune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1932-33, ed altri provvedimenti di carattere finanziario; e convalidazione dei decreti Reali 7 e 23 marzo 1933, nn. 252 e 253, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 254, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di taluni Ministeri per l'esercizio finanziario 1932-33 ed ai bilanci delle Amministrazioni autonome dei monopoli di Stato, del fondo di massa del Corpo della Regia guardia di finanza, delle Poste e telegrafi e dei Telefoni dello Stato per l'esercizio medesimo, nonchè provvedimenti di carattere finanziario; e sono convalidati i decreti Reali 7 e 23 marzo 1933, nn. 252 e 253, con i quali sono state autorizzate prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1932-33.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 189, che impone un diritto di licenza sui permessi d'importazione per le merci originarie da paesi che sottopongono ad analogo tributo le concessioni d'importazione dei prodotti italiani » (N. 1616).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 189, che impone un diritto di licenza sui permessi d'importazione per le merci ori-

ginarie da paesi che sottopongono ad analogo tributo le concessioni d'importazione dei prodotti italiani».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 189, che impone un diritto di licenza sui permessi di importazione per le merci originarie da paesi che sottopongono ad analogo tributo le concessioni d'importazione dei prodotti italiani.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 7, recante modificazioni alla tassa di vendita sui residui della distillazione degli oli minerali destinati alla combustione » (N. 1620).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 7, recante modificazioni alla tassa di vendita sui residui della distillazione degli oli minerali destinati alla combustione ».

Prego il senatore segretario Scalori di darne lettura.

SCALORI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 7, concernente l'aumento della tassa di vendita per i residui della distillazione degli oli minerali destinati alla combustione.

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

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 » (N. 1606).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Non esservi alcun iscritto sulla discussione del bilancio del Ministero dell'aeronautica non è dimostrazione di minor interesse da parte del Senato, ma è invece dimostrazione dell'universale consenso che il Senato porta allo svolgimento di questa nuova arma, altrettanto necessaria e poderosa per la difesa nazionale, quanto lo sono l'armata di terra benemerita e l'armata di mare ugualmente benemerita.

L'assenza del ministro, giustificata dall'essere egli inteso a preparare strenuamente un nuovo più ardimentoso cimento per sè e i suoi valorosi, non può che fornire al Senato l'occasione di formulare per loro i migliori auguri.

Già altra volta, con fortuna non totalmente fida, ma con certissima virtù, il ministro condusse quello che una gentile poetessa testè in una recente pubblicazione definì: « Celere stormo, italico lontano — remeggiante per l'alta umida notte, — che ostenta tra le tenebre dirette — sulle carlinghe il monito romano ».

Oggi egli si prepara a nuovamente tentare le grandi vie transatlantiche dell'aria.

Orbene, nel momento in cui più sentiti ricorreranno alla sua memoria e a quella dei suoi prodi i ricordi degli affettuosi e ansiosi amplessi materni e quelli dei confidenti sorrisi dei figliuoli, egli e i suoi volgano l'anima a ricordare ancora i voti che assidui e calorosi si innalzeranno da tutti i cuori di noi per la buona fortuna della sua grande impresa alla quale Egli stesso, nel rivolgersi il 28 di marzo scorso al Capo del Governo, assegnò lo scopo: « per la gloria del Re, per la fortuna della Patria ». (*Vicissimi e ripetuti applausi*).

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

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

Do ora lettura degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero per l'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

I capitoli a favore dei quali possono effettuarsi prelevamenti dal Fondo a disposizione iscritto al capitolo n. 15 del predetto stato di previsione, sono quelli indicati nell'elenco n. 1, annesso alla presente legge, intendendosi esteso per l'esercizio 1933-34, al Ministero dell'aeronautica, il disposto dall'articolo 20 del testo unico di legge approvato col Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263.

Per quanto concerne i recuperi delle spese che l'Amministrazione dell'Aeronautica sostiene nell'interesse di altri Ministeri nonché il ripianamento delle eventuali deficienze di cassa, sono estese all'Amministrazione dell'Aeronautica, per l'esercizio 1933-34, le norme di cui agli articoli 21 e 39 del citato Regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263.

(Approvato).

Art. 3.

Per l'esercizio 1933-34 è data facoltà al Ministero per l'aeronautica di imputare i pagamenti da disporre sui capitoli indicati nello elenco n. 2, annesso alla presente legge, sul fondo dei residui, fino a totale esaurimento, e indi, sullo stanziamento di competenza, sia che detti pagamenti si riferiscano a spese dell'esercizio medesimo, sia che riguardino spese relative ad esercizi precedenti.

(Approvato).

Art. 4.

Sono autorizzate, per l'esercizio finanziario 1933-34, le seguenti assegnazioni straordinarie:

lire 51.415.000 per acquisti, espropriazioni e nuove costruzioni, comprese quelle riguardanti i campi di fortuna, nell'interesse del demanio aeronautico;

lire 11.223.000 per la costituzione delle dotazioni di mobilitazione, di armi, bombe, esplosivi, artifici, benzina, lubrificanti, automezzi e materiali vari.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione dei disegni di legge rinviati allo scrutinio segreto.

Dichiaro aperta la votazione.

Le urne rimangono aperte.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 » (N. 1605).

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 1933 al 30 giugno 1934 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

GALLENZA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLENZA. Onorevoli colleghi, domando qualche minuto della vostra benevola attenzione per accennare ad un argomento che è stato ampiamente discusso in sede di questo stesso bilancio nell'altro ramo del Parlamento, argomento sul quale ritengo non inutile che anche il Senato si soffermi. Voglio dire della crescente e sempre più preoccupante concorrenza degli automezzi rispetto ai trasporti

ferroviari: questione della quale, come sapete, si occupano da tempo quasi tutti i Parlamenti e della quale si sono di proposito interessati anche due importanti adunate recenti: una tenuta al Cairo e l'altra a Berlino. Nell'una si riunirono soprattutto automobilisti, nell'altra si riunirono soprattutto ferrovieri; quindi era perfettamente logico che le due riunioni lasciassero il tempo che trovavano.

Mi piace piuttosto ricordare che su questa materia, forse per la prima volta, si è discusso largamente e utilmente proprio qui a Roma, quando cinque anni or sono si tenne il Congresso mondiale dell'automobilismo. In quella discussione il pensiero e i voti dell'Italia furono molto efficacemente sostenuti dal rappresentante della Confederazione dei trasporti e da un autorevole rappresentante delle Ferrovie dello Stato.

Viene in mente a questo proposito un consiglio di Niccolò Machiavelli che diceva: « Chi vuole conservare il proprio, bisogna che tenga gli occhi sulle cose altrui ». Io penso che il Ministro Ciano, che da tempo si occupa e si preoccupa con grande attenzione e con vera efficacia di questo problema che lo tocca tanto da vicino, abbia fatto un po' sua la massima di Machiavelli ed abbia cercato e cerchi, nei limiti del possibile, di disciplinare queste concorrenze che ogni giorno si fanno più minacciose.

È troppo noto il fenomeno al quale assistiamo perchè io debba far perdere tempo al Senato con una esposizione in proposito; mi limiterò a ricordare che lo sviluppo rapidissimo, dovuto soprattutto a questi ultimi anni, degli automezzi di trasporto è un po' conseguenza di una delle maggiori benemerienze del Regime e cioè del restauro delle nostre strade che per volontà personale e per diretto impulso del Capo del Governo sono divenute le migliori strade di tutta Europa. Restauro delle strade, aumento di potenza dei motori, tutto questo non poteva che accelerare il ritmo degli automezzi di trasporto; quindi necessità da parte delle ferrovie, che vedono questa concorrenza al loro fianco, di ricercare i mezzi che potessero arrivare a quella che in fondo è quasi una quadratura del cerchio; in quanto si tratta di salvare le ferrovie dalla concorrenza accennata, senza d'altra parte correre

il pericolo di peccare di misonceismo, intralciando quella che è innegabilmente una delle più utili e più apprezzate conquiste dei tempi nuovi.

Che se ne preoccupi il Ministro competente, che se ne preoccupi il Parlamento, è perfettamente logico. Difendere le ferrovie dello Stato italiano vuol dire non solo preoccuparsi della difesa di una delle espressioni più notevoli della ricchezza nazionale (la quale, se i miei dati sono esatti, raggiunge a un dipresso la vistosa cifra di 40 miliardi), ma anche tutelare quelle ferrovie italiane che, grazie all'opera veramente indefessa del Ministro delle comunicazioni, sono diventate in breve volgere di anni vanto dell'Italia contemporanea. Basta pensare un momento a quello che erano le ferrovie italiane nel periodo prefascista, ricordare tutti i disservizi lamentati e riconoscere oggi non solo la bontà del materiale, ma la perfezione con cui i servizi si svolgono, la assoluta incolumità, non solo delle persone, ma anche delle cose affidate a quei trasporti, per rendersi conto del legittimo orgoglio che ogni italiano prova davanti a tutto ciò.

Poichè accennavo alla incolumità delle cose affidate alle ferrovie, non dispiaccia nè al Ministro nè al Senato che io in questa occasione ricordi ancora una volta le benemerienze veramente grandi della Milizia ferroviaria, la quale si è prodigata e si prodiga con raro fervore perchè il servizio che ad essa è stato affidato si svolga perfettamente. Anzi mi è piaciuto, entrando oggi in questo palazzo, di vedere che nel giorno in cui si discute il bilancio delle Comunicazioni sulla porta di Palazzo Madama la guardia d'onore sia stata affidata alla nostra valorosa Milizia ferroviaria. (*Applausi*).

Dunque dicevo: bisogna preoccuparsi di non ferire questo delicato ma pur superbo organismo, con una concorrenza che in parte è spiegabile e normale, ma che può anche, alle volte, non essere perfettamente leale.

Quando sulle strade italiane ci è dato d'incontrare quei veri e propri autotreni, quei mirabili carri-automobile, seguiti da rimorchio, che sono uno dei più ammirevoli prodotti della già gloriosa industria italiana dell'automobilismo, ci rendiamo conto che effettiva-

mente è il progresso che si impone anche in questa materia, a cui non si può contrastare. Quando invece, come spesso succede, la concorrenza ai trasporti ferroviari la si vede fatta da automezzi che possiamo dire quasi preistorici, i quali molto spesso mancano anche di tutte le precauzioni imposte dal Codice della strada e che servono tutto al più ad una speculazione privata, allora è perfettamente logico che domandiamo a noi stessi se lo Stato può rimanere indifferente davanti a questo stato di cose.

Io vorrei che, a parte l'armonia che bisognerà pur trovare tra i trasporti ferroviari e i trasporti con automezzi, fin da questo momento gli uffici competenti tenessero gli occhi aperti sugli inconvenienti a cui ho accennato. Vorrei che la Milizia della strada, altra eccellente istituzione, si preoccupasse di questi vecchi autocarri che rappresentano spesso un danno generale ed anche un pericolo per chi abbia la disavventura di incontrarli sulla strada. Soprattutto vorrei che si escogitasse un mezzo per assicurare l'incolumità delle nostre strade contro gli autocarri guasti e fermi, molto spesso anche abbandonati in mezzo alla strada, i quali non hanno i segnali luminosi a tergo, inconveniente che ha prodotto più di una volta, ed anche di recente, vere catastrofi. Ciò si potrebbe facilmente evitare se si obbligassero tutti gli autocarri ad avere, oltre il fanale che è quasi sempre spento, un dispositivo di illuminazione autonomo (un piccolo prisma) che si riflettasse nella luce dell'automobile che sopraggiunge. Questo sarebbe un mezzo empirico che salverebbe da gravi inconvenienti.

Ma a parte questo, che ha forse carattere di proposta estranea alla presente discussione, io credo che noi ci dobbiamo preoccupare di una questione che tocca profondamente il bilancio dello Stato: cioè del consumo e dei danni che questi poderosi automezzi, il cui numero va crescendo di anno in anno, anzi di mese in mese, producono alle nostre strade.

Ora, io penso che, nel momento stesso in cui gli automezzi di trasporto finiscono col diventare un po' i nemici delle ferrovie, assisteremo tra breve ad un fenomeno affine; quando vedremo gli altri automobilisti diventare ne-

mici dei possessori degli automezzi di trasporto. Perchè i nostri provvedimenti fiscali in fatto di automobili, come voi sapete, non contemplanò ancora (e sottolineo l'ancora), alcun provvedimento adeguato a carico degli automezzi che servono al trasporto delle cose per conto dei terzi. Quindi, rispetto alla manutenzione stradale, paga in proporzione alla importanza del veicolo e alla forza motrice così chi si serve di una modesta macchina, ad uso proprio, come chi si serve di un veicolo per una vera e propria speculazione.

Questo naturalmente fa prospettare un altro problema. Chi paga? Questo problema, indubbiamente, è molto più sentito fuori d'Italia che non da noi: perchè, essendo le nostre ferrovie gestite dallo Stato, è ovvio che il *deficit* ricade sul contribuente, come sul contribuente ricade la spesa per la manutenzione e per il restauro delle strade.

Ad ogni modo senza arrivare ad invocare una formula che, per essere forse troppo teorica, dubito possa essere praticamente perfetta, io credo che la concezione americana del «pagate per quanto consumate la strada» in qualche modo si potrebbe raggiungere.

È innegabile che bisognerà in qualche modo, senza incorrere nel rischio di paralizzare questo nuovo mezzo di trasporto, che anche agli effetti del fisco si tenga conto dei guadagni che se ne ritraggono.

E torno alla questione che più ci preoccupa, e cioè alla concorrenza fatta alle ferrovie. Io ritengo che i provvedimenti testè adottati dal nostro Ministro delle Comunicazioni seguino un passo notevolissimo verso quel punto di equilibrio in cui troveremo la soluzione migliore di questo vasto problema.

Evidentemente l'onorevole Ministro si è preoccupato di combattere la concorrenza un po' con le sue stesse armi, vale a dire dando snellezza ed adottando una serie di provvidenze con le quali le ferrovie possano meglio trovarsi in lotta con gli automezzi privati.

È, come voi sapete, molto recente — del 14 ottobre scorso — un eccellente decreto che l'onorevole Ministro Ciano, con quell'energia e con quella rapidità che tutti gli riconosciamo, ha tradotto in atto, e i cui frutti già si stanno raccogliendo.

Si tratta in sostanza, quanto alle ferrovie,

di non più contare su quel carattere che hanno avuto fino adesso di vero e proprio monopolio dei trasporti, e di andare incontro ai bisogni del pubblico con uno spirito commerciale, con un revisione delle tariffe, nonché con la soppressione di molte formalità, in modo da richiamare gli utenti verso le ferrovie.

Tale decreto è proprio stato inteso come mezzo per dare all'Amministrazione delle ferrovie tutte queste possibilità, come ciascuno di voi avrà potuto riconoscere.

Le ferrovie hanno già tratto profitto non soltanto dalla istituzione di quel Servizio Commerciale e del Traffico, che però è anteriore a quel decreto, e che ha servito per superare molte controversie, ma anche dalla soppressione delle tasse per i raccordi ferroviari, dalla istituzione di treni celeri che si chiamano «colettame merci», e che servono a trasportare le merci rapidamente da un punto all'altro del Paese; e soprattutto dalla istituzione di quei treni leggeri che sono come il preludio di trasformazioni più radicali, per cui indubbiamente le automobili (mi piace poterlo dire in questa sede) e soprattutto le automotrici italiane, le «littorine», daranno alle linee una elasticità ed una rapidità che riuscirà di grande giovamento.

Il Ministro si è evidentemente preoccupato anche della riduzione graduale delle tariffe dei viaggiatori, ed è venuto incontro a molte richieste, soprattutto quest'anno, con una serie di agevolazioni temporanee generalmente molto apprezzate. Tocco questo argomento dinanzi al Ministro Ciano con una certa trepidazione perchè egli mi potrà ricordare che per vari anni io mi sono reso importuno presso di lui sollecitando per Roma tutte le possibili riduzioni ferroviarie. Ho il dovere di dire che le richieste di Roma furono sempre accolte dal Ministro con grandissima cortesia, tanto che moltissime manifestazioni che hanno fatto onore alla Capitale sono state rese possibili per lo spirito largo ed illuminato del Ministro.

Soprattutto in quest'anno, si è largheggiato molto, ed io credo che si sia fatto bene a largheggiare non solo guardando la questione dal punto di vista delle manifestazioni locali ma anche perchè, per le provvidenze concesse, il numero dei viaggiatori si è accresciuto moltissimo; cosa questa molto benefica per il movi-

mento turistico italiano e per le ferrovie. Non so se il Ministro Ciano pensi che in questa larghezza sia entrato anche il desiderio di una prova generale per delle eventuali riduzioni di tariffe, e non so se oggi o in seguito egli crederà di dirci qualcosa al riguardo. In ogni modo siamo avviati molto bene, perchè in una questione così delicata e così difficile il Ministro, come ha dichiarato nell'altro ramo del Parlamento, ha molto opportunamente fatto sentire che egli vede tutti i lati del problema ma non ritiene che sia un problema da potersi risolvere con un tratto di penna. È un problema troppo complesso e vasto, che è bene porre nella sua intierezza; ma è anche opportuno che sia il Ministro delle Comunicazioni, con gli uffici competenti, a risolverlo poco alla volta.

