

## CLXXXIIª TORNATA

# MARTEDI 30 MAGGIO 1933 - Anno XI

Presidenza del Presidente FEDERZONI

### INDICE

|   |      |      |
|---|------|------|
| Congedi . . . . .   | Pag. | 6420 |
| Disegni di legge:   |      |      |
| (Approvazione):   |      |      |
| « Consolidamento del contributo a favore dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze » (1598) . . . . .  |      | 6420 |
| « 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) . . . . .  |      | 6420 |
| « 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 medesino » (1594) . . . . . |      | 6420 |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 203, concernente provvedimenti tributari a favore dell'industria automobilistica » (1595) . . . . .  |      | 6421 |
| « 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) . . . . .  |      | 6421 |
| « 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) . . . . .   |      | 6421 |
| « 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) . . . . .   |      | 6422 |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 227, concernente elevazione dei limiti di età per l'ammissione agli impieghi » (1617) . . . . .  |      | 6422 |

|   |      |
|---|------|
| « 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) . . . . . | 6422 |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 202, contenente norme relative alle Commissioni Reali degli avvocati ed a quelle dei procuratori » (1619) . . . . .  | 6423 |
| « 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) . . . . .  | 6423 |
| « 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) . . . . .   | 6423 |
| « Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 346, concernente nuove concessioni in materia di importazioni ed esportazioni temporanee » (1643) . . . . .   | 6423 |
| (Seguito della discussione):  |      |
| « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934 » (1605) . . . . .   | 6424 |
| SECHI . . . . .   | 6424 |
| ANTONA TRAVERSI . . . . .   | 6431 |
| DE VITO, relatore . . . . .   | 6433 |
| CIANO, ministro delle comunicazioni . . . . .   | 6433 |

|                                |      |
|--------------------------------|------|
| Relazioni:                     |      |
| (Presentazione) . . . . .      | 6442 |
| Votazione a scrutinio segreto: |      |
| (Risultato) . . . . .          | 6443 |

La seduta è aperta alle ore 16.

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

#### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Agnelli per giorni 5; Bonardi per giorni 8; Boncompagni per giorni 6; Contarini per giorni 6; Fantoli per giorni 4; Grosoli per giorni 8; Marescalchi Gravina per giorni 15; Odero per giorni 6; Poggi Cesare per giorni 8; Suardo per giorni 2; Tiscornia per giorni 15.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:  
« Consolidamento del contributo a favore dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze » (N. 1598).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Consolidamento del contributo a favore dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

#### Articolo unico.

Il contributo annuo di lire 200.000 dello Stato a favore dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze, di cui alla legge 17 marzo 1930, n. 412, continuerà ad essere corrisposto, nella misura ridotta di lire 176.000, per gli esercizi finanziari 1932-33 e successivi.

La somma graverà nella misura di lire 140.800, complessive sui bilanci del Ministero delle colonie e dei governi coloniali, di lire 17.600 su quello del Ministero degli affari esteri e di lire 17.600 su quello dell'agricoltura e delle foreste.

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 5 gennaio 1933, n. 133, che proroga una norma transitoria circa la formazione dei Consigli di disciplina per gli ufficiali della Regia aeronautica » (N. 1593).

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

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

#### Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 5 gennaio 1933, n. 133, che proroga la disposizione transitoria prevista nella tabella (allegato 3), annessa alla legge 17 marzo 1930, n. 337, riguardante la formazione dei Consigli di disciplina per gli ufficiali della Regia aeronautica.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:  
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 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 » (N. 1594).

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

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 135, recante disposizioni relative al reclutamento degli ufficiali della Regia guardia di finanza ed all'avanzamento dei sottufficiali e militari di truppa appartenenti al Corpo medesimo, con le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 14, dopo le parole « i sottufficiali », aggiungere « gli appuntati »;

b) dopo l'articolo 14, aggiungere il seguente articolo 14-bis:

« L'indennità, spettante agli ufficiali della Regia guardia di finanza di cui agli articoli 14-bis e 14-novies, aggiunti al Regio decreto-legge 24 luglio 1931, n. 1223, convertito nella legge 21 dicembre 1931, n. 1710, è regolata, agli effetti tributari, dalle stesse disposizioni vigenti per l'opera di previdenza a favore del personale civile e militare dello Stato ».

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 203, concernente provvedimenti tributari a favore dell'industria automobilistica » (N. 1595).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 203, concernente provvedimenti tributari a favore dell'industria automobilistica ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 203, contenente provvedimenti tributari a favore della industria automobilistica.

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 9 gennaio 1933, n. 155, relativo all'impianto ed esercizio di pubblici servizi automobilistici nella provincia di Zara » (N. 1597).

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

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 9 gennaio 1933, n. 155 riguardante l'impianto e l'esercizio di pubblici servizi automobilistici nella provincia di Zara.

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. 202, concernente modificazioni al sistema di riscossione della tassa radiofonica sulle valvole termoioniche » (N. 1601).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 202, concernente modificazioni al sistema di riscossione della tassa radiofonica sulle valvole termoioniche ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 202, concernente modificazioni al sistema di riscossione della tassa radiofonica sulle valvole termoioniche.

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

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**

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

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

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

**MARCELLO, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 332, concernente agevolazioni tributarie per gli acquisti di beni immobili effettuati da Istituti di credito.

**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. 227, concernente elevazione dei limiti di età per l'ammissione agli impieghi » (N. 1617).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 227, concernente elevazione dei limiti di età per l'ammissione agli impieghi ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

**MARCELLO, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 227, concernente elevazione dei limiti di età per l'ammissione agli impieghi.

**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 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 » (N. 1618).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « 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 della industria estrattiva carbonifera dell'Istria ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

**MARCELLO, segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il 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.

**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.

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929-33 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 MAGGIO 1933

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « 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 » (N. 1619).

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

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 262, contenente norme relative alle Commissioni Reali degli avvocati ed a quelle dei procuratori.

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 3 aprile 1933, n. 266, concernente conferimento di pieni poteri al Commissario straordinario dell'Istituto nazionale L. U. C. E. » (N. 1621).

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

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 3 aprile 1933, n. 266, concernente conferimento di pieni poteri al commissario straordinario dell'Istituto Nazionale L.U.C.E.

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 16 marzo 1933, n. 344, contenente disposizioni relative all'ingresso ai monumenti, alle gallerie e agli scavi d'antichità dello Stato » (N. 1623).

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

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 16 marzo 1933, n. 344, contenente disposizioni relative all'ingresso ai monumenti, ai musei, alle gallerie e agli scavi di antichità dello Stato.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 346, concernente nuove concessioni in materia di importazioni ed esportazioni temporanee » (N. 1643).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 346, concernente nuove concessioni in materia di importazioni ed esportazioni temporanee ».

Prego il senatore segretario Marcello di darne lettura.

MARCELLO, *segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 346, concernente nuove concessioni in materia di importazioni ed esportazioni temporanee.

**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.

**Seguito della 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 il seguito della discussione sullo « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 ».

**SECHI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**SECHI.** Onorevoli colleghi, l'ampio dibattito che sulla situazione delle attività marittime mercantili si è di recente concluso nell'altro ramo del Parlamento col ponderoso discorso dell'onorevole ministro delle comunicazioni, nel quale sono egregiamente lumeggiati tutti gli aspetti del complesso problema, anche in rapporto alla grave crisi che in tutto il mondo le colpisce, la perspicua relazione del collega De Vito, che abbiamo sott'occhio, ben poco consentono dire di nuovo in argomento.

Non senza titubanza mi accingo, dunque, a parlarne; e più del consueto mi è d'uopo affidarmi alla indulgenza dei colleghi.

Anche le nostre attività marittime mercantili soffrono di crisi, nè potrebbe essere altrimenti: entro certi limiti quelle di terra ferma si possono difendere dalla crisi generale con provvedimenti d'ordine nazionale; per le attività marittime questo riesce assai più difficile o precario; le ragioni sono evidenti.

Soltanto provvedimenti d'ordine internazionale, e dappertutto onestamente applicati, potrebbero all'uopo giovare: da tempo molto se ne parla e scrive; finora nulla si è concluso, e non è davvero facile concludere.

Bisognerebbe all'uopo che tutti i paesi marittimi escludessero volontariamente dal traffico, in seguito ad un accordo internazionale, una aliquota del proprio tonnello; mandando alla demolizione questo naviglio escluso, o quanto meno impegnandosi a tenerlo in disarmo per tutta la durata dell'accordo.

Un determinante di questa aliquota dovrebbe certamente essere il tonnello complessivo di ciascuna flotta, compreso — ovviamente — anche quello in disarmo alla stipulazione dell'accordo; ma non può essere questo il solo determinante, e si dovrebbe pure tenere equo conto della massa di merci che ciascun paese importa od esporta via mare. Nè deve sembrare eccessivo questo criterio a quelle marine da carico specializzate nei traffici fra paesi stranieri, nei quali — molto più che nei traffici nazionali — esse trovano possibilità di esistenza e di sviluppo. Fra le tante cose che la guerra ha mutato, vi è anche questa, che tutti i paesi marittimi civili sentono molto più di prima la necessità di prendere giusta parte con la propria bandiera ai traffici nazionali; nessuno vuol più adattarsi — come era in tempi oh! quanto diversi dagli attuali — a lasciarne troppa parte alle bandiere straniere.

Troppa parte, dico di proposito, perchè la riserva totale alla bandiera nazionale delle merci che ciascun paese esporta ed importa sarebbe cosa quanto mai deprecabile; sarebbe un assurdo economico al quale nessuno che ragioni può pensare. È questione soltanto di giusta proporzione, di equa misura, che tutti dovrebbero riconoscere.