Avrei con questo finito queste mie molto semplici osservazioni se non volessi ricordare in questa occasione, perchè mi pare doveroso, due istituti nuovi, o almeno recenti, che sono stati resi possibili essi pure dallo spirito veramente moderno che aleggia a Villa Patrizi: essi sono due fattori veramente notevoli che aiutano a percorrere il cammino indicato. Intendo parlare dell'Istituto Nazionale Trasporti, comunemente noto sotto il nome di I. N. T., il quale, costituito tre anni or sono, in tre esercizi ha fatto rapidissimi progressi. Questo veramente magnifico istituto, che fa grande onore alle Ferrovie dello Stato, è stato possibile costituirlo per iniziativa delle Ferrovie dello Stato e di alcuni importanti istituti bancari ed ha in brevissimo tempo (soprattutto per opera del suo Presidente e Direttore Generale, l'onorevole Chiarini, il quale vi dedica tutta la passione e tutta l'intelligenza) richiamato verso le ferrovie una gran parte del traffico delle merci che si andava disperdendo per un'infinità di rivoli privati. Soprattutto nell'Italia settentrionale, dove la concorrenza ai trasporti era maggiormente sentita, l'Istituto Nazionale Trasporti ha conquistato molte posizioni che sembravano quasi perdute. Ha avviato la costituzione di una larga rete di agenzie di città per il trasporto delle merci a domicilio ed ha fatto un passo più notevole assumendo la gestione di due linee in cui il servizio ferroviario è stato sostituito dagli auto-trasporti.

L'I. N. T., che ha chiuso anche l'ultimo suo esercizio molto brillantemente, con oltre un milione di lire di utili, nel primo esercizio trasportò 87 mila tonnellate di merce con un prodotto di circa 3 milioni e 700 mila lire; in quest'ultimo esercizio, che è il terzo, ha trasportato 353 mila tonnellate di merce con un prodotto che supera i 17 milioni: bastano queste cifre per riconoscere con quale rapidità questo servizio, che è uno dei servizi ausiliari più importanti delle Ferrovie dello Stato, vada guadagnando terreno.

Di un'altra iniziativa però farò cenno solamente, perchè il Senato l'abbia presente, in quanto penso che debba intrattenere questa Assemblea intorno ad essa il collega senatore Crespi. Il senatore Crespi ha affrontato per la prima volta in Italia, e poi all'estero, il problema dei cosiddetti « containers » o casse-mobili per il trasporto della merce da un domicilio all'altro. Il ministro Ciano lo ha incoraggiato ed appoggiato con tutta la sua autorità ed in breve volgere di tempo l'iniziativa del nostro collega ha avuto la soddisfazione di essere coronata a Parigi dal più grande successo in un convegno internazionale dei trasporti a cui hanno aderito i più importanti paesi d'Europa.

Penso che con questo ci siamo ormai avviati in modo sicuro verso quella graduale trasformazione dei trasporti che, continuando ad assicurare allo Stato il buon diritto, che dipende da mille e una ragione, di disciplinare questa materia, saprà anche sempre più ravvivare le ferrovie e far sì che l'Amministrazione tragga profitto da tutti i nuovi mezzi di comunicazione. Non siamo i soli: vedevo giorni or sono che una delle principali compagnie ferroviarie inglesi si è talmente preoccupata della necessità di valersi di tutti i più moderni mezzi di comunicazione, che ha istituito alle sue dirette dipendenze anche un servizio aereo in corrispondenza con i servizi ferroviari. Io penso che non sarà lontano il giorno in cui, anche in quest'Aula, come oggi si parla della concorrenza degli automezzi terrestri alle ferrovie, ci si occuperà della concorrenza dei mezzi aerei alle ferrovie stesse.

Io mi auguro che tutto questo coordinamento sia affidato ad un unico dicastero. Perchè materie così complesse non soffrano

sbalzi o intralci è opportuno che esse siano affidate ad un'unica mente direttiva, che siano possibilmente sottoposte ad un unico Ministro responsabile; e mi auguro che il Ministro responsabile sia l'onorevole Ciano, uno degli uomini più autorevoli e più fattivi del Regime. (*Vivi applausi*).

RICCI FEDERICO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCI FEDERICO. Onorevoli colleghi, allorché in una delle ultime sedute sollevai la questione dei passaggi a livello, mi parve di non aver riportato un successo! Però l'importanza e la bontà della causa è tale che sento di dover insistere rivolgendomi questa volta non più al ministro dei lavori pubblici, ma al ministro delle comunicazioni, che mi auguro più propizio alla mia tesi.

Passaggi a livello. — Vi sono tre ordini di ragioni: anzitutto ragioni umanitarie; poi ragioni economiche e commerciali, relative alla circolazione e allo sviluppo dei traffici; infine ragioni finanziarie, cioè di pura convenienza, dal punto di vista della spesa e del rendimento.

Le ragioni umanitarie sono purtroppo sempre d'attualità. In questi ultimi 40 giorni ho notato i seguenti investimenti gravi (e chissà quanti altri mi sono sfuggiti o non sono stati pubblicati): un camion carico di mattoni presso Acqui: un morto e un-ferito, il traffico sospeso per un giorno; presso Pietrasanta un camion carico di masserizie: 2 feriti, deragliamento del treno, traffico sospeso per 6 ore; a Novara un camion carico di bottiglie: 2 morti; presso Empoli un camion carico di vetrerie: un morto, un ferito, deragliamento del treno, traffico sospeso. Di più verso la fine di aprile è stato vittima d'un sinistro grave un nostro caro collega: il senatore Gavazzi, ora guarito, ma l'autista è morto.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma quella era una tramvia.

RICCI FEDERICO. Era sempre un passaggio a livello e questo dimostra che si può morire negli investimenti ai passaggi a livello, anche se non riguardano le sole ferrovie di Stato.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma si muore anche stando al Senato! (*Si ride*).

RICCI FEDERICO. Oltre a queste considerazioni dobbiamo pensare all'incaglio fortissimo, causato dall'accumularsi dei veicoli dall'una e dall'altra parte qualora il passaggio a livello sia chiuso od ingombro. Nè possiamo pensare di lasciare incustodito il passaggio a livello dato il moltiplicarsi dei mezzi di locomozione e del numero degli autoveicoli. Le automobili erano: 149.000 nel 1928, 240.000 nel 1932, gli autocarri 40.000 nel 1928 e sono oggi 82.000. Di più c'è da considerare anche il crescendo nella frequenza e velocità dei treni. Non sono più i treni di una volta colle velocità massime di 30 o 40 chilometri all'ora; oggi fanno 100 e più chilometri; abbiamo poi i treni leggeri, gli autotreni, che sono poco rumorosi e arrivano improvvisamente a 125 chilometri all'ora. In America marciano a 175; in Francia si provava ieri un autotreno alla velocità di 200 chilometri. Veniamo alla questione finanziaria. Quanto costa la custodia di un passaggio a livello? È necessario che essa venga fatta da persone responsabili e attente; non si può più (salvo pochi casi) lasciarla al guardiano di parecchi anni fa, che si faceva aiutare dalla moglie e dalla famiglia. Allora erano pochi treni, in determinate ore, non c'erano quasi treni di notte e il guardiano o qualcuno della famiglia poteva sempre provvedere a chiudere in tempo i cancelli e se li lasciava chiusi troppo a lungo quasi nessuno se ne accorgeva, perchè pochissimi veicoli erano in circolazione. Oggi è tutt'altra cosa; oggi probabilmente non basterà più un custode solo ma bisognerà che nelle 24 ore si alternino più custodi, almeno due. Quindi un ventimila lire circa all'anno di spesa, pari all'interesse di 400 o 500 mila lire di capitale. Perciò, anche dal punto di vista della convenienza è vantaggioso sopprimere questi passaggi a livello e sostituirli con sovrappassaggi, i quali nel caso più semplice e schematico costeranno molto meno della media da me indicata per eccesso. Ma la media comprende i casi tecnicamente più difficili ed i casi facili. Prendiamo i casi più facili, dove pure spesso succedono disgrazie, i casi in cui la strada rotabile si incrocia con la ferrovia in pianura, su terreno facile. Allora la costruzione del sovrappassaggio rappresenta una spesa molto bassa poichè non si tratta che di un ponte in cemento armato che potrà avere una superficie

di circa 100 metri quadrati che a 250 lire fanno 25.000 lire; aggiungendovi le fondazioni dei pilastri andremo a circa 35.000 lire; poi le due rampe ad una pendenza di 6 % implicano un movimento di terreno di 6000 metri cubi, e a 6 lire per metro cubo, sono altre 35.000 lire; aggiungiamovi le spese accessorie, complementari, impreviste ecc., andiamo magari anche al doppio, 140 mila lire. Con questa spesa si possono sopprimere i passaggi più facili. Tralasciamo per ora i passaggi a livello che implicano difficoltà tecniche gravi. Essi si potranno riservare per altri tempi, quando le finanze saranno migliori.

Nella precedente discussione avevo fatto una ipotesi pessimistica cioè eccessiva, quanto al costo, per dimostrare come, in ogni caso e nell'ipotesi più sfavorevole, v'è la convenienza di sopprimere tutti i passaggi a livello. Non si tratta d'un'opera unica, come fosse un ponte o una linea ferroviaria o una galleria che deve essere costruita per intero; e se no, non serve. Qui si tratta della somma di migliaia di piccoli lavori indipendenti, che si possono eseguire in qualunque ordine come e quando si creda necessario. Importante è eseguirli in un limite di tempo relativamente breve e non colla lentezza attuale.

Raddoppio di binari. — Passo ad altro argomento. Le spese patrimoniali dell'azienda ferroviaria nel bilancio 1933-34 sono preventivate in cifra molto esigua. Siamo in tempi di economia e, lo si capisce, probabilmente resteranno sacrificati i raddoppi di binario. Essi, insieme colla soppressione dei passaggi a livello, servono a facilitare la circolazione, il che è indispensabile sulle linee di traffico intenso. Furono eseguiti in questo ramo lavori grandiosi, per i quali debbo rendere elogio a tutta l'amministrazione delle ferrovie, lavori che per la loro importanza sono in tutto paragonabili a nuove linee e che come tali dovrebbero essere a carico del bilancio dei lavori pubblici. Infatti molte volte non si tratta solo di porre un nuovo binario accanto all'altro; ma è necessaria tutta una sede nuova, in sostituzione della vecchia, che sta divenendo inservibile. Ciò è stato fatto sulla Sestri Levante-Spezia, dove si sono costruiti varii tronchi nuovi, opere veramente notevoli, che fanno onore a chi le ha studiate ed a chi le ha eseguite.

Ma disgraziatamente la linea non è ancora completa: andiamo da una parte da Sestri-Levante a Framura: sono 15 chilometri; la spesa è stata di 92 milioni; dall'altra parte da Spezia a Manarola: 6 chilometri con una spesa di 23 milioni. Manca il tronco intermedio, 18 chilometri, 150 milioni. Dovendovi provvedere le ferrovie, in questi momenti di economia, la questione resta allo studio, come disse in sede di interrogazione l'onorevole Ciano. Perché è un eufemismo, un modo di dire: quando un lavoro non si può fare subito, si dice che è allo studio. Io auguro che lo studio termini.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Terminerà il giorno in cui si saranno trovati i quattrini.

RICCI FEDERICO. In compenso, onorevole ministro, non la tedierò, e le lascerò allo studio la direttissima Genova-Milano, della quale oggi non parlerò.

In materia ancora di raddoppio di binario, vorrei raccomandare, oltre la linea a levante, anche quella a ponente di Genova, che è esposta ancora di più agli assalti del mare, alle frane, e per la quale il raddoppio del binario si sta effettuando nel tronco Pegli-Voltri, ma ancora non sappiamo quando si procederà verso Savona.

Bilancio delle Ferrovie. — Veniamo al bilancio ferroviario.

Nelle entrate per prodotto del traffico, abbiamo in confronto del massimo, che fu l'altro Anno Santo 1925-26, una diminuzione di circa 34 %; nel 1925-26 lire 4.865 milioni; nel 1929-30 lire 4.646 milioni; nel 1931-32 lire 3.328 milioni; preventivo 1933-34 lire 3.005 milioni.

Ma le spese non procedono parallelamente alle entrate in tale contrazione e quindi viene il disavanzo.

La questione è la stessa nel bilancio dello Stato e nella maggior parte dei bilanci privati.

Gli anni di prosperità finiscono per essere dannosi. È quasi una legge naturale, conforme alla caducità delle cose umane. Un anno di prosperità induce a contrarre nuovi impegni e ad aumentare le spese fisse. Quando poi le entrate si restringono, non è altrettanto facile andare indietro nelle spese. I colleghi hanno presente quella ruota dentata che è anche negli orologi, alla quale è applicato un ordigno che le impedisce di tornare indietro. Tale ordigno

credo si chiami nottolino; la difficoltà per le amministrazioni sta appunto nel poter sollevare il nottolino onde permettere alla ruota dentata di girare indietro.

L'onorevole Ciano ha cercato di disimpegnare questo compito molto bene negli anni passati; fino al 1932 ha manovrato assai bene il nottolino; ma poi la manovra è diventata più difficile, perchè la contrazione delle entrate in questi ultimi anni si è intensificata.

Così si arriva ad un disavanzo: dopo aver avuto un massimo utile di 378 milioni nel 1925-26, abbiamo ora nell'ultimo bilancio pubblicato, quello del 1931-32, un disavanzo di 198 milioni (ma, a rigore, è di più, come dirò tra breve). Nel bilancio in corso si ritiene che sarà di 650 milioni; e nel bilancio 1933-34 di 675 milioni. Abbiamo, per fortuna, l'Anno Santo che ci porterà, coi vantaggi spirituali, anche quelli economici nell'esercizio ferroviario. Ci stiamo avvicinando di questo passo, per tutt'altre cause, ai bilanci del 1920-21...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Siamo a metà.

RICCI FEDERICO. Siamo a metà, dice l'onorevole ministro, ed è vero; dirò poi come mai siamo a metà. Tornando al *deficit*, esso dovrebbe a rigore essere aumentato di 40 milioni per l'avvenuta soppressione dell'accantonamento nel fondo pensioni, di 100 milioni per la soppressione dello stanziamento per il rinnovo del materiale, e di altri 115 milioni che si sono attinti alle riserve. Si ha così un aumento di 255 milioni.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Di quale bilancio parla? Vorrei che si fosse esatti.

RICCI FEDERICO. Di quello del 1931-32. Sicchè si arriverebbe ad un *deficit* di circa 400 milioni.

Ma c'è una voce che cagiona qualche ansietà, ed è quella che riguarda le scorte. Vi accenna anche l'onorevole De Vito nella sua relazione. Vi sono, tra le altre, le scorte che riguardano il combustibile e quelle relative ad altri materiali di approvvigionamento. Le scorte di combustibile salgono a 3.130.000 tonnellate; e per una minore valutazione dei prezzi unitari, da 118 a 107, valgono 33 milioni di meno. Ma io non sono riuscito a trovare tra le perdite, cioè nel conto esercizio, la registrazione di questa uscita per diminuita valutazione.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È il consumo.

RICCI FEDERICO. No, no. Le darò la spiegazione. Se si fa il conto delle scorte alla fine del giugno 1931, aggiungendovi il valore degli acquisti e deducendo l'importo del consumo, si arriva ad una rimanenza superiore per 33 milioni alla valutazione del bilancio. Probabilmente v'è stato un compenso, un assorbimento, nella valutazione complessiva di altre scorte. Ma è una questione che lascia un po' perplessi. Le scorte degli altri materiali rappresentavano nel 1928-29 468 milioni; nel 1929-30 490 milioni; nel 1930-31 545 milioni; nel 1931-32 600 milioni. Poichè nei prezzi v'è stato ribasso, e infatti il numero indice dei prezzi all'ingrosso in quattro anni è sceso da 480 a 320, bisogna concludere che sia cresciuto molto di quantità il materiale in deposito. Ma nella relazione, che dà l'elenco dei maggiori acquisti, non vedo siano stati provvisti tanti altri materiali. E se fossero stati acquistati sarebbe da chiedersi perchè, in questo momento in cui ristagnano i lavori, si fanno acquisti di materiale aumentando le scorte. Queste scorte probabilmente sono sopravvalutate; è quello che succede in molte aziende private e industriali. Io credo che, se le ferrovie portassero il valore delle scorte al prezzo rigorosamente corrente, noi avremmo in questo bilancio una nuova causa di disavanzo forse dell'ordine di 200 milioni circa.

L'onorevole ministro Ciano mi interruppe relativamente ai bilanci 1920-21-22. È vero, abbiamo avuto un fortissimo *deficit* in quei bilanci. Io mi riferisco esclusivamente al risultato finanziario; perchè sono il primo a fare l'elogio della grande differenza che si riscontra tra il servizio di allora e quello d'oggi. Allora il disavanzo massimo fu di un miliardo e mezzo, compensato in parte con 190 milioni presi da entrate fuori bilancio (provenienti, mi pare, dalla vendita di carbone a privati, come l'anno scorso per sistemare il bilancio si attinsero 20 o 25 milioni dal residuo della stessa antica gestione); ma lasciamo stare queste entrate fuori bilancio. Rimane dunque un miliardo e mezzo di disavanzo che fu il massimo raggiunto. La causa più importante fu il prezzo del combustibile, che è invece l'elemento più favorevole negli attuali bilanci ferroviari.

Il prezzo del combustibile nel 1913-14 era di lire 36,46 la tonnellata, il che corrisponde a 133,70 lire odierne. Orbene nel bilancio 1931-32 il prezzo del combustibile fu di lire 120,69; oggi credo che sia 90 lire circa. Nel 1920-21 era lire 417,86, cosicchè sul consumo di quella annata, che fu 2.700.000 tonnellate, se si avesse avuto la fortuna di pagare il combustibile al prezzo stesso del 1931-32, si avrebbe avuto un risparmio di lire 297,17 per tonnellata, cioè in tutto lire 802.357.000; più della metà del disavanzo pauroso; che si sarebbe ridotto perciò da un miliardo e mezzo a 700 milioni circa.

Quattro cause concorsero alla diminuzione di consumo di combustibile, diminuzione tanto assoluta che relativa.

Prima: l'elettrificazione, che nel 1920-21 permetteva di risparmiare 203.000 tonnellate di carbone ed oggi ne fa risparmiare 591.000.

Seconda: un impiego più giudizioso del combustibile da parte del personale grazie a una miglior disciplina e alla rinnovata applicazione dei premi sul risparmio di carbone.