Nella generale tristezza è molto soddisfacente constatare che la marina mercantile italiana mirabilmente resiste, e sempre più si afferma nei settori che maggiormente interessano il prestigio della Bandiera, con essa il prestigio della Nazione nel mondo. Sono i servizi di linea transoceanici, la cui maggiore attività consiste nel trasporto dei passeggeri, per i quali la nostra bandiera mantiene pieno e assoluto il primato nel Mediterraneo, conquistato dopo la Marcia di Roma; e tiene pure nel mondo il secondo posto per i grandi transatlantici di stazza lorda 20.000 tonnellate o più, di alta velocità, i più adatti ai servizi suddetti.

La Gran Bretagna ne ha per un milione

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE 1929-33 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 MAGGIO 1933

di tonnellate, l'Italia per 350.000; Francia e Germania, che seguono immediatamente, per 270.000 circa.

La grande clientela internazionale sempre più apprezza e predilige i transatlantici di nostra Bandiera. Ne risulta forte incentivo per la medesima a visitare l'Italia, per lo meno a transitarla, con evidenti molteplici vantaggi.

Debbo dire degli esponenti di così soddisfacente stato di cose? Del *Rex* e del *Conte di Savoia* che nessuna marina del mondo supera sulle linee fra l'Europa e gli Stati Uniti; del *Victoria* che tiene il primato della velocità e del lusso sulla linea delle Indie; degli eccellenti, se pure meno lussuosi, *Neptunia* e *Oceania* che assicurano rapide e comode comunicazioni fra Trieste e il Sud-America? Sono cose ben note.

Si è parlato ieri in quest'Aula della convenienza di costruire transatlantici meno lussuosi e veloci.

Probabilmente il riferimento era all'americano *Manhattan*, che però non è tanto modesto in quanto ha stazza lorda 30.000 tonnellate e velocità circa 22 nodi, molto simile ad un altro che prossimamente entrerà in servizio.

Orbene, non è forse inutile avvertire in proposito che da tempo negli Stati Uniti sono allo studio progetti di transatlantici ultra veloci e ultra lussuosi: si parla di ben 60.000 tonnellate e 30 nodi, che superano le caratteristiche del *Rex*.

È poi notissimo che da molto tempo la «Cunard» britannica ha fatto impostare un grandiosissimo transatlantico di ben 70.000 tonnellate e 30 nodi: la costruzione è stata poi sospesa, ma viva è la discussione nel Regno Unito perchè sia senza ritardo completata, e si è chiesto altresì l'intervento del Governo, che d'altronde era già intervenuto assumendo una quota del rischio costruzione nave, viste le difficoltà di collocare completamente nel mercato libero un rischio tanto grosso.

Il Governo britannico ha detto molto chiaro che non esclude affatto il suo intervento, ossia, in lingua povera, dare quattrini; ma intende subordinarlo a talune condizioni. Tutti sanno che queste condizioni sono la radicale modifica dell'attuale ordinamento delle grandi Compagnie britanniche che esercitano il ser-

vizio passeggeri con gli Stati Uniti; tutti sanno che all'uopo si vorrebbe fare in Gran Bretagna quello che il Regime Fascista da tempo ha fatto con la costituzione dell'«Italia», che accentra la gestione del naviglio ancora in proprietà della «Navigazione Generale», del «Lloyd Sabauda», e della «Cosulich».

Anche da noi, d'altronde, il suggerimento dei transatlantici meno lussuosi è già in atto per quelle linee nelle quali esso risulta opportuno; quelle del Sud-America, e ne sono ottimo esponente le belle motonavi *Neptunia* e *Oceania* della «Cosulich», malgrado la non lieta constatazione che una di queste ottime unità ha le motrici principali a combustione interna di tipo straniero.

CIANO, ministro delle comunicazioni. Dove l'hanno costruita?

SECHI. L'hanno costruita a Trieste, ma è di tipo straniero.

ANCONA. È di tipo straniero, ma l'hanno costruita a Trieste, ed hanno fatto bene.

SECHI. Non condivido affatto la sua opinione, onorevole Ancona.

ANCONA. Ripeto: hanno fatto bene a costruirla in Italia.

SECHI. Non è opportuno proseguire siffatta discussione in questa sede; con l'onorevole Ancona potremo parlarne sempre che gli faccia piacere.

ANCONA. Volentieri.

SECHI. Ma per la linea di New York le esigenze erano ben diverse da quelle del Sud-America. Si trattava di richiamare sulla rotta transatlantica meridionale, che fa capo al Mediterraneo attraverso Gibilterra, la più ricca clientela internazionale. Di farle preferire la rotta che gli anglo-sassoni ben denominano «rotta del sole», meno battuta dai cattivi tempi, meno insidiata dalle nebbie e immune dal grave pericolo delle masse vaganti di ghiaccio, che tante perdite di vite umane determinarono col disastro del grandioso *Titanic*.

Questa ricca clientela si serviva prima esclusivamente delle linee che approdano in Gran Bretagna o in Germania o nei porti francesi della Manica, perchè i piroscafi erano più lussuosi e più veloci; per attirarla sulla «rotta del sole» occorrevano navi almeno equivalenti. Questo si è appunto fatto col *Rex* e col *Conte di Savoia*.

Si è pure detto ieri in quest'Aula che nell'organizzare i servizi di linea bisogna soprattutto tener conto della clientela media che non ha eccessive esigenze di lusso e di velocità, sotto intendendo quasi che *Rex* e *Conte di Savoia* non sono i meglio adatti per tale clientela. Orbene vorrei osservare che nessun armatore di questo mondo ha mai pensato di costruire transatlantici esclusivamente per la clientela diciamo così di super lusso; ma i transatlantici ultra veloci ed ultra lussuosi di tutte le bandiere fanno grande affidamento anche sulla clientela media, ed hanno molto posto per essa.

Vediamo ad esempio il *Rex*. Posti per passeggeri classe di lusso 604, per seconda classe normale e turistica 788, per terza classe 866. Appartamentini di super lusso soltanto 15, cabine di lusso speciale con veranda privata soltanto 14. È evidentemente il grandissimo conto che anche per l'esercizio del *Rex* si fa della clientela media.

Molto soddisfacente è pure constatare che, malgrado la tristizia dei tempi, la consistenza della nostra flotta a propulsione meccanica si mantiene praticamente costante intorno a 3.400.000 tonnellate di stazza lorda. Nel 1932 la flotta britannica ha segnato flessione di 700.000 tonnellate: poca cosa certo per i 20 milioni circa di sua consistenza complessiva, ma neppure trascurabile.

Il nostro tonnello, cosa oggi di primaria importanza, migliora notevolmente la sua qualità, e mantiene pressochè costante la quantità nonostante la demolizione delle navi da carico promossa dal noto premio: che sono poi 25 modeste lirette per tonnellata di stazza lorda, sufficienti tuttavia — come i fatti dimostrano — a realizzare appieno lo scopo per il quale il Regime lo ha istituito: in primo tempo per 200.000 tonnellate, poi per altre 200.000, con recente provvedimento ancora per 200.000: un complesso quindi di 600.000 tonnellate di navi da carico la cui graduale eliminazione è così favorita, senza contare navi antiquate miste e da passeggeri, che pure si vanno demolendo senza premio. Il 31 dicembre 1932 avevamo così eliminato circa 350.000 tonnellate di naviglio poco efficiente, e le demolizioni proseguono attive nell'anno in corso.

In compenso nuovi e superbi transatlantici

da passeggeri per circa 120.000 tonnellate sono entrati in linea o prossimamente vi entreranno; ed inoltre i nostri bravi armatori da carico coraggiosamente sostituiscono notevole parte del tonnello meno efficiente, mandato a demolire, con rilevanti acquisti di navi assai migliori, che il mercato offre a prezzi di gran lunga inferiori al puro costo di nuove costruzioni.

Uno degli aspetti della crisi è appunto questa larga offerta di buone navi da carico a prezzi quanto mai bassi; e nel biennio 1931-1932 i nostri bravi armatori ne hanno acquistate per circa 170.000 tonnellate di stazza lorda, di cui ben 80.000 tonnellate nel tristissimo 1932.

Quanto mai saggio ed opportuno questo provvedimento del premio di demolizione, dappoichè se una manchevolezza poteva addebitarsi alla nostra flotta da carico era proprio l'età media troppo avanzata delle sue navi e la conseguente minore efficienza qualitativa. In tempi facili servono anche le mule zoppe, in tempi duri bisogna mandarle al macello, ossia al cantiere di demolizione. Provvedimento, inoltre, del quale, se a questo mondo ci fosse giustizia, tutti dovrebbero esserci molto riconoscenti, perchè la riduzione del tonnello mondiale costituisce il solo efficace rimedio alla crisi; 600.000 tonnellate tolte di mezzo non sono certo gran cosa di fronte ai 69 milioni circa della flotta mondiale, e ai 13 milioni circa tonnellate di naviglio oggi disarmato nel mondo; ma 600.000 tonnellate sono aliquota notevole dei tre milioni e mezzo circa tonnellate di nostra bandiera; e se tutti i paesi del mondo riducessero nella stessa proporzione le proprie flotte, la crisi sarebbe risolta per lo meno a metà.

È avvenuto invece tutto l'opposto. Altri paesi marittimi hanno istituito, sì, dopo l'Italia, un Premio detto di demolizione, che però più preciso sarebbe chiamare Premio per nuove costruzioni; dappoichè per riscuoterlo l'armatore deve commettere — naturalmente a cantieri nazionali — la costruzione di nuove navi per una rilevante aliquota del tonnello che manda a demolire. E non sono le 25 lirette pagate in Italia che non implicano obbligo alcuno di nuove costruzioni; bensì, ad esempio, 45 a 54 yens in Giappone, 30 marchi

in Germania. Provvedimenti analoghi per promuovere le demolizioni *ma insieme le nuove costruzioni, con adeguato assegno statale*, sono poi all'ordine del giorno in Gran Bretagna, in Svezia, in Norvegia.