Terza: le macchine più perfezionate, aventi quindi un maggior rendimento.

Quarto: la migliore qualità.

Può sembrare strano, ma è un fatto pur troppo vero e provato, che quanto più i prezzi aumentano tanto peggiore è la qualità della merce.

Nel mercato aperto la cosa è evidente; l'aumento dei prezzi significa maggiore domanda, la quale incita il produttore a mettere sul mercato quanta più merce può produrre, anche scadente.

Nei monopoli, nei mercati chiusi non dovrebbe succedere, però succede. Abbiamo l'esempio dei sigari di Stato per i quali quanto più si elevano i prezzi tanto più peggiora la qualità. In materia ferroviaria possiamo prendere ad esempio i modesti cuscini che si affittano nelle stazioni: i quali sono diventati di dimensioni microscopiche, ed anche questo è un effetto del monopolio: infatti se ci fosse la concorrenza, si avrebbe come qualità un servizio migliore. Quello che è avvenuto per il carbone è avvenuto per quasi tutti i materiali. Nel 1920-21 si è avuta una molto maggiore spesa di riparazioni e manutenzione ed anche maggiore spesa per indennizzi e furti. Si arrivò,

credo, a spendere 100 milioni di indennizzo per furti ed avarie ecc. mentre oggi si spende un milione e mezzo. Naturalmente oggi vi è ben altra sorveglianza e ben altro senso del dovere nel personale, ma indubbiamente, se le cose si fossero allora valutate ai prezzi d'oggi, si sarebbe pagata una somma molto minore. Ed anche un minore incentivo ai furti; il quale è in funzione del valore della merce. Infatti vi fu un momento nel 1920 in cui il carbone salì fino a 800 lire la tonnellata; allora il ladro di un chilo di carbone, del valore di 80 centesimi, poteva procurarsi con esso un chilo di pane che, grazie al prezzo politico, si vendeva pure a 80 centesimi. Oggi che il carbone costa 10 centesimi al chilo, e il pane lire 1,60, dovrebbe rubare 16 chili di carbone per procurarsi lo stesso chilo di pane. Come si vede la cosa è un po' diversa. (*Si ride*).

Altro elemento di differenza dal bilancio del 1920-21 è la tariffa ferroviaria. Negli anni dal 1923 al 1925 la tariffa ferroviaria fu in confronto del 1920-21 aumentata notevolmente, del 20,80 % circa per le merci e del 17 % per i viaggiatori. L'aver voluto mantenere le tariffe ferroviarie basse, mentre i prezzi salivano ed il bilancio delle ferrovie era in dissesto, fu un errore dei governanti di quel tempo e devesi anche all'insistenza degli industriali che volevano trasporti ferroviarii bassi, per facilitare la ripresa economica del paese. Il 17 % di differenza in meno per i viaggiatori ed il 20 % in meno per le merci rappresentano circa 560 milioni di lire e ciò completa la spiegazione del lamentato disavanzo di un miliardo e mezzo.

Personale. — Il personale, che era arrivato a 227.500 dipendenti, è disceso a 144.906 ed oggi (lo rilevo dalla discussione alla Camera dei deputati) è sceso ancora a 138.880, ma la spesa relativa non ha subito un identico miglioramento. Nel 1921-22 si spesero in tutto, comprese le pensioni, lire 2.402 milioni; nel 1931-32 lire 2.203 milioni.

La spesa totale è rimasta pressochè invariata perchè è aumentata la spesa unitaria, malgrado che il costo della vita sia nel 1931-32 lo stesso che era nel 1913-14, cioè circa 380. La relazione della Giunta del bilancio alla Camera dei deputati si occupa di questo argomento pubblicando una tabella molto interes-

sante delle variazioni dello stipendio medio del personale: essa però dovrebbe essere, a mio avviso, completata colla indicazione della variazione del costo della vita, giacchè non si può discutere se un prezzo è alto o basso se non lo mettiamo in relazione col costo della vita. Lo stipendio medio è passato da lire 9553 nel 1921-22, a un massimo di lire 13.750 nel 1929-30, a lire 12.160 nel 1931-32 e a lire 12.000 nel 1933-34.

Sulle ferrovie private abbiamo la relazione dell'Ispettorato che arriva fino al 1930 (disgraziatamente non esiste una relazione più recente). Da essa risulta che lo stipendio medio è di 8983 e varia a seconda delle località: per esempio, sulla Roma-Ostia abbiamo lo stipendio medio di lire 13.580; sulle Nord-Milano lire 10.406; sulla Reggio-Ciano lire 8715.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma su quelle linee di notte non si viaggia.

RICCI FEDERICO. C'è anche un altro motivo: le diverse località, giacchè dalle Ferrovie dello Stato, se non erro, è stata fatta una perequazione di stipendi (non al tempo dell'onorevole Ciano ma poco prima) che elevò allo stesso limite sia le linee di scarso traffico che le linee principali.

Altri vantaggi del personale sono, oltre le pensioni (di cui parlerò tra breve), varie istituzioni fra cui « La Provvida », che è un esempio molto interessante di rifornimento collettivo, meritevole dell'attenzione del pubblico. Però il costo non è calcolato esattamente perchè, come fa osservare la relazione alla Camera dei deputati, nella « Provvida » prestano servizio 1163 impiegati delle Ferrovie dello Stato, pagati dall'Amministrazione delle ferrovie, sicchè il loro costo non viene addebitato al bilancio della « Provvida ». Anche gli enti che affittano le botteghe alla « Provvida » fanno pigioni molto basse, tanto che per 296 botteghe in tutta Italia si paga lire 346.645, cioè poco più di 1000 lire ciascuna. È necessario tener conto di tutte queste condizioni favorevoli giacchè, se esse non si verificassero, invece di un utile nel bilancio della « Provvida » si potrebbe verificare un passivo.

Ma ciò non pertanto l'istituzione è lodevole e merita di essere mantenuta. Vi sono poi altre istituzioni, come quella, per esempio, delle case, per la quale però dovremmo calco-

lare il contributo statale sugli interessi dei mutui di 2,75 per cento l'anno. C'è il Dopolavoro e, riguardo alla Sezione Dopolavoro agricolo, non ho che da congratularmi degli splendidi risultati ottenuti. La relazione delle ferrovie dà notizia di questi risultati. Nella relazione di 4 o 5 anni fa si spiegava come le galline del « Dopolavoro agricolo » facciano 140 uova all'anno invece di 100 che sarebbe la media per tutta l'Italia. Eravamo però in tempo di inflazione. (*Si ride*).

Pensioni. — Veniamo alle pensioni. Esse sono un peso, un pericolo molto grave, non solo nel bilancio dell'azienda delle ferrovie, ma anche in quello dello Stato e di tutte le aziende private, nelle quali, non le pensioni che generalmente non esistono per i privati, ma le sole indennità di licenziamento rappresentano un onere fortissimo cui non si provvede in tempo. Per le pensioni le ferrovie pagano circa 500 milioni; il fondo pensioni vi contribuisce soltanto con 53 milioni (interesse di un miliardo circa), le ritenute con 79 o 80 milioni, e per il resto, circa 370 milioni, ed ora anzi quasi 400, le Ferrovie di Stato.

CIANO, *ministro delle comunicazioni.* Disgraziatamente!

RICCI FEDERICO. L'insufficienza delle ritenute e del fondo pensioni è evidente. Non si è nei tempi passati provveduto a costituire un fondo pensioni sufficiente, e si sono considerate utili, cifre che avrebbero dovuto invece accantonarsi nel fondo pensioni.

CIANO, *ministro delle comunicazioni.* Si è cambiata la legge delle pensioni.

RICCI FEDERICO. . . . e la ritenuta è soprattutto insufficiente. Dal momento che è cambiata la legge, dal momento che per circostanze eccezionali si sono assunti nuovi impiegati e se ne sono messi a riposo molti altri, bisognava provvedere subito a incrementare il fondo pensioni e ad aumentare la ritenuta. Se noi prendiamo, per esempio, il bilancio della Banca d'Italia, uscito da pochi giorni, abbiamo un fondo pensioni il quale è nella proporzione di circa tre volte l'importo degli stipendi: 78 milioni di stipendi, 280 milioni fondo pensioni. Dunque tre volte l'importo degli stipendi. Nelle Ferrovie dello Stato abbiamo stipendi per quasi 2 miliardi, con un fondo pensioni di appena 1 miliardo e 75 mi-

lioni, cioè in ragione della metà circa; cioè in una proporzione sei volte minore. La Banca d'Italia si è dunque formata un fondo pensioni sufficiente, le Ferrovie dello Stato no! Così neppure l'azienda principale, cioè lo Stato, e molte altre aziende private.

Concorrenza degli automezzi. — Ma la causa principale dell'attuale disavanzo delle ferrovie, cioè del contrarsi delle entrate è, come accennava l'onorevole collega Gallenga, la concorrenza degli automezzi. Mi sia consentito di dirne rapidamente qualche cosa. La relazione delle ferrovie calcola un danno di 400 milioni nell'esercizio 1931-32.

La diminuzione è stata più forte nel gettito delle merci (17,61 %) che in quello dei viaggiatori (14,26 %); e tende ad accentuarsi sia per la minore quantità trasportata, che per i ribassi praticati dalle ferrovie. Il prodotto per viaggiatore-chilometro è sceso da lire 0,193 del 1927-28 a lire 0,192 del 1930-31 e a lire 0,187 nel 1931-32. Il prodotto per tonnellata-chilometro è sceso dal massimo di lire 0,256 del 1928-29 a lire 0,247 nel 1929-30; lire 0,224 nel 1930-31 e a lire 0,211 nel 1931-32.

Alla Camera l'argomento è stato discusso e si è fatto il confronto colla Francia e colla Svizzera. Io dirò qualche cosa dell'Inghilterra, perchè il modo come è stata ivi risolta la questione corrisponde abbastanza a quello che si sta facendo o si potrebbe fare in Italia. È stata colà costituita una commissione presieduta da Sir Salter, che nell'agosto 1932 ha concluso in questo modo: essere materia di giustizia il porre le ferrovie e gli automobili nello stesso piano; cioè, come le ferrovie (che là sono private) pagano intieramente tutte le spese afferenti alla loro sede, così anche gli automobili, gli autocarri paghino tutte le spese afferenti alla sede stradale. Allora si è osservato che gli automobili a benzina, per trasporto persone, pagano nella proporzione dovuta, ma che gli autocarri pagano meno. Considerati poi gli altri inconvenienti cagionati dagli autocarri e l'usura e i danni alle strade, si è concluso col proporre una maggiore disciplina nelle licenze, tenendo conto del trattamento del personale e delle condizioni di manutenzione cui gli autocarri dovranno essere assoggettati. Oltre ad un aggravio della tassa di licenza si è pensato ad un aumento

del dazio doganale sulla nafta. Il Governo inglese ha, nello scorso aprile, accettato quasi per intero le conclusioni della commissione Salter, e precisamente ha portato un aumento nella tassa di licenza o di circolazione sicchè un autocarro della portata di cinque tonnellate che pagava 48 sterline, oggi ne paga 120 (da noi paga circa 800 lire). Poi ha elevato anche il dazio doganale sulla nafta, di un denaro per gallone, cioè una sterlina per tonnellata, vale a dire 66 lire, cioè circa sei centesimi e mezzo per chilo. L'aumento del dazio sulla nafta non è stato fatto colà soltanto per considerazioni di traffico automobilistico, ma per aiutare le miniere di carbone e l'elettricità, che naturalmente sono un po' gelose dei vantaggi del combustibile liquido. Rispetto alle miniere di carbone, noi siamo in condizione diversa; rispetto alla elettricità potrebbe forse essere utile aiutarne lo sviluppo. Se vogliamo fare gli stessi conti in Italia, vediamo che, nel bilancio delle ferrovie, le spese per la manutenzione e miglioramento delle linee, tenuto conto del personale, delle pensioni e degli interessi sui capitali mutuatati sono circa 970 milioni.

Di più si deve prendere in considerazione il fatto che la merce e i viaggiatori pagano una tassa erariale corrispondente a circa il 2 % sul nolo dalla quale i trasporti per automobile sono esenti.

Orbene, la merce e i viaggiatori pagano tutta la spesa relativa alla sede ferroviaria, e la merce concorre per più di metà in ragione di sei centesimi per tonnellata-chilometro. Veniamo al traffico degli automezzi: le automobili per il trasporto delle persone contribuiscono alle spese della strada pagando sufficientemente; gli autocarri, cioè i trasporti merci pagano poco. La tassa di circolazione relativa ai soli autocarri potrà arrivare a circa 60 milioni e il dazio sulla nafta, oggi aumentato, potrà forse arrivare a circa 120 milioni; in tutto non si raggiungono 200 milioni. Le spese per le strade sono 350 milioni solo per la gestione dell'azienda stradale, più le spese che fanno le provincie e i comuni. Probabilmente si superano 700 milioni, di cui almeno metà dovrebbero stare a carico dell'autocarro che più ingombra e consuma le strade.

Come è noto, il motore a nafta per veicoli

è recente: data dal 1928 o 1929; prima la nafta si adoperava solo per macchine fisse. È stato inventato, dopo una quantità di prove, dai nostri costruttori un motore adattabile agli autocarri, che permette una velocità fino a quasi 50 km. all'ora. A causa del suo peso esso non è egualmente adatto alle automobili; ma ha sul motore a benzina il vantaggio d'esser più semplice non avendo nè carburatore, nè magnete, nè candele. Da allora è stato possibile impiegare su vasta scala gli autocarri per il trasporto della merce, grazie al basso prezzo della nafta dovuto principalmente al trattamento fiscale. La benzina vale, fuori dazio, lire 0,36 per kg.; e la nafta lire 0,19 circa. Ma sulla benzina grava dazio ed altri oneri fiscali per circa lire 1,74; sulla nafta solo lire 0,33 pure basandoci sul decreto 28 gennaio, oggi stesso sottomesso alla nostra sanzione, che ne eleva il dazio. Così avviene che i prezzi di vendita al consumatore siano rispettivamente circa lire 2,50 e lire 0,70.

La conclusione sembrerebbe essere una perequazione tributaria, e cioè un ulteriore aggravio sulla nafta. Ma io non indico alcuna conclusione speciale, tanto più che non possiamo restringere le nostre previsioni al solo motore a nafta. Infatti si stanno sviluppando, specialmente all'estero, altri tipi di motore; in Inghilterra si riassume l'impiego del motore a vapore, a carbone; qui s'è sperimentato quale carburante il carbone vegetale; poi alcool, benzolo, ecc.; s'è anche trovato conveniente l'impiego del gas illuminante, fornito in bombole, che aziona particolari tipi di motori; v'è pure l'elettricità: insomma non dobbiamo considerare solo la nafta.

Forse sarebbe meglio rimaneggiare la tassa di licenza o circolazione, tanto più che, specialmente in confronto con quella pagata dall'automobile per persone, sembra un po' bassa. Consiglierei, se possibile, una tassa non fissa come l'attuale, ma graduata in ragione del lavoro fatto, cioè del cammino percorso (dato che si può accertare in modo sicuro) eventualmente in ragione decrescente.

Con ciò si ovvierebbe anche ad un altro grave inconveniente della situazione attuale, relativo alla concorrenza disastrosa e ai noli di perdita che praticano gli autocarri. Essendo la tassa dovuta in qualunque caso, piuttosto

che star fermi può convenire viaggiare se la perdita è minore. Se la tassa fosse dovuta solo quando si viaggia, probabilmente molti trasporti in perdita sarebbero evitati.

Un indizio della situazione pericolosa, dell'attuale barabonda, l'abbiamo nei dati statistici forniti dal registro automobilistico, sui debiti iscritti a carico delle automobili. In quattro anni si sono iscritti lire 1.431.000.000 di lire, e si sono effettuate cancellazioni per lire 748.000.000: è chiaro quindi che gli autocarri (perchè sono quasi tutti autocarri) vivono sul credito. In quattro anni si sono indebitati per 683 milioni; ed in gran parte è un rischio che ricade sugli industriali costruttori.

Ora a tutte queste difficoltà le ferrovie cercano di mettere rimedio col migliorare il servizio nel modo indicato dall'onorevole Gallenga, che io non starò a ripetere, e con l'attirare il traffico.

Sulla prima parte (miglioramenti ed estensioni dei servizi) non ho che da approvare. Quanto al modo di attirare il traffico mi sia consentito di fare qualche riserva.

Si cerca di attirare il traffico con sistemi commerciali, giustissimi e logici nella lotta per la concorrenza, ma non altrettanto ispirati ad equità, trattandosi di un organo dello Stato. È un poco l'illustrazione del proverbio: «Dagli amici mi guardi Iddio che ai nemici ci penso io», o, se volete, l'applicazione terrena della parabola della pecorella smarrita, o del figliuol prodigo. Infatti se c'è chi non abbia a disposizione altro mezzo di trasporto che la ferrovia, nessuna pietà: paghi la tariffa in pieno; sia soggetto alle più rigorose condizioni dei trasporti ferroviari. Invece se c'è chi abbia la fortuna di disporre d'un corso d'acqua o una strada dove si possano attivare trasporti in concorrenza colla ferrovia, allora per lui si facciano sacrifici.

Dunque per il cliente obbligato nessun riguardo; per il cliente che cerca di tradire, di allontanarsi, si accordano sacrifici e riduzioni del 10, del 20 ed anche del 30 % sulle tariffe ferroviarie.

Lo stesso avviene, però con minor offesa alla giustizia, per i viaggiatori.

Io credo che si stia un po' esagerando nelle riduzioni continue di tariffe ferroviarie in occasione di fiere, esposizioni, ricorrenze, ecc.

Oggi si può dire che ci siano a periodi riduzioni per qualunque destinazione, e paga il pieno prezzo solo chi viaggia per ragioni gravi inderogabili.