È evidente che le nuove costruzioni così artificiosamente determinate, altro non faranno se non peggiorare vieppiù la già ben triste situazione dell'armamento; il provvedimento fascista è del tutto immune da questa grave colpa.

Quando l'avvento della nave a propulsione meccanica e a scafo metallico gradualmente stroncò la bella flotta di velieri a scafo di legno costruiti in Italia con materiali prodotti in paese, i monti erano ancora abbastanza chiomati di alberi; quando la costituzione della nuova flotta rispondente ai tempi procedeva attraverso gravi difficoltà con molta lentezza, e le bandiere straniere prendevano parte sempre più considerevole ai nostri traffici; quando le merci ricche d'oltre mare bisognava di frequente acquistarle di seconda mano nei grandi empori marittimi del Nord-Europa per mancanza di comunicazioni dirette coi paesi produttori, e le nostre esportazioni d'oltre mare erano soggette al beneplacito, per non dire al male placito delle bandiere straniere, frequenti erano le invocazioni che a tale stato di cose fosse posto rimedio.

Esagerato sarebbe dire che nulla all'uopo sia stato fatto, ma ancora più esagerato ritenere sia stato fatto a sufficienza e coi criteri migliori.

Ben ne abbiamo sentito le conseguenze durante la guerra, quando giorno per giorno bisognava invocare da altri — e non sempre si otteneva — il tonnellaggio necessario per gli approvvigionamenti più urgenti; quando il mancato arrivo di un carico poteva far mancare il pane a una intera provincia, e somme ingentissime ci è costato il noleggio di naviglio straniero pagato a prezzi non alleati.

Avevamo allora soltanto un milione e mezzo circa di tonnellate di stazza lorda di naviglio a propulsione meccanica, che le vicende della guerra falcidiarono notevolmente. Con l'apporto di nuove costruzioni e di acquisti all'estero, lautamente pagati perchè allora i noli erano alti e chi vendeva profittava, con l'apporto di notevole aliquota della flotta mercan-

tile già austro-ungarica, al tempo della Marcia di Roma avevamo circa 2.700.000 tonnellate, che in Regime fascista sono gradualmente aumentate fino a 3.400.000 tonnellate circa nel 1932; rafforzandosi delle superbe unità a tutti note, notevolmente migliorando la qualità del naviglio destinato ai servizi regolari di linea.

Notevole questo progresso quantitativo, ma niente affatto elefantiaco e appieno giustificato dalla necessità dei traffici marittimi nazionali, che nessuno vuole siano riservati alla nostra bandiera, ma ai quali è ben ragionevole pretendere essa prenda congrua parte, e abbia il naviglio all'uopo necessario.

Tanto poco esagerata è la consistenza attuale della nostra flotta mercantile, che la parte delle bandiere straniere nei traffici dei nostri porti, specialmente per le merci, è tuttora molto notevole.

Mi è stato assai facile trovare le relative statistiche con tutte le discriminazioni fra le merci partite per l'estero o dall'estero arrivate e le merci arrivate o partite da altri porti italiani, di cui si è ieri parlato in quest'Aula: mi è bastato aprire l'Annuario del Regio Istituto di Statistica, per essere subissato da nugoli di cifre, nei quali un diletante come io sono a momenti perdeva la testa. Più conclusivamente e chiaramente la Relazione del collega De Vito ci dice che nel 1931 la merce sbarcata e imbarcata nel Regno ascendeva a 32 milioni di tonnellate circa, e di queste 12.300.000 le ha sbarcate o imbarcate naviglio straniero; nel 1932 su 30.400.000 tonnellate di merce la parte del naviglio straniero ammontava a 11.200.000 circa.

Quando si escluda il traffico fra i porti italiani, cosiddetto di cabotaggio, al quale dappertutto provvede totalmente o quasi la bandiera nazionale, è evidente la parte ancora troppo notevole della bandiera straniera nei nostri traffici di lungo corso per la partita merci.

Molto migliore è la situazione per la partita passeggeri, ma anche in questo le bandiere straniere riescono a beccare notevolmente.

Nel porto di Napoli, lo scorso febbraio, 142 navi nazionali hanno sbarcato o imbarcato circa 2700 passeggeri esclusi quelli provenienti o diretti a porti italiani; e 38 navi straniere ne hanno imbarcato o sbarcato 946, evidentemente in massima parte diretti

o provenienti da porti stranieri. A Genova nel mese di aprile la bandiera italiana ha imbarcato o sbarcato 6400 passeggeri circa, esclusi quelli provenienti o diretti ad altri porti nazionali; la bandiera straniera ne ha sbarcato o imbarcato 2934, dei quali, com'è naturale, soltanto 386 provenienti o diretti a porti nazionali.