Le ferrovie hanno attirato un traffico di 2.017.000 tonn. di merci, col ribasso medio del 17 % recuperando dal traffico camionabile 1.213.000 tonnellate e dal traffico marittimo 373.000 tonnellate. È il sistema del *dumping*, il quale è ingiusto. Sarebbe preferibile che si studiasse un rimaneggiamento generale delle tariffe, senza alcuna offesa alla giustizia. Fare tariffe in molti casi più basse; dove è possibile lasciarle inalterate e magari in alcuni casi alzarle, ma fare tariffe insomma che siano a disposizione di tutti coloro che se ne servono e non offrano vantaggi al più furbo, al più forte e al più accorto.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ella è male informato. Le riduzioni si basano esclusivamente sulla quantità dei trasporti; è questo un elemento che ella ha trascurato nella discussione: se io trasporto un ombrello pago tanto, se trasporto un milione di ombrelli posso usufruire di un'altra tariffa. Citi degli esempi!

RICCI FEDERICO. Si fanno concessioni tariffarie a favore di certi porti per linee che penetrano nell'interno, molto più che da altri, a causa della possibilità di ricorrere ad altri generi di trasporto come canali o automezzi. Potrei citare industrie che spediscono tutta la loro produzione col ribasso del 30 % mentre altre similari situate in altre località non godono degli stessi vantaggi. E non è nemmeno giusto usare un trattamento speciale al grosso produttore danneggiando i molti piccoli.

Traffico marittimo. — Permettetemi ancora poche parole sul traffico marittimo. Io dovrei riferirmi ad una osservazione fattami l'anno scorso relativamente alle statistiche, da parte dell'onorevole ministro. Egli mi fece osservare che certe discriminazioni nelle statistiche, da me consigliate, già esistono. Lo sapevo; ma io intendevo riferirmi ai comunicati fatti alla stampa. Per esempio quello relativo al traffico dei porti nel mese di marzo dice che sono state caricate e scaricate 2.712.000 tonnellate e la bandiera italiana vi ha partecipato per 1.669.000, cioè per il 63,90 %. È vero sostanzialmente; ma bisogna distinguere la partecipazione che

la bandiera nazionale ha avuto nel traffico tra porti nazionali da quella che ha avuto nel traffico coll'estero. Sono due cose molto diverse; e mettere nel comunicato una cifra unica significa indurre in errore coloro che la leggono. Bisogna pensare che molte volte il pubblico e specialmente gli uomini di governo regolano le loro azioni in base alle prime impressioni che non hanno poi tempo nè occasione di rettificare. Se noi mediante statistiche troppo sintetiche facciamo sorgere impressioni non esattamente conformi al vero stato delle cose, ciò può condurre ad apprezzamenti erronei e a provvedimenti non rispondenti alla realtà. Lo stesso onorevole ministro cade in una inesattezza di questo genere quando alla Camera dei deputati, nel suo recente discorso, dice che nel 1932 c'è stato un regresso del 6,30 % nel traffico dei nostri porti, ma che però la nostra esportazione è aumentata di 86.000 tonnellate. Orbene, c'è stato sì nel complesso un regresso di 6,30%; ma se distinguiamo il traffico di cabotaggio dal traffico con l'estero, abbiamo cifre ben differenti: 4,60 % di aumento nel cabotaggio (da tonn. 9.709.000 a tonnellate 10.293.000), e 11,10 % circa di diminuzione per il traffico con l'estero (da 22.728.000 tonnellate a 20.080.000). È aumentato l'imbarco perchè è aumentato il traffico di cabotaggio, ma se vogliamo, come ha fatto l'onorevole ministro, parlare di esportazione, che riguarda soltanto il traffico coll'estero, vi troviamo non un aumento, ma una diminuzione di 134.000 tonnellate (da 2.843.000 a 2.709.000).

È chiaro quindi come, ragionando in base a statistiche appropriate e depurate da elementi eterogenei, possiamo arrivare a deduzioni rigorosamente corrette e non illusorie, ed a considerazioni importanti. Se noi ad esempio in un calcolo attuariale dovessimo considerare l'età media dei membri del Parlamento troveremmo una media unica di circa 45 anni (o più vera cifra), ma se noi distinguessimo l'età media dei senatori da quella dei deputati, rileveremmo pur troppo medie ben diverse! Il traffico di cabotaggio è dunque aumentato dall'anno scorso, cosa strana a prima vista in un momento in cui i trasporti sono in crisi. Quale la causa? Probabilmente è perchè le tariffe ferroviarie sono troppo elevate e cioè non hanno seguito l'andamento del mercato

e quindi una parte di traffico se n'è andata per mare. Non si tratterebbe quindi d'un progresso o d'un maggiore sviluppo di qualche attività del Paese, ma di uno spostamento di traffico. Il porto di Roma è abbastanza prospero appunto per questa ragione, perchè cioè le tariffe ferroviarie sono alte e molta merce da Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli raggiunge Roma per mare anzichè per terra come faceva prima.

Porto di Genova. — Analogamente le statistiche del porto di Genova omettono (particolarmente per gli imbarchi) ogni distinzione tra il traffico di cabotaggio e quello con l'estero. Il movimento totale del porto fu, nel 1932, tonnellate 6.390.000 compresi i *bunkers*; nel 1931, 7.106.000; nel 1928, 8.663.000; nel 1913, 7.863.000. Gli imbarchi sembra si sian mantenuti bene essendo stati 920.000 tonnellate nel 1932; 870.000 nel 1931; 1.021.000 nel 1928; 1.212.000 nel 1913. Ma se, ricorrendo alle statistiche della dogana, distinguiamo il cabotaggio dall'esportazione, vediamo che il primo è stato nel 1932 di tonnellate 579.000; nel 1931, 455.000; nel 1928, 395.000 cioè è cresciuto in 5 anni di 45 %; mentre l'esportazione è diminuita di altrettanto, scendendo nel 1932 a 341.000 tonnellate da 415.000 del 1931 e 626.000 del 1928.

Non so se la dogana comprenda nel cabotaggio, come a rigore potrebbe, anche i trasporti a rimorchio; in tal caso nelle cifre suddette sarebbero comprese le consegne fuori porto del carbone e di altri materiali ai vicini pontili di Sampierdarena, Sestri ecc., ed avremmo confusi e sommati in un'unica statistica degli imbarchi questi rimorchi insieme colle spedizioni di stoffe per Bombay e di conserve per l'America!

Traffico coll'estero. — Se, dunque, mettiamo insieme tutto il traffico senza distinzione, vediamo che nel 1932 la bandiera italiana vi ha partecipato per il 63 %; ma se ci riferiamo al solo traffico coll'estero, tale partecipazione scende a 46 %; mentre nel 1931 era 48 %; nel 1930, 50 % ecc.

Questa diminuzione di cui varie sono le cause, che sarebbe opportuno indagare (e fra l'altro i vapori in disarmo) mostra come in ogni caso le nostre sovvenzioni, i nostri sussidi talvolta criticati all'estero abbiano in realtà un'efficacia limitata e non impediscano

affatto il traffico dei terzi. Ma si può ancora supporre che la marina estera faccia concorrenza alla nostra grazie a speciali suoi sussidii ovvero ricorrendo al *dumping*; e che la nostra faccia il *dumping* nel traffico fra terzi e sostenga i noli col cliente nazionale ritenendolo sicuro. O forse vi sono accordi, vi sono cartelli tra le varie compagnie, e quelle estere sono riuscite ad esser più invadenti?

Ricorderò casi recenti di merci e di macchinari molto delicati che dovevano essere importati in Italia, comperati da un'azienda e mi pare dallo stesso Governo italiano, franco nel porto di New York. Queste merci furono trasportate in Italia su vapori esteri, anzi una parte non vennero direttamente in Italia, ma sbarcarono ad Anversa e furono introdotte in Alta Italia per ferrovia.

Citerò un altro fatto relativo ai vapori da carico ai quali diamo premi di navigazione anche e principalmente in considerazione del traffico da e per l'Italia: per questa ragione fu dato il primo premio di navigazione ai tempi dell'onorevole Boselli.

Ora è avvenuto il fatto di vapori sussidiati dall'Italia che vanno a far noli su altre rotte assolutamente diverse. Per esempio, dal Sud-Africa con un carico di zucchero per il Canada; di là con un carico di grano per l'Inghilterra; dall'Inghilterra con un carico di carbone per il Baltico, e così via. Ma poichè noi facciamo sacrifici sarebbe preferibile che questi vapori lavorassero tenendo bassi i noli da e per l'Italia e non su altre rotte che non ci interessano. La cosa ha per ora poca importanza perchè per il momento è un fatto eccezionale, ma se si dovesse estendere, io credo che sarebbe il caso di restringere la erogazione di questi premi di navigazione, se non esclusivamente ai viaggi da e per l'Italia, per lo meno ai vapori che fanno un ciclo e che per esempio ogni sei mesi toccano un porto italiano; altrimenti lo spirito del sussidio viene variato.

V'è forse un'altra causa del poco traffico di merci fatto dalle nostre compagnie. La ragione è che si dà talora troppo poca importanza al traffico merci: sicchè i nostri grandi transatlantici quasi lo trascurano. Ciò mi fa pensare che sarebbe forse opportuno nello studio di altri vapori, quando sarà possibile riprenderne

la costruzione, di curare anche la costruzione di altri tipi.

Con i grandi transatlantici, col *Rex*, col *Conte di Savoia* ecc., noi contentiamo la clientela di lusso, la clientela che desidera divertirsi, che sente il bisogno in un viaggio di 5 giorni di avere la piscina, sale da ballo ecc.; ma il mondo non è tutto così. Vi sono anche altri passeggeri, pur essi disposti a pagare, se non proprio quei prezzi, sempre delle buone somme; i quali desidererebbero di fare un buon viaggio su vapori non sovraffollati ove si potrebbero caricare anche le merci. Un tipo, il *Cabin steamer* è adesso usato dagli Stati Uniti che hanno messo già in rotta due vapori, il *Washington* e il *Manhattan* ed hanno soppresso il *Lewiathan*. Io vorrei che pure noi, senza trascurare la clientela di lusso, riflettessimo che questa non è la sola e provvedessimo come gli altri a vapori di altro genere.

Così ho finito. Chiedo scusa ai colleghi del lungo discorso e chiudo citando le parole di un saggio. Non ricordo chi sia precisamente questo saggio, ma credo sia Cassiodoro, e lo cito perchè so che per lui ha un debole l'onorevole ministro delle comunicazioni che pure l'ultima volta lo ha ricordato.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È stato lei a tirarlo fuori! Io l'ho nominato solo per ritorsione. La debolezza è tutta sua e gliela lascio completa. (*Si ride*).

RICCI FEDERICO. Il saggio adunque diceva: « Se qualcuno ti muove osservazioni, non obbiettare nè alla forma disadorna, nè alla argomentazione infelice o paradossale, ma vedi se il concetto adombri qualche verità. Nessun errore è totalmente errato ». (*Applausi, approvazioni*).

GALIMBERTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALIMBERTI. Poichè l'onorevole amico Antona Traversi si è reso renitente alla chiamata, io profitterò dell'ora ancora buona per fare alcune raccomandazioni al ministro. Egli ha così grande cuore che spero mi renderà ragione. Io desidero di aggiungere poche parole a quelle dette già dal collega Federico Ricci, ma non a scopo fiscale, soltanto a scopo umanitario.

Premetto che non sono disgraziatamente nè padrone di automobili, nè padrone di *camions*

o autocarri. Io cammino col cavallo di San Francesco, vale a dire a piedi, e parlo in nome di quelli che come me camminano a piedi.

La legge sulla circolazione stradale non fa nessuna delimitazione di strade ai *camions* a meno che non vi sia una palina proibitiva; del resto possono passare dappertutto. Ora quando questi mastodonti, perchè sono diventati dei veri mastodonti, passano su strade comunali fanno certe carraie che rendono impossibile la locomozione. Perciò nel silenzio della legge io pregherei il ministro di voler limitare alle strade pavimentate la circolazione dei *camions*.

Un'altra raccomandazione: dicono i tecnici, ed io non lo sono, che l'inconveniente maggiore è quello delle ruote posteriori del *camion* locomotore, le quali raspano maledettamente il terreno. Su queste io vorrei anche una maggiore vigilanza per non vedere le strade, specialmente provinciali, rappezzate in ogni luogo per i buchi fatti da tali *camions*.

Anche desidero richiamare l'attenzione del ministro sulla lunghezza dei *camions*. Comprendo benissimo che si possa lasciare sulle strade di pianura il passaggio libero dei *camions*, anche quando hanno una gran lunghezza, ma per le strade di montagna, che sono fatte a tornanti, ne viene per logica conseguenza che molte volte il rimorchio ostruisce addirittura il passaggio. Il rimorchio poi, osservano sempre i tecnici, se non è fermo all'attacco, avviene che sbanda e succedono così spesso delle disgrazie che potrebbero essere assolutamente evitate. Anche su ciò tengo che il ministro rivolga la sua attenzione: sull'azione dei rimorchi che formano proprio dei veri treni. Portano fino a 15 tonnellate ed anche di più, ed hanno anche delle dimensioni straordinarie, cosicchè, quando passano nelle strade interne dei comuni, molte volte non riescono a passare tanta è l'altezza della merce trasportata. Ed al riguardo vorrei fare osservare al ministro che la lunghezza oggidì è tale che, tra il rumore del motore e la lunghezza degli autotrasporti, passa un tale spazio che uno ha un bel suonare quanto vuole, il conducente non sente. A tutto ciò è facile provvedere, come si dovrebbe provvedere riguardo alla carburazione, perchè appunto con l'uso della nafta, di cui parlerò tra breve, riescono questi *camions* a

fare delle vere nubi, nubi nere che, quando l'atmosfera è bassa, impediscono la visuale. Come bene ha osservato il collega Ricci, l'industria dei *camions* è protetta abbastanza dal Governo, perchè, mentre la benzina paga una lira al chilo, la nafta paga pochissimi centesimi, e l'assistenza stradale è pur ridotta a ben poca cosa.

Or vengo alla fine perchè, come ho detto, non avevo che pochissimo da dire. Ritengo che alle città di provincia gli autotrasporti siano nocivi mentre vanno a vantaggio delle grandi città. Così diminuiscono i mercati della provincia, e si ha questo spettacolo: che, mentre nelle città grandi la merce ha un minor prezzo, in quelle piccole ha un prezzo assai superiore.

Si dice: proteggiamo l'industria. E anche io sono dell'opinione che l'industria vada protetta: non c'è dubbio. Ma se l'onorevole ministro vorrà vedere la statistica degli esami per la abilitazione a conducente, vedrà che quelli che devono essere conducenti non sono mai riprovati: sono tutti promossi. E allora mi domando se questo favorire l'industria non riesca poi a favorire l'industria degli asini, perchè queste promozioni (date proprio col ventilabro) non giovano all'industria umana, essendo questi asini autori di sacrifici di vite. Entrano per sino d'infilata nei negozi, che è tutto dire!

Si osserverà: bisogna anche che il pedone progredisca e si guardi, stia bene attento. D'accordo, ma non tutti i pedoni sono giovani, aiutanti, svelti; ci sono i vecchi, i bambini, i minorati. Per questo deve esistere forse la scomunica di Edoardo Scarfoglio, di bandire dalle vie pubbliche il « vile pedone »! Il vile pedone ha anche esso dei diritti. L'industria della protezione della vita umana deve essere protetta dal Regime, che spinge all'incremento demografico.

Si osserverà anche che c'è il progresso. Va bene: il progresso è una bella cosa; vedremo ancora la circolazione aerea!

Io auguro alla gagliardia dell'onorevole ministro delle comunicazioni di vedere questa circolazione aerea. Anzi io mi auguro che egli possa rapire al suo collega Balbo anche questo ramo nuovo delle comunicazioni.

Per conto mio, onorevole ministro, io non

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929-33 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1933

arriverò neppure a vederla, come Mosè vide, senza entrarvi, la terra promessa...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non metta limiti alla divina provvidenza!...

GALIMBERTI. Certo non bisogna mettere un termine alla bontà di Dio e perciò le auguro di vivere tanti anni...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. L'augurio lo facevo per Lei.

GALIMBERTI. Grazie, ma nessuno è più meritevole di Lei di vivere a lungo. Ella è così giovane di mente e di vigore. A me, perduta ormai la gioventù fisica, non resta che quella dell'anima, cui non rinuncio. (*Applausi*).

CRESPI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CRESPI. Onorevoli senatori, permettetemi di trattenermi qualche minuto su un argomento già svolto dall'onorevole Gallenga e che è veramente appassionante da tutti i punti di vista.

La relazione del collega De Vito, dopo aver notato la differenza tra l'entrata e la spesa del bilancio delle ferrovie, accenna ad una cifra molto importante e cioè a 400 milioni di lire di traffico che sarebbero state tolte dalle automobili alle ferrovie. Basterebbe che il bilancio fosse completato da questi 400 milioni perchè esso fosse quasi in pareggio.

Come è stato accennato tante volte, la lotta tra le ferrovie e gli automezzi ha preso un enorme sviluppo in tutti i Paesi. In Europa il primo Paese in cui ha preso sviluppo è stata l'Inghilterra. Ed ha tanto appassionato l'opinione pubblica ed il Parlamento da decidere il Governo a fare quella inchiesta che si è chiusa con la relazione Salter, citata dall'onorevole Ricci, relazione che ha portato ad un aumento di tasse sugli automezzi.

Salter aveva proposto un enorme aumento di tasse, tale da rendere proibitivo il traffico automobilistico; l'opinione pubblica si ribellò, le tasse non furono fortemente aumentate e le cose continuarono e continuano come prima.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Bisogna dirlo al senatore Ricci Federico.

CRESPI. Anche in Germania la lotta si è fatta fortissima, ed anche in Italia, da quando, come ha accennato il senatore Ricci, si sono introdotti, a gloria delle fabbriche automobilistiche italiane, quei nuovi poderosi autocarri,

che il popolo chiama « Carnera », e che corrono sulle strade con ammirazione di chi ama constatare ogni progresso, ma con grande noia di chi viaggia sulle strade stesse.