Tornando alle merci, il movimento di massa delle medesime via mare, ossia le tonnellate imbarcate e sbarcate, segna nel 1932 regresso di un milione e mezzo circa tonnellate in confronto dell'anno precedente. Di questo regresso sono state mosse doglianze ieri in quest'Aula, tanto più — se ho ben capito — che il regresso dipende esclusivamente dal movimento merci coll'estero.

In proposito credo non del tutto inutile qualche osservazione da dilettante, perchè in verità mai ho studiato a scuola di economia. È però noto anche all'uomo della strada che, da oltre un quarantennio, l'Italia è grande importatrice di materie prime, le quali possono così raggrupparsi:

Derrate alimentari che in paese non si producono come il caffè, materie prime che l'industria nazionale trasforma in prodotti lavorati e ne esporta in rilevanti quantità, materie prime diverse occorrenti all'agricoltura o all'industria che il paese non può dare a sufficienza, talora affatto. Prese le cifre dell'anno di maggiore importazione per ciascuna principale voce di siffatto gruppo nel quinquennio 1927-1931, si ha un complesso di circa tre milioni e mezzo tonnellate in un anno.

L'altro gruppo è costituito dalle derrate alimentari che anche il paese produce — cereali, carne ecc. — e dal carbon fossile; la sua massa, determinata come sopradetto, è ben 17 milioni tonnellate. Non conto i combustibili liquidi, perchè li trasportano navi speciali, quindi non interessano l'attività generale del naviglio da carico.

Abbiamo dunque una massa di 3 milioni e mezzo tonnellate merci il cui incremento è assai auspicabile, perchè indica migliore tenore di vita del popolo, maggiore attività dell'industria. L'aumento dell'altra massa di 17 milioni circa tonnellate l'uomo della strada non può considerarlo desiderabile, e il buon senso gli indica che assai sono desiderabili le

maggiori possibili riduzioni: questa è proprio la politica che ben giustamente applica con vigore tenace il Regime; battaglia del grano che è poi di tutta la produzione agricola compreso il bestiame; maggiore produzione ed impiego dell'energia idroelettrica in sostituzione del carbone; in quanto lo consentono le scarse possibilità del nostro sottosuolo — quelle finora note intendo — sfruttamento dei combustibili solidi e liquidi nazionali, al tempo stesso ricerche intense per sapere, un giorno o l'altro, quali sono le nostre reali possibilità in proposito.

Orbene, le maggiori cause di regresso nel 1932 sono appunto la ridotta importazione di cereali e di carbon fossile.

E allora l'uomo della strada deve concludere che questo regresso può considerarsi con molta tranquillità, bisogna anzi auspiare che esso segni flessioni sempre più notevoli.

L'uomo della strada può anche aggiungere che così avverrà con immenso vantaggio dell'economia nazionale e della *bilancia dei pagamenti*; e di questa molto probabile probabilità bisogna tenere il dovuto conto nelle determinazioni inerenti ampliamenti dei porti principali, aumento delle comunicazioni dei medesimi col retroterra; bisogna pure tenerne conto quando si parla di ulteriori sviluppi della marina da carico.

Ritornando alle cifre del movimento marittimo, si constata che — escluso il traffico merci e passeggeri fra i porti nazionali — poco meno di metà delle merci importate dall'estero o all'estero esportate si serve della bandiera straniera, e questa serve altresì un notevole numero di passeggeri provenienti dall'estero o all'estero diretti.

Queste constatazioni, che chiunque può fare, costituiscono ben probante risposta alle stolte doglianze che, da qualche tempo, troppo di frequente si leggono nella stampa straniera ed hanno talora eco nelle aule legislative di altri paesi, per la ingiusta concorrenza della nostra bandiera, per il così detto protezionismo statale, che tale concorrenza rende possibile.

Tanto più stolte, anzi assurde, queste doglianze quando — come di frequente avviene — esse concludono per invocare protezionismo statale alla propria bandiera; quando vengono da paesi che assai più del nostro profitano del movimento marittimo mondiale.

La verità vera è, non si dolga l'onorevole ministro se dico anch'io la mia in argomento, nonostante egli lo abbia egregiamente sviscerato nel suo recente discorso alla Camera dei deputati; che talune privilegiate posizioni di anteguerra non sono più integralmente sostenibili. Nessun paese del mondo, il quale abbia soltanto pochi chilometri di spiaggia, e talora anche quelli che non vedono il mare, vuole oggi rinunciare ad una propria marina mercantile di congrua efficienza; tutti i paesi marittimi, e sono alla testa quelli ove più forte si sentono oggi le ingiuste doglianze, hanno sempre cercato di promuovere lo sviluppo e l'efficienza della propria marina mercantile; quando non riuscirono fu per mancanza di capacità non di volontà; al cosiddetto protezionismo tutti hanno ricorso quando lo hanno ritenuto utile, ne hanno fatto a meno, talvolta più a parole che a fatti — perchè infinite sono le maniere di applicarlo — quando la fioridezza delle proprie attività marittime lo rendeva superfluo e talvolta anche nocivo.