Ho sentito alcuni mesi or sono un grande ingegnere italiano, che, per il suo ufficio, deve necessariamente essere un entusiasta dell'automobilismo, pronunciare questa frase: se Stephenson avesse inventato l'automobile invece che la locomotiva forse le ferrovie non sarebbero mai esistite. D'altra parte un autorevolissimo ingegnere francese che sta alla testa del movimento tecnico ferroviario francese alcuni mesi or sono mi diceva: tutto il movimento automobilistico per il trasporto di merce è un bluff; basta che le ferrovie resistano ed avranno piena ragione dell'automobile.

Come vedete due grandi ingegneri e due opinioni assolutamente diverse.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Cairo e Berlino!

CRESPI. Precisamente. Quei due tecnici anticipavano la sintesi delle conclusioni delle due conferenze citate dall'onorevole Gallenga. Chi ha ragione? Io credo che hanno torto tutte e due; certamente esagerano tutte e due.

L'automezzo è diventato un potentissimo mezzo di trasporto perchè è un progresso come il telegrafo lo fu sulla posta, il telefono sul telegrafo, la radio unita alla televisione sul telefono. Tutta roba che dipende dall'onorevole Ciano e che egli cura con elevato spirito di modernità e di praticità. Ma vediamo tecnicamente la questione!

Quale è il miglior mezzo per il trasporto di merci o di passeggeri, tecnicamente parlando, tra la ferrovia e l'automobile? È indubbiamente la ferrovia. Io sono profondamente persuaso che se l'automobile avesse preceduto la ferrovia, la ferrovia avrebbe seguito e sarebbe stata un grande perfezionamento sull'automobile. Questo per una ragione semplicissima. L'attrito che si oppone alla trazione necessaria ai trasporti è 40 volte inferiore, tra una ruota di acciaio ed una rotaia di acciaio, di quello che si produce tra un pneumatico e una strada cementata. Dunque se tornassimo *ab ovo*, se avessimo il terreno sgombro e facessimo da una parte una bella strada per automobili e dall'altra una ferrovia, e cioè fississimo sul terreno due guide d'acciaio, per farvi

correre un veicolo munito di ruote d'acciaio, noi vedremmo il veicolo ferroviario battere per basso prezzo, per comodità e sicurezza l'automobile. Ora la situazione è falsata per il fatto che la ferrovia non è in gran parte un mezzo commerciale di trasporto. La ferrovia è nata come un mezzo commerciale di trasporto, ma poi è diventata un mezzo politico. Le ferrovie devono sopperire ad una quantità di bisogni che non sono i bisogni immediati del commercio; devono essere pronte a fare qualunque trasporto, devono servire linee passive dall'origine e i servizi redditizi devono pagare anche per quelli che non lo sono. L'automobile invece va dove sa di guadagnare dei quattrini e non fa di regola servizi passivi se qualcuno non gli paga le perdite. E qui apro una parentesi. Si dice comunemente che l'automobile non paga la strada. Questa affermazione è infondata. E lo ha testè provato l'onorevole Ricci colle cifre che ha esposto. Infatti se lo Stato devolvesse alla manutenzione ed alla costruzione delle strade tutti i proventi che gli derivano dall'automobilismo, e cioè i 450 milioni della benzina e i 200-250 milioni delle tasse di circolazione, verrebbero fuori quei 700 milioni accennati testè dall'onorevole Ricci che rappresentano il costo delle strade italiane.

Dunque l'automobile paga le strade, e non è colpa sua se lo Stato si prende tutto il provento della benzina e lo incorpora nel bilancio generale adibendolo ad altri usi. Chiudo la parentesi!

La concorrenza tra l'automezzo e la ferrovia è diventata asperissima! Assomiglia alla battaglia tra un elefante e le zanzare. L'automobile di solito è guidato da chi vi ha un grandissimo interesse; o è un mandatario immediato del proprietario o spessissimo è il proprietario stesso; comunque il guidatore mette in opera tutti i mezzi possibili, escogita tutti i modi per arrivare a lavorare molto e a buon mercato senza impicci di regolamenti e di spese generali. Ciò non possono fare le ferrovie. Non distinguo tra ferrovie private e ferrovie di Stato. Noi e i tedeschi abbiamo le ferrovie di Stato, mentre in Inghilterra e in Francia in grandissima maggioranza le ferrovie sono private, ma con tutto ciò il fenomeno è identico, anzi stiamo meglio noi perchè il nostro

deficit ferroviario è notevolmente inferiore a quello di altri Paesi.

Dunque l'automobile guidata dal proprietario o da un diretto suo mandatario può arrivare presto, bene e a minor costo; la ferrovia non ha potuto seguirla, evolvendosi rapidamente. Quando quell'ingegnere francese mio amico mi diceva « basta che le ferrovie tengano duro e avranno ragione degli automezzi » faceva male i suoi calcoli. Un nostro autorevole tecnico, l'ingegnere Vezzani, ha pubblicato il calcolo dei costi dei trasporti per automezzi: noi automobilisti li abbiamo rivediti e trovati esatti. L'ingegnere Vezzani nella sua ultima memoria ha stabilito che la tonnellata chilometro trasportata con autocarro a nafta può venire a costare 17 centesimi, mentre il costo medio del trasporto delle merci sulle ferrovie attualmente è di 20 centesimi per tonnellata chilometro. Ma neppure l'ingegnere Vezzani ha tenuto conto di tutti gli ultimi progressi degli autocarri e della grande intensità di lavoro dei guidatori. Se voi infatti visitate uno dei più moderni autocarri tipo « Carnera » trovate che la cabina di guida è molto alta e che nel tetto è disposto un lettino, così che i più moderni autocarri sono guidati da tre conducenti, dei quali due stanno alla guida ed uno riposa. Essi vanno a casa una sola volta ogni 15 giorni. Perciò mentre si calcolava che un autocarro potesse fare in media da 150 a 200 chilometri al giorno, oggi invece riesce a fare fino a 300 chilometri al giorno in media pei 365 giorni dell'anno!

Talvolta fanno 400 chilometri a pieno carico in 12 o 14 ore, eppoi ritornano subito a vuoto; lavorano in effetto 24 ore al giorno e 12 o 13 giorni alla quindicina. Così arrivano a costi molto bassi, ed avendo finora come concorrente soltanto la ferrovia, che fa prezzi elevati, possono guadagnare molti denari. Io conosco piccole ditte che esercitano i trasporti con autocarri, e che in un solo anno riuscirono a pagare l'autocarro e ad accantonare parecchie migliaia di lire di guadagno nettissimo.

Se fate il conto delle tariffe ferroviarie per le piccole distanze, voi vedete che sono molto elevate e talvolta sono elevate anche quando sembrano a buon mercato. Per esempio, consideriamo il trasporto dei prodotti orto-frutticoli. Le tariffe sono basse, e per le grandi

distanze molto basse; ma si esige che in ogni vagone viaggino dieci tonnellate di merce. Ogniqualvolta questi prodotti viaggiano imballati in cassette, in un solo vagone non ce ne entrano che cinquemila chilogrammi e allora il nolo raddoppia. Io ho fatto il conto (e vi dirò poi la ragione) del nolo ferroviario pel trasporto delle pesche da Albenga a Milano. Il prezzo sarebbe bassissimo se, come ho detto prima, se ne spedissero diecimila chili in un vagone; siccome però le pesche sono spedite in cassette, in un vagone ce ne entrano solo cinquemila chili. Il prezzo perciò raddoppia e si può raggugliare a 44 centesimi per tonnellata-chilometro, che è un prezzo molto elevato. Il *camion* può fare lo stesso trasporto a 15 o 20 centesimi per tonnellata-chilometro e quindi batte di gran lunga la ferrovia.

Ora perchè le ferrovie hanno mantenuto prezzi alti in tutti i Paesi del mondo? Perchè le ferrovie hanno sempre lavorato in regime di monopolio in tutti i Paesi e per cinquanta anni non hanno subito concorrenza alcuna. Quando cominciò la concorrenza automobilistica, le ferrovie non credettero al pericolo.

Ho avuto occasione di parlare con uno degli esponenti finanziari più importanti delle ferrovie inglesi, quattro anni or sono, e l'ho trovato finalmente impressionato della concorrenza che si sviluppava a danno delle ferrovie non da parte degli automezzi, ma da parte degli aeroplani! Agli automezzi le ferrovie non hanno mai creduto; solo adesso vi si comincia a credere. Ed ora si deve correre urgentemente ai ripari. Si sono fatte parecchie conferenze, come ha detto l'onorevole Galimberti, ed una altra è in preparazione che potrà essere molto interessante. La Camera di Commercio Internazionale, che ha sede a Parigi e che ha Comitati Internazionali in tutti i Paesi civili, sta preparando una conferenza, alla quale parteciperanno non più soltanto i ferrovieri, ma anche gli automobilisti e tutti gli altri interessati nella coordinazione e nel miglioramento dei traffici. Già s'è fatto a Parigi uno studio interessante da esperti di tutti i Paesi del mondo, ma ancora però non è stata stabilita la data in cui questa conferenza sarà tenuta. Verrà probabilmente stabilita a Vienna al Congresso attuale delle Camere Internazionali di Commercio.

In materia così grave bisogna trovare la linea e questa, sembra, dovrebbe essere comune a tutti i paesi, perchè tutti i paesi soffrono degli stessi mali. Il nostro Governo fu finora preoccupato della necessità di lasciare sviluppare l'industria automobilistica. Doveva lasciarla sviluppare. Ecco perchè non solo non ha aumentato le tasse, ma ha dato ai famosi « Carnera », di cui parlavo poco fa, nientemeno che l'esenzione delle tasse. Il nostro Governo doveva far così ed è inutile dirne le ragioni perchè sono intuitive. Basta ricordare che fino all'anno scorso la Francia, per esempio, possedeva 460 mila autocarri e noi ne avevamo soltanto 80 mila, quasi tutti in pessime condizioni; basta ricordare che la Germania, che pure ha attraversato la crisi che tutti ricordiamo, possiede 160 mila autocarri, e che l'Inghilterra ne possiede, se ben ricordo, 600 mila, per concludere che l'Italia non poteva restare con 80 mila autocarri di terzo ordine. È dunque da approvare pienamente l'opera del Governo che ha facilitato l'introduzione di grandi mezzi di trasporto anche sulle strade e che l'ha aiutata in tutti i modi, perfino costruendo una strada apposita tra Genova e Milano.

Però oggi io credo giunto il momento di una direttiva definitiva. Anche alla Camera l'onorevole Ciano ha detto chiaramente: « Prima libertà — e fin qui benissimo — e poi eventuali discipline ».

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Libertà condizionata.

CRESPI. Sì! La seconda parte condiziona la prima. Ora io credo che sia giunto il momento di mettere fuori le condizioni di questa libertà, perchè temo che una grave crisi possa colpire l'automobilismo stesso. È infatti un male comune, quando un affare è buono, di buttarci tutti su quell'affare. In questo momento il trasporto per strade è un buon affare e tutti ci si buttano. Non c'è conduttore di taxi in Milano che non sogni di diventare proprietario di un « Carnera », di un grosso automezzo. Ciò gli riesce facilmente poichè per comperare uno di questi grossi autocarri, che costano dalle 80 alle 100 mila lire, con il relativo rimorchio che costa 15-20 mila lire, basta pagare alla casa costruttrice un quinto del valore, diciamo ventimila lire. La casa poi, valendosi del registro automobilistico, iscrive ipoteca, mentre il proprietario si obbliga a pagare

l'automezzo a un tanto al mese. Di due cose l'una: o l'affare va bene e si pagano le mensilità e dopo pochi mesi si è padroni dell'autocarro, o l'affare va male, e allora non si paga e chi ci perde è la casa costruttrice che si riprende l'autocarro usato. Così pel conducente l'affare è sempre buono!

Tutti dunque possono acquistare automezzi; e se si continua così si andrà inevitabilmente incontro a una crisi.

Una crisi in qualunque collettività di cittadini ha ripercussione non su quei cittadini soltanto, ma su tutti i cittadini. È evidente, secondo me, che tra pochi mesi si combatterà una intensa battaglia non più fra automezzi e ferrovie, ma fra automezzi. È facile dire che, poichè la Francia ha 460 mila autocarri, l'Inghilterra 600 mila, noi possiamo arrivare ai 200.000 e anche più! Ma in realtà gli autocarri moderni hanno una portata assai superiore a quella di un tempo. Gli autocarri, che chiamano « Carnera », portano sull'autocarro stesso sei tonnellate, sul rimorchio nove tonnellate: totale regolamentare quindici tonnellate, ma nell'uso comune trasportano tutto quello che possono e arrivano persino alle venti tonnellate. Ora un autocarro con rimorchio fa comodamente duecento viaggi all'anno e, trasportando quindici tonnellate per ogni viaggio, può portare tremila tonnellate in un anno; praticamente ne porta molte di più. Voi vedete che bastano mille autocarri per trasportare tre milioni di tonnellate e basteranno quindicimila autocarri per trasportare i quaranta milioni di tonnellate che attualmente trasportano le ferrovie dello Stato.

La proporzione si è completamente modificata. Oggi abbiamo in funzione circa duemila di questi famosi grossi *camions*, ma ne escono parecchi ogni giorno dalle diverse officine.

E quando si troveranno in quattro cinque mila a contendersi il mercato, allora accadranno dei guai. Quindi è nel vantaggio stesso dell'industria automobilistica e degli autocarri correre ai ripari con delle opportune provvidenze. Ma queste provvidenze possono essere di diversa natura.

Io non potrei vedere volentieri delle provvidenze sul tipo di quelle consigliate in Inghilterra dalla Commissione Salter, consistenti

cioè nel raddoppiare, quadruplicare, decuplicare le tasse di circolazione, ed aumentare le tasse sulla nafta. Questo vuol dire aumentare tutti i prezzi di trasporto. Sarebbe un mezzo comodo ma poco utile al paese. I trasporti sono già abbastanza cari. Se voi oggi pensate come incida il trasporto sulla lavorazione industriale dei prodotti, subito vedrete che il prezzo di trasporto incide fortissimamente su di essi. Basti un esempio.

Il carbone, come ha detto oggi l'onorevole Ricci, costa 100 lire circa a tonnellata. Ebbene il carbone per essere trasportato da Genova a Milano paga circa 32 lire a tonnellata. . .

RICCI FEDERICO. Trenta lire.

CRESPI. Va bene: 30 lire, ma se lei aggiunge tutti gli amminiccoli, si arriva a 33 lire e più: ma se si vuol trasportare il carbone a Monza, e lo si mette su una piccola linea per arrivare a certi stabilimenti che non sono raccordati alle Ferrovie dello Stato ma ad altre ferrovie, il prezzo del trasporto da Genova sale a 40, 50 e anche 55 lire per tonnellata.

Provvedimenti, per aumentare i prezzi di trasporto, io credo non sarebbero da consigliare. Bisogna invece ribassare i prezzi, introducendo i necessari miglioramenti. Le ferrovie si sono messe arditamente su questa strada. È stato già detto che le ferrovie hanno messo in prova le automotrici, con brillanti risultati. Le nostre ferrovie si attengono al tipo automotrici con ruote di acciaio, come i tedeschi. I tedeschi hanno istituito un treno di automotrici che chiamano: *Der fliegende Hamburger*, l'Amburghese volante che percorre la tratta Berlino—Amburgo in due ore, alla velocità di 160 chilometri. Noi abbiamo provato automotrici che marcano alla velocità di 120 chilometri all'ora, e che possono assicurare magnifici servizi.

In Francia la casa Michelin, come ricorderete, ha introdotto il sistema della « Michéline », che è un'automotrice montata su pneumatici. Si discute molto su questa applicazione. L'avvenire sarà della ruota pneumatica o della ruota di acciaio?

Il pneumatico ha il grande vantaggio dell'aderenza, per cui con molta rapidità si può mettere in moto il veicolo: ha una ripresa molto maggiore. È naturale perchè c'è più attrito.

Il pneumatico ha anche, sempre per ragione dell'aderenza, il vantaggio di una più pronta frenatura. Io ho avuto occasione di viaggiare in Francia sulla « Michéline », ed ho potuto controllare con il cronometro alla mano, che la vettura su cui mi trovavo, lanciata a 90 chilometri, si è fermata esattamente in 100 metri. Ciò non è possibile ottenere con la ruota di acciaio la quale, con i mezzi attuali della tecnica, non frena che in parecchie centinaia di metri, perchè slitta. (*Segni di diniego dell'onorevole ministro delle comunicazioni*). Io sarò lieto se l'onorevole ministro delle comunicazioni mi correggerà.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Domani.

CRESPI. Viceversa la ruota d'acciaio ha l'enorme vantaggio di sopportare un forte peso. Allo stato attuale della tecnica una ruota pneumatica, che deve servire un veicolo su rotaie, dunque un'automotrice, alla velocità di 100-120 km. all'ora — velocità inferiori non sono moderne — può portare solamente 600 chili di peso: quindi un'automotrice che portasse 70 passeggeri e che avesse un peso di 300 chili per passeggero, e che peserebbe perciò 15-20 tonn., avrebbe bisogno di 30 ruote! Può darsi però che si progredisca nei pneumatici. Si sono visti tali progressi che anche questo può verificarsi.

Resta però il fatto che il pneumatico ha quei tali vantaggi che vi ho detto rispetto alla ruota di acciaio. Io ritengo che lo studio accurato cui si sono accinti i tecnici sul comportamento della ruota di acciaio possa dare buone soluzioni.

Due sono i problemi: rapidità di accelerazione e rapidità di frenatura. Circa la rapidità di accelerazione non vedo come si possa risolvere il problema. Ritengo invece che la rapidità di frenatura si possa ottenere.