Altra verità non meno vera è che la nostra marina mercantile continua ad esercitare le sue maggiori attività nei traffici che interessano il Regno e le Colonie; continua ad avere *carattere essenzialmente nazionale*, come più o meno può dirsi delle marine mercantili di Francia, Germania, del continente europeo in genere, esclusi gli Stati scandinavi e la Grecia.

Altre marine invece, a cominciare dalla britannica, trovano largo campo di attività e di guadagno nei traffici fra porti stranieri; talune vengono con metodica costanza a rastrellare passeggeri e merci nei grandi porti del Tirreno, ove possono fare scalo con spesa insignificante perchè prossimi alla grande rotta nord-Europa, Gibilterra, Suez, spesa — quindi — coperta con vantaggio anche imbarcando pochi colli di mercanzia o qualche melanconico passeggero strappati alla nostra bandiera con noli di favore.

Orbene, mai è esistito un nostro servizio di linea in partenza, puta caso, da Londra, da Rotterdam, da Amburgo; e se in tempi migliori a qualcuno venisse la bislacca idea di istituirlo, nessun incoraggiamento, credo, avrebbe dal Regime.

Ultima verità non meno vera è, che nessun aiuto di carattere permanente ha dato il Re-

gime fascista alla marina da carico e nemmeno a notevole parte della marina da passeggeri.

Su 3.400.000 tonnellate di nostro naviglio soltanto 750.000 circa fruiscono di sovvenzione.

Il modesto premio detto di navigazione, di cui attualmente gode la marina da carico nazionale, ha carattere temporaneo, e il Regime lo ha accordato a parziale risarcimento del grave danno che gli armatori italiani soffrono per la caduta della sterlina, delle valute scandinave, di recente del dollaro. Come potrebbe altrimenti l'armatore italiano, che riscuote i noli in sterline, cadute da 92 a circa 65 nostre lirette italiane, e deve pagare buona parte delle spese in valuta nazionale, sostenere la concorrenza dell'armatore britannico o scandinavo che riscuote sì sterline o corone svalutate, ma paga tutte le sue spese con la stessa moneta?

Si è accennato ieri — se non ho mal capito — alla convenienza di escludere da questo premio di navigazione le navi da carico nazionali, per le traversate che esse compiono trasportando merci tra porti stranieri.

Io, in verità, sono contrario a questa discriminazione, che fra l'altro avrebbe carattere antiliberista al cento per cento.

Se una cosa conviene forse dire in materia, è di badare che non profittino del premio navi straniere artificiosamente iscritte all'uopo alla bandiera italiana, perchè il premio andrebbe a vantaggio di stranieri, e soltanto qualche briciola ne resterebbe ai presta nome italiano.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma la nave una volta entrata non esce, perchè vige sempre la legge che per la dismissione della bandiera ci vuole uno speciale permesso del Governo.

SECHI. Ma il permesso ci vuole per uscire, non per entrare.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Una volta che la nave è entrata, resta sotto bandiera nazionale.

SECHI. Ma intanto il vantaggio del premio lo gode il capitalista straniero, e questa nave viene a far concorrenza a quelle veramente italiane...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma chi può garantirci che di tutte le navi che

hanno bandiera nazionale, qualche carato non sia all'estero?

SECHI. Se si tratta soltanto di qualche azione, è cosa naturale; ma se il fatto è compiuto artificiosamente, allora non si tratta più di qualche azione bensì di tutto il capitale.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ciò non è possibile. Ella, onorevole Sechi, m'insegna che non ci può essere una nave nazionale per la quale la maggioranza dei carati appartiene a cittadini stranieri.

SECHI. Questo mi obbliga a mettere i puntini sugli *4*. Fatto sta che in un certo momento si è avuta notizia...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*... della costituzione, ben lo sappiamo, di società anonime di navi, che venivano trasferite dalla bandiera inglese; ma quando gli interessati hanno saputo quali erano le nostre disposizioni di legge, si sono guardati bene da continuare a fare quello che si proponevano.

SECHI. L'idea c'è stata; sento con molto piacere che si è rinunciato ad attuarla, perchè era una pessima idea...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Idee ce ne possono essere tante! L'essenziale è che la legge difende completamente sotto questo aspetto e non c'è bisogno d'altro.

SECHI. Ad ogni modo la mia osservazione non credo fosse completamente fuori luogo; e vado avanti passando ai cantieri.

La crisi della marina mercantile gravemente colpisce tutte le bandiere, ma bene o male il 70 per cento della flotta mondiale riesce ancora a navigare, se pure con profitti assai scarsi, accontentandosi talvolta di coprire soltanto la spesa viva di esercizio.