In questi ultimi tempi si sono applicati dei freni a calamita, o freni magnetici, in alcune fiovie. Basta un pattino che corra ad una piccola distanza dalla rotaia e contornato da spire di rame di data misura e di dato numero. Lanciando tra le spire una adeguata corrente si produce una forte attrazione tra il pattino e la rotaia ed il treno può essere fermato con rapidità ed anche bloccato. Questo congegno funzionerebbe come quello che certa-

mente avrete visto usare negli stabilimenti siderurgici, per cui una forte calamita solleva delle tonnellate di acciaio.

Le ferrovie devono fare coi loro progressi la contropartita al progresso dell'automobile. Per i passeggeri questo progresso si realizzerebbe con locomotrici rapide, dalle rapide riprese, dalle rapide frenature, con treni leggeri. Io non credo per ciò che si debbano abolire i treni pesanti. Io ritengo anzi che i treni pesanti non saranno mai aboliti perchè corrispondono a delle necessità che l'automobilismo non può soddisfare: per esempio, i trasporti in massa, ovvero i trasporti notturni. Sappiamo che ci sono degli automobili-*sleeping* che fanno il servizio tra Liverpool e Londra, ma non ci andrei volentieri! Preferisco gli *sleepings* ferroviari; perchè la sicurezza che dà un vagone ferroviario che corre su due guide ben stabilite con ruote ben adattate, in modo che le ruote non escano fuori dalle guide eccetto che per un disastro generale, è molto maggiore di quella che offre l'automobile nel quale si affida la propria vita alla perizia di un autista che per quanto abile è sottoposto a troppi pericoli.

Dunque la maggior sicurezza della ferrovia e la necessità di provvedere a trasporti di grandi masse, danno alla ferrovia e al treno pesante una utilità per cui il treno pesante non potrà mai essere soppresso. Detto ciò, ripeto che è bene introdurre il treno leggero per le piccole distanze.

Ora vorrei dire una sola parola in rapporto alle tariffe passeggeri.

Il Governo ha avuto delle iniziative ardite circa il ribasso delle tariffe passeggeri in occasioni di feste, di esposizioni, ecc. Esso così ha risolto provvisoriamente la questione perchè non è facile sovvertire tutte le tariffe. Bisogna pensarci bene! Ma intanto con questi provvedimenti il Governo ha procurato un immenso traffico tra le diverse città del regno e innanzi tutto tra le altre città e Roma. Di ciò tutto il Paese deve essergli grato. Infatti dato che quel famoso 70 % di ribasso metta in passivo le ferrovie, i vantaggi, che il Paese ritrae da una grande ripresa della vita turistica e dal grande scambio di persone tra la capitale e le altre città, compensano larghissimamente le perdite finanziarie che ne possono avere le ferrovie.

In nessun paese in questo momento il movimento turistico ha avuto una ripresa così forte come in Italia e questo è stato veramente uno dei maggiori benefici che il Regime ha dato al Paese, ma pure dobbiamo venire ad una soluzione definitiva: e bisogna addivenirvi abbandonando quel concetto che informa tutte le nostre tariffe ferroviarie, cioè che il costo del trasporto è inversamente proporzionale alla distanza: tanto più si va lontano e tanto più il costo proporzionale è basso. Di ciò si son valse gli automezzi per far la concorrenza, specie sui brevi trasporti.

Veniamo al trasporto delle merci. Per il trasporto delle merci non esisteva una grave concorrenza fino a due anni or sono. La grave concorrenza si è accentuata in questi ultimi anni e anzi si può dire solamente negli ultimi 12 mesi. Gli automezzi si sono naturalmente buttati sulle merci ricche, come è stato ripetutamente affermato; e fanno i trasporti da casa a casa, da opificio a opificio, da porto ad opificio con un successo assai grande; e questa è la superiorità attuale dell'automezzo sulle ferrovie per il trasporto delle merci. Infatti gli automezzi prendono la merce al porto, dal boccaporto quasi della nave e la portano alla macchina operatrice; cioè le ferrovie non fanno o almeno non hanno potuto ancora fare. Ciò reca un grande vantaggio agli automezzi. Le nostre ferrovie hanno affrontato questo problema coll'istituire quell'Ente nazionale dei trasporti, di cui ha fatto l'elogio l'onorevole Gallenga, e poi lo hanno affrontato coll'assumere l'iniziativa di un nuovo mezzo di trasporto. Le ferrovie infatti hanno preso l'iniziativa di sviluppare anche in Italia quello che possiamo chiamare un mezzo sussidiario di trasporto, che si va sempre maggiormente diffondendo in America e che io in Inghilterra ho già visto adoperare fin da 50 anni fa, voglio accennare alle casse mobili ferroviarie che comunemente si chiamano « container », che in Francia si chiamano « cadres », in Germania « behälter » e che noi chiamiamo casse mobili ferroviarie. Queste casse mobili ferroviarie sono destinate a prolungare la ferrovia sino al domicilio del destinatario, a prendere la merce o nel porto o nella produzione e a portarla sino al domicilio del destinatario. Questi servizi sono dunque destinati ad apportare

alle spedizioni ferroviarie un altro vantaggio, simile a quello che danno i furgoni automobili.

Un altro vantaggio che danno gli automobili è la mancanza di imballaggio o una forte diminuzione di esso. Per spedire in ferrovia e anche sugli autocarri aperti, bisogna imballare accuratamente e costosamente la merce; invece per spedire la merce su autocarri chiusi, o in casse molto più piccole di un autocarro, si può benissimo far senza o quasi di imballaggio. E notate bene che, in tutti i paesi, il risparmio dell'imballaggio paga completamente le spese delle casse mobili. Per ciò il ministro delle comunicazioni ha voluto che fosse fondata una società, tipo parastatale, che si occupasse specialmente di questo mezzo di trasporto.

Negli altri paesi si è fatto o si sta facendo qualche cosa di analogo. Originariamente si era tentata una grande società internazionale, tipo vagoni letto, ma poi i francesi, che pure ne avevano preso ufficiosamente l'iniziativa, si sono ritirati ed hanno preferito lanciare l'idea di gruppi nazionali per la costruzione e l'esercizio di queste casse, gruppi in cui fossero rappresentati in maggioranza le ferrovie, ma anche gli automobilisti, gli spedizionieri e tutti gli interessati nel traffico delle merci.

Il ministro delle comunicazioni ha accolto questa idea ed ha voluto che in Italia si creasse uno di questi enti nazionali in cui le ferrovie hanno la preponderanza ed il controllo, ma in cui tutti gli interessati possono avere la loro parte ed essere equamente rappresentati. Però, mentre in Inghilterra questi cassoni ferroviari sono caricati e scaricati dai vagoni e dagli autocarri a mezzo di *grues* (giacchè in Inghilterra tutte le stazioni sono abbondantemente fornite di *grues*), nel continente europeo il problema tecnico del caricamento e dello scaricamento dei cassoni si è presentato diversamente: si sono cercati diversi sistemi per far rapidi trasbordi di queste casse e ci si è riusciti. Con l'esperienza fatta recentemente a Milano si è arrivati a scaricare un vagone di quindici tonnellate, contenute in tre cassoni, in sei minuti di tempo, ciò che costituisce un bel *record* che difficilmente potrà ottenersi con un diverso sistema.

Il problema di questi cassoni, sul continente europeo, non è così facile come in Inghilterra

ed è necessaria una preparazione notevole, una serie di esperienze e di adattamenti che non era forse così facile trovare. In Italia, queste esperienze sono state compiute e credo che il ministro potrà dichiarare che alla fine del prossimo mese si comincerà subito un servizio di cassoni.

Ma il ministro delle comunicazioni quando ha riflettuto ed ha posto in studio questo problema dei cassoni, si è accorto, con la perspicacia che lo distingue, che questi cassoni potevano servire ad un interesse nazionale veramente di primissimo ordine; e d'accordo con la Confederazione generale dell'agricoltura, che vedo qui rappresentata dal nostro Marozzi, con l'Istituto nazionale di esportazione, col Ministero dell'agricoltura, il ministro ha voluto che quella società, che si occupa della costruzione e dell'esercizio dei cassoni, prendesse in mano un altro importantissimo problema che è quello dell'esportazione dei nostri prodotti orto-frutticoli e del movimento dei prodotti orto-frutticoli nel Regno.

Ora, onorevoli colleghi, voi sapete come le nostre esportazioni siano enormemente diminuite. Perché? Perché purtroppo si sono alzate dappertutto, terribili muraglie della Cina, le barriere doganali, perchè la Conferenza d'Otawawa ha deciso i dazi preferenziali in tutto l'Impero inglese; donde l'azione del Giappone che entrava dappertutto nei possedimenti inglesi e batteva le merci inglesi come batte le merci italiane e le merci di tutte le altre nazioni con la straordinaria bassezza dei prezzi; donde l'azione del Giappone per impossessarsi della Cina, come contropartita alla elevazione dei dazi ed alla imposizione dei dazi preferenziali nelle Colonie, in tutti i possedimenti e domini britannici.

Noi avevamo allora parecchi miliardi di esportazione di prodotti industriali che oggi non si possono più esportare. Ma questa nostra esportazione aveva un grande tallone d'Achille ed era che le materie prime erano prodotte fuori del nostro Paese. Esse venivano lavorate nel nostro Paese. La genialità italiana le adattava ai consumi delle più lontane regioni: il basso prezzo della mano d'opera, l'energia elettrica a buon mercato, permettevano dei prezzi molto convenienti, donde la nostra esportazione. Ma il tallone di Achille

era questo: che la materia prima era prodotta in altri paesi. Invece noi abbiamo due beni datici da Dio, beni che nessuno ci potrà mai togliere, e sono il sole e la fertilità del nostro terreno. Noi dobbiamo curare le esportazioni di quei prodotti agricoli che per sapore e per bellezza sono superiori ai prodotti agricoli di tutto il resto del mondo.

Andate a Parigi e fatevi servire degli aranci! Mangerete degli aranci spagnoli; ma non sono aranci: sono zucche vestite da aranci. (*Si ride*). Andate in America e fatevi servire la frutta della California! Ma non c'è da far confronto col sapore della nostra frutta!

Perchè la nostra frutticoltura trova tanti ostacoli alla esportazione ed è battuta sui mercati dalla frutta della California e dalla frutta spagnola?

Perchè non abbiamo i mezzi di trasporto o sono troppo cari e inadatti, così che una enorme quantità dei prodotti orto-frutticoli arriva deteriorata anche sui mercati interni. Voi sapete che, in confronto dei raccolti dei prodotti orto-frutticoli, il consumo è di due terzi del prodotto, perchè un terzo si rovina durante il viaggio e va in putrefazione prima di arrivare sui mercati. Dunque bisogna salvare questa grazia di Dio! Vi dico una sola cifra: l'esportazione dei nostri prodotti orto-frutticoli, l'onorevole Marozzi me lo confermerà, l'anno scorso è stato di 1 miliardo. Solo le pesche vi figurano per 63.000 tonnellate e l'onorevole Marozzi ha promesso al Governo di portare l'esportazione a tre miliardi. Noi lo applaudiamo! Ma ci vogliono i mezzi: se veramente questo ideale dell'onorevole Marozzi sarà raggiunto, la nostra bilancia commerciale subirà veramente un notevolissimo beneficio e tutto il Paese con essa.

Bisognerà quindi trasportare le merci in modo sicuro e a buon mercato, e per trasportarle sicure bisogna ricorrere all'industria del freddo. Voi sapete che i prodotti orto-frutticoli hanno una vita propria, respirano come respira un corpo umano: ingeriscono ossigeno ed emettono carbonio. Se questa vita viene rallentata, la frutta dura, come dura l'uomo che dorme. Guai se non si dormisse; si dice infatti che a tavola e a letto non si invecchia. (*Si ride*). Bisogna che la frutta e i prodotti in genere orto-frutticoli abbiano a rallentare

la propria vita, e il rallentamento della vita si ottiene col freddo. Quindi l'impianto dei grandi frigoriferi a Verona, Milano, Bologna, Parma dove si immagazzina la frutta e dove la frutta giace in attesa della spedizione. Quindi anche la costruzione o l'acquisto da parte delle ferrovie di molti vagoni frigoriferi, nei quali i prodotti orto-frutticoli vengono collocati o già freddi o raffreddati nello stesso vagone e poi spediti ai mercati sia all'interno che all'estero. L'anno scorso la richiesta dei vagoni fu così grande da indurre il ministro delle comunicazioni ad aumentare di un terzo il numero di questi vagoni. Ora sono stati ordinati e saranno pronti per la prossima stagione 900 vagoni in più di quelli che si avevano lo scorso anno.

Voi vedete come nell'amministrazione delle ferrovie si facciano tutti gli sforzi per seguire l'andamento e le necessità del Paese sotto tutti i rapporti ed in ogni campo.

Vogliamo ora cercare qualche cosa di più sicuro. I grandi frigoriferi fissi hanno due grossi inconvenienti. Parlo dei frigoriferi fissi, dove le macchine producono il freddo in ambienti in cui si porta la frutta raccolta in altre località.

Il primo difetto è che la frutta viene colta lontano e poi viene trasportata nel frigorifero: spesso quando arriva al frigorifero la frutta è in stato di incipiente putrefazione. Il secondo difetto è economico; e sta nel fatto che il frigorifero fisso lavora pochi giorni all'anno, lavora nella stagione estiva, per un centinaio di giorni e poi praticamente non fa più nulla.

Altro grave difetto di questi impianti è che costano milioni, o per lo meno parecchie centinaia di migliaia di lire e perciò possono essere impiantati o dallo Stato (che non può essere certo come la Divina Provvidenza) o da privati che non sono sicuri dei propri affari, perchè l'impianto costa molto e viene poco utilizzato.

Allora si è pensato di adoperare impianti mobili. Questi hanno sull'impianto fisso il vantaggio di poter andare a prendere la merce sotto la pianta e quindi di non esporla agli effetti dannosi prodotti dal trasporto dal campo al grande frigorifero. Poi hanno la possibilità di refrigerare molto convenientemente la merce nello stesso cassone.

I vagoni frigoriferi raffreddano essi pure le merci nel vagone e le raffreddano con un mezzo che non poteva essere diverso da quello che è, perchè la tecnica non era ancora arrivata al punto di oggi in fatto di costruzioni di macchine frigorifere. Nel vagone frigorifero si pre-refrigera la merce, facendo circolare delle forti correnti di aria su dei blocchi di ghiaccio, che sono accatastati sulle testate del vagone. L'aria si raffredda al contatto del ghiaccio e passa attraverso le cassette di frutta e di verdura e le refrigera. Quando questa operazione, che dura 24 ore è compiuta, si ottiene che la temperatura scende da 24 o 25 gradi, che è la temperatura media delle merci, a 6 gradi circa, e forse anche a 5 gradi. Quando è così refrigerata viene spedita e viene mantenuta fredda perchè nei vagoni il ghiaccio è rinnovato, e il ghiaccio che si liquefa mantiene sempre bassa la temperatura: il vagone fa da thermos e la dispersione è contrastata dal freddo prodotto dal ghiaccio. Ora nelle casse mobili si può usare un sistema modernissimo e molto più appropriato, cioè si possono far circolare nello stesso cassone senza bisogno di portarlo in nessun ambiente, chiuso e costoso, forti correnti di aria fredda, prodotte da impianti frigoriferi mobili.

E qui non vi voglio tediare con la descrizione di questo nuovo trovato, che ha lo scopo precipuo di fare in modo che i prodotti orto-frutticoli possano essere colti maturi. Enorme vantaggio, perchè oggi la maggior quantità delle pesche, delle mele e delle pere spedite all'estero sono colte acerbe, e quindi senza sapore, per lasciarle maturare durante il viaggio. Invece con questo sistema le frutta vengono colte al giusto punto di maturazione. Queste casse che producono già un raffreddamento per il ghiaccio che contengono, sono portate proprio nel centro della raccolta, e vengono raffreddate in 12 ore mediante una corrente di aria fredda prodotta dal macchinario, esso pure contenuto in queste casse. Perchè la tecnica moderna, come ha messo vicino alla grande locomotiva il piccolo motore a scoppio che produce altrettanti cavalli di forza della locomotiva, mette ora vicino agli enormi frigoriferi tipo Milano e Verona il piccolissimo macchinario che produce la stessa quantità di freddo in uno spazio di tempo e con una spesa infinitamente minore.

Quando le casse mobili sono riempite, ed il raffreddamento completato, si può contare su un'autonomia di 5 o 6 giorni, cioè a dire che la cassa mobile può viaggiare per cinque o sei giorni senza essere aperta, e senza bisogno di essere rifornita di ghiaccio.

Ora grazie alla volontà e decisione dell'onorevole ministro delle comunicazioni tutta questa preparazione di macchine e di nuova attrezzatura, che potrà portare veramente grandi vantaggi al nostro Paese, è in preparazione, e confido che nel prossimo mese di luglio in Liguria si potrà vedere il primo esperimento per il quale si potranno cogliere le famose pesche di Albenga al momento della maturazione, e farle viaggiare in casse raffreddate al punto voluto, cioè a due gradi, e non già ai 7 gradi del vagone frigorifero. Si potrebbe arrivare anche sotto lo zero, ma questo sarebbe dannoso per le frutta, perchè non sopportano simili basse temperature. Solo le fragole fanno eccezione. Le casse non si fermano nelle stazioni ma vanno direttamente nei mercati. A Parigi sono già in funzione 250 casse per mezzo delle quali arriva dall'Algeria la carne di montone, e che vanno direttamente nelle *halles*, dove vengono aperte. Quindi enorme economia, tanto di spesa come di sciupio. Nessuna possibilità di dispersioni, perchè il freddo è ben mantenuto. E si ha anche il grande vantaggio che, se la merce non trova facile esito, se il mercato non è in condizione di assorbire tosto la merce, questa può essere trattenuta nelle casse: al più non c'è che da mettere dell'altro ghiaccio, e così si può andare avanti per altri 5, 10, 15 giorni.

Ed allora vedete come tutto il problema dei trasporti delle merci deperibili prende nuovi aspetti, e può dare dei risultati molto confortevoli tanto dal punto di vista dell'economia come da quello della conservazione e del loro migliore adattamento alla commestibilità in generale. Tutto questo, ripeto, sarà pronto in breve ed io confido che gli italiani potranno in questa materia dare dei punti anche agli altri Paesi, perchè le cose sono state fatte sotto la direzione del ministro delle comunicazioni con metodo e partendo da principi strettamente scientifici e con un calcolo assolutamente matematico.

Onorevoli colleghi. Ho finito questa mia

troppo lunga chiacchierata e concludo con un augurio: è quello che, nella concorrenza tra l'automobile e la ferrovia, si segua quella norma di libertà condizionata che, in una interruzione, ancora qui confermava il ministro, e la si segua cercando degli accordi tra i vari speditori anzichè delle costrizioni. Nel regime fascista molte cose sono possibili che fuori d'Italia non sono possibili, ed io credo che con un po' di buone maniere si possano ottenere anche degli accordi tra i conducenti degli automezzi e le ferrovie, accordi che avranno per tutti un grandissimo e benefico risultato ed eviteranno una forte crisi agli stessi automobilisti. Inoltre è necessaria una ricerca di buoni mercati ed un maggiore sviluppo per diminuire il costo del trasporto delle merci, e quindi anche per far abbassare il costo delle merci in Paese; maggiore sviluppo perchè con i buoni prezzi e con le buone condizioni di trasporto le nostre industrie agricole abbiano a potere, nonostante tutte le muraglie cinesi, battere le concorrenze estere esportando ciò che il buon Dio ci ha dato: il sole e i prodotti della fertilità del nostro suolo. (*Applausi, congratulazioni*).

PUJIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PUJIA. Onorevoli colleghi, voi già avete inteso i grandi discorsi di indole, direi, scientifica testè pronunciati. Io non faccio un discorso, ma ho bisogno, se ancora è possibile stante l'ora tarda, della vostra attenzione per cinque minuti, per fare all'onorevole ministro Ciano una raccomandazione. Il mio tema è questo: la ferrovia Battipaglia-Reggio Calabria.

Diro che sono anni ed anni che si parla della sistemazione della grande arteria ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria. Questa linea ha la lunghezza di 400 chilometri circa, però, per le sue condizioni di armamento, non permette velocità grandi, tanto vero che l'amministrazione ferroviaria, malgrado la buona volontà e malgrado lodevoli sforzi, non ha potuto ottenere che piccoli vantaggi di orario in confronto alle altre grandi linee italiane.

Ciò non pertanto, la linea Battipaglia-Reggio Calabria è la più breve, per mettere in comunicazione le colonie, la Sicilia e tutto il resto del Mezzogiorno con il continente ed i paesi esteri. Pure debbo dire che dal 1887, epoca in cui la linea fu aperta completamente al

pubblico esercizio, per essa poco o nulla si è fatto. Purtroppo, i Governi passati si sono ricordati di questa linea quando è avvenuta qualche interruzione, e dopo nulla.

Il problema è certamente grave e degno di considerazione, onorevole ministro Ciano.

Le soluzioni che si sono proposte sono tre ed io le riassumo.

I. Costruzione di una nuova linea — programma massimo — che per le coste appenniniche dovrebbe unire il salernitano a Reggio Calabria. Si è detto con ragione, che questa linea sarebbe molto vantaggiosa, perchè toccherebbe molti centri abitati e sarebbe più sicura dell'attuale per possibili incursioni nemiche da parte del mare.

II. Vi è una seconda soluzione: doppio binario.

III. Terza soluzione: elettrificazione. E da decenni a questo si mirava, se la costruzione dei laghi silani, costata varie centinaia di milioni, ebbe scopo precipuo di fornire la forza elettrica.

Non intendo dire la mia opinione sulle tre soluzioni che io ho prospettato. Attendo, invece, la risposta dall'onorevole ministro, giacchè egli sceglierà la soluzione più conveniente per lo Stato; e la parola del ministro potrà avere molta autorità su quelle popolazioni, che, essendo di forte razza, sanno lavorare e tacere aspettando.

Non ho da dire altro. (*Applausi*).

PITACCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PITACCO. Mi associo di pieno cuore alle lodi che la bella relazione della Commissione di finanza tributa allo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per la regolarità, la puntualità, l'ordine, la sicurezza, la comodità dell'esercizio ferroviario, che diventa però sempre più difficile e contrastata nei redditi, malgrado tante iniziative geniali, imitate anche all'estero — come la introduzione dei treni popolari e dei treni leggeri — e malgrado il notevole progresso raggiunto dalle locomotive, tanto quelle con trazione a vapore, quanto quelle con trazione elettrica.

Queste ultime sono aumentate di numero da 300 a 930, ed ebbero nella potenza complessiva un incremento anche maggiore, salito da oltre mezzo milione a quasi due milioni di HP.

D'altra parte il parco delle ferrovie, comprese le locomotive a vapore, pur essendo aumentato soltanto del 6-7 % in un decennio, ha raggiunto però una potenza complessiva che è aumentata del 46 %, — cioè da 4.275.000 a 6.525.000 HP.

Oltre il vantaggio di trainare treni più pesanti con locomotive che possono facilmente circolare anche su linee non ancora a pieno sistemate, si ha il vantaggio che le nuove locomotive, a parità di potenza, costano meno per spesa di acquisto e consumano meno per spesa di esercizio.

Ma dopo queste lodi ben meritate, devo rilevare con rincrescimento che Trieste non è trattata, per quanto riguarda i treni di turisti, le comunicazioni con il resto del Paese e soprattutto le linee internazionali, con quella equità con la quale sono considerate e favorite altre città sorelle, sicchè si ha l'impressione che Trieste sia trascurata a tutto beneficio di altri centri, anche nei confronti con alcuni di minore importanza dell'estero. Accenno al fatto che le riduzioni accordate agli sposi che visitano la Capitale e valevoli altresì per la visita di molte altre città, non si concedono anche a Trieste, che merita le maggiori considerazioni per la sua posizione magnifica tra il monte e il mare, con i meandri sotterranei delle sue grotte (Postumia e Timavo) che formano la meraviglia del mondo, con le escursioni per le varie stazioni balneari e di cura dell'Istria, del Quarnaro, Grado, Brioni, Abbazia, Portorose, Grignano e Sistiana lungo le magnifiche arterie stradali, delle quali Trieste è dotata per opera dell'Azienda Statale della Strada.

Non posso non dolermi che le riduzioni accordate per l'Anno Santo, oltre che per Roma immortale, anche a molte altre città in quanto abbiano reliquie sacre da far conoscere e venerare ai pellegrini, non siano estese anche a Trieste, che possiede nella vicinissima Grado, a pochi chilometri, le preziose e rinomate reliquie della Santa Croce, tra le più degne di essere venerate.

Epperò mi permetto di raccomandare, se ancora possibile, che anche per Trieste si adottino le riduzioni dell'Anno Santo, come già sono state accordate, fra altri capoluoghi, a Bari, presso la quale città si trova il Santuario di Andria.

Ma vi ha di più: le carovane di forestieri dei treni che dall'estero giungono in Italia per il Decennale fascista, diretti a Roma, possono visitare, perchè favorite dalle stesse facilitazioni ferroviarie, tanti altri nostri maggiori centri d'arte, di storia, di turismo.

Trieste non solo non è compresa in questo movimento di forestieri, ma ne è anzi espressamente esclusa ed ha l'impressione di esserne addirittura tagliata fuori, perchè li vede passare a qualche chilometro (15 chilometri) di distanza dalla sua stazione, instradati come sono per Aurisina-Bivio.

Eppure Trieste non solo è pienamente attrezzata per accogliere i visitatori, ma ha saputo, seguendo l'incitamento del Duce, pur con grandi sacrifici rinnovarsi, trasformarsi, abbellirsi, sì da poter competere con le città sorelle nell'orgoglio di farsi conoscere ed apprezzare dagli italiani e dagli stranieri.

Ed essa lo merita, onorevoli senatori, poichè nel binomio con Trento ha dato il palpito della idealità nazionale all'intervento, sente di meritarlo per le memorie della guerra di redenzione, adagiata come è fra il Carso, che è costato tanto orrore di sangue e tanto fulgore di gloria, e fra quel mare Adriatico che ha visto, onorevole ministro, le vostre mirabili gesta di Cortellazzo e di Buccari e lo merita perchè è vicina al Sacratio di Redipuglia, dove tra i trentamila morti fa buona guardia ai confini l'invitto condottiero della Terza Armata vittoriosa, e lo merita soprattutto perchè è la prima porta di casa nostra che si apre a chi scende dall'Europa centrale e orientale sul ridente e solatio suolo d'Italia. (*Applausi*).

Prima porta che seppe attirarsi l'odio e le vendette di tanti popoli avversi e nemici, porta che fu da noi Giuliani, Adriatici, Dalmati, per l'Italia difesa diuturnamente e valorosamente negli anni della lunga vigilia e che anche oggi è oggetto di bramosie e di pazzesche rivendicazioni di tanti nostri calunniatori che velenosamente vanno insinuando come l'emporio di un tempo sia ridotto ad un piccolo borgo senza vita, senza attività, senza fede, abbandonato al suo decadere fatale.

Militano adunque, onorevole ministro, oltre le ragioni sentimentali, anche non trascurabili considerazioni politiche per non escludere la

città, che già fu la mèta prediletta di continue escursioni di tedeschi, di boemi, di polacchi, di jugoslavi, dalla possibilità di essere visitata dai popoli della cessata monarchia e degli Stati danubiani, affinchè vedano il nuovo volto e la nuova anima e lo spirito sempre alacre della città e si smentiscano così le false voci di giornali e di interessati che affermano come l'Italia cerchi quasi espressamente di evitare, di mostrare ai forestieri la città redenta.

Le ragioni di far passare i treni turistici provenienti dall'estero per Aurisina-Bivio, attribuite al fatto che gli itinerari sono studiati e stabiliti all'estero dalle compagnie turistiche e dagli enti che si fanno iniziatori dei viaggi e dei pellegrinaggi, non bastano a giustificare nè l'Ente Nazionale del Turismo, nè la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, i quali, dovendo concertare i dettagli del percorso e i preventivi del chilometraggio sul tratto italiano e del costo relativo, dovrebbero preoccuparsi più che del vantaggio quasi inconcludente di un percorso di pochi chilometri, di tutte le ragioni in favore di Trieste, alla quale si infliggono in cotal modo non meritati e sensibili danni.

La crisi del dopoguerra che colpisce l'Europa ed il mondo non è passata senza incidere in grave modo sul maggior emporio adriatico e però il beneficio economico, per quanto modesto, che dal passaggio di questi treni di turisti e di pellegrini ne deriverebbe, non va trascurato.

Trieste è degna, onorevole ministro, per il suo passato e per il suo presente di rivolgere il primo vibrante saluto della patria risorta ai visitatori dell'Italia Fascista.

Ma purtroppo anche nelle innovazioni introdotte dal nuovo orario generale di treni viaggiatori, Trieste resta esclusa oltre che dal movimento dei treni turistici anche da quelli normali provenienti da Vienna, da Budapest, da Belgrado, i quali per Aurisina sono fatti inoltrare direttamente verso Venezia, Roma, Milano, senza toccare Trieste; lo stesso avverrà per i treni che dall'interno del paese sono indirizzati al varco di Postumia. Ora questa esclusione, per quanto si possa giustificare con l'intento di sopprimere le cause di ritardi per imprimere ai treni la maggiore velocità, non istà in proporzione con il grande danno che ne deriva a Trieste perchè rallenta, meno di

un'ora con la fermata di Trieste, il diretto Budapest-Roma che ha un viaggio lunghissimo.

Altre fermate di oltre un'ora su piccoli percorsi (Venezia-Mestre sul tratto Trieste-Padova) che sono ben più pregiudizievoli alle rapidità dei percorsi, furono conservate nonostante i molteplici reclami ed i maggiori danni che ne derivano. Così Trieste che per le sue relazioni commerciali e per la sua funzione storica di città di frontiera sente il bisogno di vedere abbreviate fino al minimo le sue comunicazioni con la capitale, il centro della vita amministrativa e politica e il cuore della Nazione, non ha avuto accelerate le sue comunicazioni dirette con Torino e con Roma, ma solo indirettamente con Torino-Venezia e con Roma-Venezia. Mentre le congiunzioni celeri Trieste-Roma attivando la coincidenza a Mestre anziché a Venezia potrebbero essere raccorciate di 35 minuti.

La coppia di treni rapidi giornalieri istituita col 1° giugno tra Venezia e Trieste in coincidenza con i rapidi pomeridiani per Milano hanno però abbreviato sensibilmente il percorso Trieste-Milano, e viceversa, con grande beneficio per le relazioni di affari tra i due centri commerciali e ne ringrazio riconoscente l'onorevole ministro. Vi ha però un altro inconveniente di sosta a Venezia di ben 54 minuti, quello del direttissimo di Milano che porta la vettura di Parigi, per Belgrado e Sofia attraverso Trieste, sosta che raccomando sia tolta.

Ma provvedimenti di non minore utilità dovrebbero essere adottati anche nelle congiunzioni celeri di Trieste con Trento, Bolzano e Merano e di Trieste con Tarvisio. Fra Trieste e l'Alto Adige non esistono vetture dirette, eppure è intenso il movimento, specie di triestini, nell'estate e nell'inverno in Alto Adige. Potrebbe anche essere instaurata, come lo era nell'anteguerra, la linea diretta da Merano a Trieste e nelle vicine stazioni balneari dell'Istria, istituendo, come avviene da Milano, anche da Trieste treni estivi per Verona, Merano e viceversa.

E vengo a due altre importanti raccomandazioni: la prima riguarda la linea cosiddetta dei Tauri eminentemente triestina costruita per la più rapida comunicazione tra il porto di Trieste e le regioni alpine e la Ger-

mania meridionale e la Boemia, linea diretta da Trieste-Villaco che prosegue poi per Monaco, per Praga e Berlino e che va diventando pressochè inutilizzabile. Purtroppo, per considerazioni strategiche dello Stato Maggiore austriaco, la linea anziché in origine farla andare da S. Lucia di Tolmino per Villaco fu fatta deviare dalla Valle dell'Isonzo inoltrandola da S. Lucia per Piedicolle ad Assling e da qui a Villaco. È inutile oggi il recriminare sul passato, fu però un errore madornale politico, nazionale ed economico nelle trattative della triste pace donare Assling, centro tedesco, alla Jugoslavia, abbandonando così a quella nostra graziosissima amica uno dei nodi più vitali di congiunzione ferroviaria internazionale.

Invano fu fatto presente allora — anche da noi irredenti — la necessità per l'Italia di occupare questo tratto di pochi chilometri tra la galleria di Piedicolle e di Assling, nell'angolo tra le Alpi Giulie e le Caravanche, che costituiva una porta importante di casa nostra ed assicurava la linea che congiungeva direttamente Trieste, e però l'Italia con l'Europa Centrale. La linea aveva un traffico di passeggeri ed una importanza cospicua per merci. Essa trasportava a Trieste cinque o sei treni diretti al giorno da Monaco-Praga-Berlino-Vienna-Amburgo; due da Parigi via Arlberg, da Amsterdam, da Londra e da Flessinga (Olanda), ed altrettanti ne risalivano in partenza da Trieste.

Oggi tutto questo è pressochè cessato e non solo per ragioni generali di minor traffico, ma anche specialmente per le angherie e l'ostruzionismo fatto dalla Jugoslavia, a protezione assorbita, di facilitare ai viaggiatori settentrionali la frequentazione delle spiagge croate e dalmate.

Perchè nelle conferenze orarie internazionali la Jugoslavia impose che il treno Monaco-Assling-Trieste si trasformasse nel treno Monaco-Assling-Zagabria-Belgrado con diramazioni per Sussak e per Spalato.

La vettura Monaco-Sussak viene fatta passare via Lubiana-S. Pietro-Fiume, pur di non farla passare per Trieste.

Ad Assling viene deviato tutto il traffico da Monaco per Lubiana e per l'Europa orientale, come nei treni ascendenti viene introdotto

per Assling non solo il traffico da Belgrado-Zagabria-Lubiana, ma anche quello di Sussak Fiume. Il tratto jugoslavo da Piedicolle ad Assling (tratto della galleria del Woheim importa soli 39 chilometri) per i quali è rovinato il traffico di Trieste, e perciò dell'Italia, diretto per la linea dei Tauri per l'Austria e la Germania.

I passeggeri stranieri se ne lamentano e finiscono per stancarsi di prendere una linea così poco comoda e rapida, mentre i nazionali si risentono di così umiliante servizio.

Naturalmente il movimento interno dell'anteguerra è ridotto a due soli treni giornalieri, i quali per l'orario di partenza e però per l'ora tarda dell'arrivo e per le difficoltà che si incontrano nella stazione di Assling vanno perdendo ogni importanza, con che si distruggono i benefici commerciali e turistici che la linea, costata centinaia di milioni di corone oro, doveva e potrebbe ancora apportare a Trieste d'Italia.

Occorre indurre nella conferenza oraria internazionale la Jugoslavia a ripristinare l'osservanza all'integrità di questa linea dei Tauri, a meno che il Governo Fascista nella saggezza sua pensi a provvedimenti e a rimodi più radicali, fra i quali potrebbe essere quello di proseguire il tronco ferroviario dall'Alto Isonzo a Santa Lucia di Tolmino fino a Tarvisio, rendendolo indipendente dalla Jugoslavia e creando e raccordando l'arteria naturale di Trieste e dell'Italia con l'Europa centrale.

In tutti i casi però raccomando all'onorevole Ministro di provvedere perchè la stazione di Piedicolle per estensione, per servizi e per ampliamento, sia adattata alle nuove trasformazioni che ha avuto nel dopoguerra di stazione internazionale di confine.

L'atrofizzazione della Transalpina (Piedicolle) porta un congestionamento della Pontebana, nel tratto Udine-Tarvisio, della quale è nota l'insufficienza tecnica dovuta all'eccessiva pendenza e quindi alla conseguente necessaria lentezza dei convogli. L'introduzione della trazione elettrica, con che la velocità in salita potrebbe essere quasi raddoppiata, è, se le mie informazioni sono esatte, già iniziata, per il che esprimo vive grazie.

Ma occorrono ancora altri e più facili e meno costosi e più rapidi provvedimenti.

Fra Trieste e Tarvisio non c'è alcuna vettura diretta, e però per tutti i treni da Trieste a Tarvisio e viceversa si deve scendere a Udine, mentre delle sette coppie di treni della linea Udine-Tarvisio, ben cinque proseguono o provengono direttamente da Venezia, eppure i viaggiatori per Tarvisio sono in grandissima maggioranza triestini, come ne fanno fede i molti treni bianchi degli sciatori.

Un'altra raccomandazione mi permetto di avanzare e cioè quella che riguarda la modificazione di quadri nell'orario ufficiale. In esso la linea Trieste-Tarvisio figura scomposta in due quadri: Venezia-Udine-Tarvisio-Vienna e Trieste-Gorizia-Udine-Venezia. Per comporre un itinerario occorre studiare le combinazioni dei due orari, cosa non sempre facile per il grande pubblico, e però la convenienza di introdurre due quadri completi o cioè, uno Tarvisio-Udine-Venezia e viceversa, altro quadro Tarvisio-Udine-Trieste e viceversa, il che costituirebbe un passo notevole verso il riconoscimento dell'equiparazione di Trieste a Venezia almeno nei riguardi della congiunzione con Vienna e l'Austria Tedesca.

Ed ho finito, non senza esprimere la fiducia che l'onorevole Ministro che ha sempre dimostrato di voler giovare a Trieste, saprà tener conto delle raccomandazioni fatte: e non senza compiere un ben gradito dovere, quello di ringraziare l'onorevole Ministro, ma soprattutto S. E. il Capo del Governo, che si è voluto personalmente interessare perchè fosse concessa al Giugno Triestino la riduzione del 70 % sul prezzo dei biglietti ferroviari.

Di questa nuova prova della grande benevolenza del Capo del Governo che sempre segue la vita e gli sforzi che sta facendo Trieste per riprendersi, nella grandissima crisi del suo retroterra, almeno una parte del traffico che le è venuto a mancare, io tributo a nome di Trieste gli atti della più viva riconoscenza all'Uomo provvidenziale che è una forza mirabile ed un sicuro presidio per l'Italia ed il mondo. (*Applausi*).

PUJIA. Chiedo di parlare per una breve delucidazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PUJIA. Io ho ammirato il discorso del ministro Ciano, il grande discorso che egli ha fatto alla Camera. Non mi sono perciò sfug-

gite le sue idee circa la elettrificazione della linea Battipaglia-Reggio Calabria. Però, una sola osservazione vorrei fare: se quel piano regolatore da lei annunciato dovrà essere definitivo la sistemazione della linea in discussione avverrà fra 15 o 20 anni, e questo non potrà appagare i bisogni della Nazione, nè i desideri di quelle popolazioni.

Ho detto, e ringrazio l'onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato alla seduta di domani.

Annuncio

di risposta scritta ad una interrogazione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il ministro delle finanze ha trasmesso la risposta scritta alla interrogazione del senatore Farina.

A norma del regolamento essa sarà inserita nel resoconto stenografico della seduta odierna.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Invito i senatori segretari a procedere allo spoglio delle urne.

I senatori segretari fanno la numerazione dei voti.

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Abisso, Acton, Albricci, Ancona, Antona Traversi, Arlotta, Asinari di Bernezzo.

Bazan, Bensa, Berio, Bevione, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bollati, Bongiovanni, Bonin Longare, Borsarelli, Brugi, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Calisse, Canevari, Casanova, Casertano, Cassis, Castelli, Cattaneo, Caviglia, Cesia, Cesareo, Chimenti, Cippico, Ciruolo, Cirmeni, Colonna, Concini, Corbino, Credaro, Cremonesi, Crespi, Crispolti, Crispo Moncada.

Dallolio Alfredo, De Bono, De Martino, De Michelis, De Vecchi di Val Cismon, De Vito, Di Donato, Di Frassineto, Di Robilant, Di Terranova, Di Vico, Durante.

Einaudi.

Fabri, Facchinetti, Faggella, Falcioni, Fara, Fedele, Ferrari.

Gallenga, Garofalo, Gasparini, Giordano, Gonzaga, Grazioli, Gualtieri.

Imperiali.

Joele.

Lagasi, Lago, Lanza Di Scalea, Lissia, Longhi, Lucioli.

Mambretti, Manfroni, Mango, Marcello, Marchiafava, Mariotti, Marozzi, Mattioli Pasqualini, Mazzoccolo, Mazzoni, Mazzucco, Menozzi, Millosevich, Montresor, Mori, Morrone, Mosca, Mosconi.

Nicastro, Niccolini Eugenio, Nomis di Cosilla, Nuvoloni.

Pascale, Pelli Fabroni, Perla, Pestalozza, Petrillo, Porro, Pujia.

Quartieri.

Raimondi, Rava, Reggio, Ricci Corrado, Ricci Federico, Rolandi Ricci, Romeo, Romeo delle Torrazze, Rota Giuseppe.

Sailer, Salata, Salvago Raggi, Sandrini, Sanjust, San Martino, Santoro, Sarocchi, Scaduto, Scalori, Scavonetti, Schanzer, Sechi, Segrè Sartorio, Silj, Simonetta, Sirianni, Sitta, Solari, Spirito, Supino.

Thaon di Revel, Tolomei, Tomasi della Torretta, Torlonia, Torre, Tosti di Valminuta, Treccani.

Vaccari, Varisco, Venino, Venzi, Vicini Marco Arturo, Vigliani, Visocchi, Volpi.

Zippel, Zoppi, Zupelli.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito i senatori Mazzucco, Berio, Concini e Mango a presentare alcune relazioni.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 aprile 1933, n. 292, che autorizza il ministro per l'aeronautica a indire un reclutamento straordinario di ufficiali in servizio permanente effettivo nel ruolo servizi dell'arma aeronautica (1611).

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

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929-33 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1933

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1933, n. 283, riguardante il condono delle penalità comminate dal Regio decreto 17 settembre 1931, n. 1608, per le denunce dei dipendenti di aziende private agli effetti della imposta complementare (1602).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 gennaio 1933, n. 18, concernente provvedimenti per le dichiarazioni dei redditi di categoria C-2 da parte degli Enti, Società e privati (1646).

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 241, relativo ai documenti contabili della Cassa depositi e prestiti (1612).

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

Conti consuntivi degli Archivi notarili per gli esercizi finanziari 1916-17; 1917-18; 1918-19; 1919-20; 1920-21; 1921-22; 1922-23; 1923-24; 1924-25; 1925-26; 1926-27; 1927-28; 1928-29; 1929-30; 1930-31; 1931-32 (1661).

PRESIDENTE. Do atto ai senatori Mazzucco, Berio, Concini e Mango della presentazione di queste relazioni che saranno stampate e distribuite.

Risultato di votazione.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1933, n. 187, col quale viene aumentato il limite d'impegno stabilito con l'articolo 3 della legge 24 marzo 1932, n. 316, per annualità relative ad opere in concessione, nonchè per contributi e sovvenzioni previste da leggi speciali (1592):

Senatori votanti 157

Favorevoli 147

Contrari 10

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 188, concernente mo-

dificazione del regime doganale della farina di manioca destinata all'alimentazione del bestiame (1596):

Senatori votanti 157

Favorevoli 150

Contrari 7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 131, riflettente aggiunte alla tariffa speciale dei dazi doganali da applicare alle merci di origine o provenienza dalle Colonie italiane (1599):

Senatori votanti 157

Favorevoli 150

Contrari 7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1933, n. 176, che modifica il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1680, concernente la facoltà al Governo di stabilire modalità per l'importazione di merci da alcuni Paesi (1600):

Senatori votanti 157

Favorevoli 150

Contrari 7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 254, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri, nonchè ai bilanci di alcune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1932-33, ed altri provvedimenti di carattere finanziario; e convalidazione dei decreti Reali 7 e 23 marzo 1933, nn. 252 e 254, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (1615):

Senatori votanti 157

Favorevoli 149

Contrari 8

Il Senato approva.

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929-33 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1933

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 189, che impone un diritto di licenza sui permessi d'importazione per le merci originarie da paesi che sottopongono ad analogo tributo le concessioni d'importazione dei prodotti italiani (1616):

Senatori votanti	157
Favorevoli	150
Contrari	7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 7, recante modificazioni alla tassa di vendita sui residui della distillazione degli oli minerali destinati alla combustione (1620):

Senatori votanti	157
Favorevoli	153
Contrari	4

Il Senato approva.

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1606):

Senatori votanti	157
Favorevoli	147
Contrari	10

Il Senato approva.

Domani seduta pubblica alle ore 16 col seguente ordine del giorno:

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Consolidamento del contributo a favore dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze (1598);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 gennaio 1933, n. 133, che proroga una norma transitoria circa la formazione dei Consigli di disciplina per gli ufficiali della Regia aeronautica (1593);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 135, che reca disposizioni relative al reclutamento degli ufficiali

della Regia guardia di finanza ed all'avanzamento dei sottufficiali e dei militari di truppa appartenenti al Corpo medesimo (1594);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 203, concernente provvedimenti tributari a favore dell'industria automobilistica (1595);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1933, n. 155, relativo all'impianto ed esercizio di pubblici servizi automobilistici nella provincia di Zara (1597);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 202, concernente modificazioni al sistema di riscossione della tassa radiofonica sulle valvole termoioniche (1601);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 332, concernente agevolazioni tributarie per gli acquisti di beni immobili effettuati da Istituti di credito (1613);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 227, concernente elevazione dei limiti di età per l'ammissione agli impieghi (1617);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 280, concernente la ulteriore proroga del Regio decreto-legge 26 febbraio 1924, n. 346, riguardante agevolanze fiscali in favore dell'industria estrattiva carbonifera dell'Istria (1618);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 262, contenente norme relative alle Commissioni Reali degli avvocati ed a quelle dei procuratori (1619);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1933, n. 266, concernente conferimento di pieni poteri al Commissario straordinario dell'Istituto nazionale L. U. C. E. (1621);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 marzo 1933, n. 344, contenente disposizioni relative all'ingresso ai monumenti, alle gallerie e agli scavi d'antichità dello Stato (1623);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 346, concernente nuove concessioni in materia di importazioni ed esportazioni temporanee (1643).

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929-33 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1933

II. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1605).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1607);

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1636).

La seduta è tolta (ore 20,5).

ORDINE DEL GIORNO DEGLI UFFICI

Martedì 30 maggio 1933

ALLE ORE 15

Esame dei seguenti disegni di legge:

Modificazione al 1° comma dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 19 dicembre 1927, numero 2317, relativo al Capo di Stato Maggiore della Regia marina (1604);

Approvazione degli Accordi in materia di circolazione stradale, stipulati tra l'Italia ed altri Stati, in Ginevra, il 28-30 marzo 1931 (1608);

Riordinamento dei servizi amministrativi dei Regi istituti d'istruzione superiore (1609);

Espropriazione dei fabbricati soprastanti gli avanzi del Teatro Romano di Benevento (1610);

Varianti al testo unico delle leggi sull'ordinamento del Corpo Reale Equipaggi Marittimi e sullo stato giuridico dei sottufficiali del-

la Regia marina, approvato con Regio decreto 18 giugno 1931, n. 914 (1624);

Espropriazione, restauro e sistemazione della Casa ove nacque il Comandante Gabriele d'Annunzio, Principe di Montenevoso, ed ove morì la madre di Lui (1625);

Completamento dell'Acquedotto di Paola a cura e carico dello Stato (Somma da stanziare lire 2.000.000) (1626);

Autorizzazione della spesa di lire 825.000 per i lavori occorrenti a garantire la stabilità del nuovo grande magazzino, sito sulla banchina « Palazzo » della stazione marittima di Venezia (1627);

Estensione alle espropriazioni per i suoli destinati all'Ospedale Policlinico « Benito Mussolini » in Bari, degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 (serie 3ª), per il risanamento di Napoli (1628);

Disposizioni per la disciplina del servizio di segreteria nelle Podesterie di Rodi e di Coo (Isole dell'Egeo) (1630);

Norme integrative delle disposizioni sul servizio di investigazione politica (1631);

Contributo dello Stato per il funzionamento dell'Istituto di studi romani in Roma (1632);

Revisione delle sentenze emesse dai Tribunali speciali della Tripolitania e Cirenaica (1634);

Norme per le promozioni nella magistratura (1635);

Ricostituzione del comune di Bottidda (Sassari) (1637);

Legge organica per l'Eritrea e la Somalia (1638);

Approvazione del piano generale di massima regolatore edilizio e di ampliamento della città di Foggia, e del regolamento tecnico per la sua attuazione (1639);

Finanziamento delle opere occorrenti per il completamento dell'Autocamionale Genova-Serravalle Scrivia, nonchè per la sistemazione delle strade statali ivi affluenti (1640);

Ampliamento dell'organico della Milizia nazionale della strada (1641);

Costituzione dell'Ente Radiorurale (1662);

Norme per la disciplina della professione di maestro di canto (1665);

Rettifica del confine fra i comuni di Galeata e di Civitella di Romagna (Forlì) (1666);

Conferimento al Governo del Re di speciali poteri per la emanazione del nuovo Testo Unico delle leggi sanitarie (1667);

Norme per la repressione della propaganda illecita per lo smercio delle specialità medicinali (1668);

Coordinamento e integrazione delle norme dirette a diminuire le cause della malaria (1669);

Disciplina della vendita delle paste alimentari (1670);

Disciplina della costruzione e vendita di pianoforti e di altri strumenti a tastiera (1671).

Interrogazione con risposta scritta.

FABINA. — Ai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze per sapere i provvedimenti che intendono adottare circa la corresponsione del contributo nelle spese di manutenzione sostenute da alcune amministrazioni provinciali, tra cui quella di Salerno, per le strade proposte per la seconda classe e per le ex-nazionali declassificate, relativamente al periodo dal 15 luglio 1928 al 31 dicembre 1931.

RISPOSTA. — Rispondo all'onorevole interrogante, anche per la parte della interrogazione che riguarda il Ministero dei lavori pubblici.

La richiesta già avanzata da talune Amministrazioni provinciali per ottenere il pagamento del contributo dello Stato nelle spese di manutenzione delle strade di seconda classe, trae origine dal disposto dell'articolo 3 del Regio decreto 15 novembre 1923, n. 2506, che tale contributo prevede in ragione del 25 per cento delle spese medesime.

Senonchè, di fatto, non venne provveduto alla determinazione, per ciascuna provincia, delle strade di seconda classe; al che sarebbe dovuto far luogo mediante decreto Reale, ai sensi dell'articolo 14 del citato decreto n. 2506.

Soltanto le strade ex-nazionali furono classificate nella classe anzidotta, in virtù dell'articolo 7 del Regio decreto-legge 23 ottobre 1924, n. 1994.

Posteriormente, con la legge 17 maggio 1928, n. 1094, istitutiva dell'Azienda Autonoma della Strada, vennero implicitamente abrogate, nei riguardi delle classifiche, le disposizioni del Regio decreto n. 2506 del 1923, in quanto venne conferita facoltà al Governo (art. 39) di emanare norme aventi forza di legge per provvedere alla classificazione, costruzione, manutenzione e polizia delle strade pubbliche non statali.

La soluzione del problema della viabilità minore dovette però essere rinviata, in considerazione del notevole aggravio che ne sarebbe derivato al bilancio dello Stato, tanto più che era nel frattempo in istudio la vasta riforma della finanza locale, poi concretata nel Testo Unico 14 settembre 1931, n. 1175.

Detto Testo Unico ha abolito, con effetto dal 1° gennaio 1932, i contributi a carico dello Stato per la manutenzione delle strade di seconda classe, previsti dal decreto del 1923, e, tra le altre provvidenze, ha assegnato un fondo di 300 milioni per la integrazione dei disavanzi dei bilanci provinciali, in dipendenza della riforma.

Inoltre, il Governo si è anche preoccupato della eliminazione dei disavanzi relativi a precedenti esercizi, ed ha all'uopo promosso il Regio decreto-legge 26 maggio 1932, n. 610, col quale è stata autorizzata la concessione di anticipazioni alle provincie, fino all'importo di 60 milioni, per far fronte ai disavanzi od alle spese residue accertati dalla Commissione centrale per la finanza locale con l'esame dei bilanci dell'esercizio 1932.

Pertanto, anche le spese sostenute per la manutenzione delle strade di seconda classe fino all'entrata in vigore del Testo Unico n. 1175, e, cioè, sino a tutto l'anno 1931, in quanto a tali spese le provincie non abbiano potuto far fronte coi propri mezzi, sono state

conglobate in codesti disavanzi di esercizi anteriori, sistemati nel modo anzidetto.

A prescindere, quindi, che per la maggiore parte delle strade aventi i requisiti per essere classificate nella seconda classe non è mai intervenuto, nei sensi voluti dalla legge, un formale atto di classifica, dalla cui emanazione l'impegno del concorso da parte dello Stato avrebbe dovuto decorrere, sta di fatto che in seguito alle cennate provvidenze, rivolte all'assetto dei bilanci provinciali, la questione dei contributi nelle spese di manutenzione delle

strade di cui trattasi è da ritenere definitiva, come inclusa nella sistemazione generale, nè potrebbe l'Erario assumere, per tale oggetto, oneri maggiori.

« JUNG ».

Prof. GIOACCHINO LAURENTI

Capo dell'Ufficio del Resoconti.