I cantieri navali ne hanno notevolmente sentito le conseguenze, ma da qualche tempo le sentono assai di più. Gli scali sono dappertutto pressochè deserti di nuove costruzioni mercantili di lungo corso, e ben poche commesse possono ragionevolmente attendersi per tempo che non sarà certamente breve. Commesse d'altronde deprecabili come già ho avuto occasione di notare, tolte quelle pochissime inerti tipi speciali dei quali ancora oggi si può sentire qua e là bisogno.

È vero che i grandi cantieri lavorano altresì per il naviglio militare, ma non credo questo possa procurare lavoro sufficiente; intendo

lavoro che mantenga in giusti limiti il gravame delle spese generali, e non renda eccessivamente costosa la troppo scarsa produzione in atto.

Questo stato di cose dipende in misura rilevante dalla inflazione post-bellica che si è verificata anche in questa attività; quando dappertutto si vollero mantenere in piedi, talvolta ampliare, i numerosi cantieri sorti per sopperire alle necessità della guerra. Invece di ridurre, come la ragione consigliava, si è inflazionato allegramente.

Nessuna responsabilità di questo stato di cose può attribuirsi al Regime fascista. Nessun nuovo cantiere è sorto nel Regno dalla Marcia di Roma, anzi taluni sono stati definitivamente soppressi; nessun artificio ha applicato il Regime, come purtroppo è avvenuto in altri paesi a cominciare dalla Gran Bretagna col « Trade Facilities Act », per promuovere attività che non potevano essere sane e durevoli.

Ma intanto la situazione è quella che è, e colpisce gravemente anche i cantieri italiani. Nel decennio 1921-1931 la produzione media nazionale di naviglio mercantile è stata circa due milioni e mezzo di tonnellate stazza lorda, che però nel 1931 furono soltanto 1 milione 600.000; nel 1932 sono divenute 727.000. I cantieri britannici che nel decennio ebbero produzione media annua di 1.200.000 tonnellate, la hanno vista scendere nel 1932 a 188.000 tonnellate; il regresso è 85 per cento.

Quei tali progetti di demolizioni congiunte a nuove costruzioni di cui ho testè detto, devono soprattutto attribuirsi alla fame di commesse che sempre più assilla i cantieri di tutto il mondo.

Fino allo scorso anno i nostri cantieri hanno tirato avanti senza eccessivo disagio, ma esaurite ormai le grandiose costruzioni che tanto onore fanno alla nostra Bandiera, da qualche tempo la crisi si va per essi sempre più aggravando.

Bisogna dire chiaro, che nessun rilevante lavoro possono i cantieri nazionali attendere dal cosiddetto rinnovamento della flotta da carico, del quale di frequente si parla a vanvera. Il premio di demolizione promuove certo tale rinnovamento; ma gli armatori — che sono i migliori giudici in materia — preferiscono sostit-

tuire il naviglio che mandano alla demolizione acquistando all'estero le navi buone o almeno discrete che è facile trovare a prezzi quanto mai convenienti. Il Regime lascia completamente liberi tali acquisti, salvo ad esigere che qualunque nave italiana in esercizio presenti tutte le dovute garanzie di efficienza per la sicurezza della navigazione: ma queste garanzie non sono affatto un privilegio delle navi nuove o di costruzione recente.

Credo che tenendo ferme queste direttive, senza troppo badare alle voci — diciamo pure agli interessi — che ne vorrebbero vedere in atto altre ben diverse, l'onorevole ministro aggiungerà un'altra benemeranza alle numerose acquisite nel governo della marina mercantile. Mi riferisco, s'intende, alle navi da carico, non a quelle costruite specialmente per trasportare passeggeri, alle quali vanno applicati altri criteri; l'onorevole ministro lo ha fatto con grande larghezza di vedute e, ciò che più importa, di opere; nessun dubbio, ancora lo farà nell'avvenire, ma non credo ne potrà sorgere lavoro sufficiente per tutti i grandi cantieri navali nazionali.

Un riordinamento generale, inteso a meglio proporzionarne la capacità complessiva di lavoro alle contingenze del tempo, a mio sommo avviso, non può essere ulteriormente procrastinato. E poichè il suicidio è contro natura, credo all'uopo necessario l'intervento del Governo, che già tanti eccellenti risultati ha dato in casi analoghi.

Onorevoli colleghi, il discorso che vi ho propinato non è a tinte rosee; ma il Regime ci ha abituato a guardare in faccia le difficoltà, a superarle con la tenacia dei forti, con la fede dei credenti.

Le attività marittime italiane, sorrette ed animate dalla ferma mano, dalla elevata mente di chi da oltre dieci anni ne tiene il governo, vinceranno le difficoltà del tempo presente; sempre più diverranno — come il Duce le vuole, come ben meritano i nostri valenti armatori, la nostra brava gente di mare — fattore di buon lavoro per queste e per quelli, determinante primario di potenza, di grandezza per la Patria nostra. (*Applausi*).

ANTONA-TRAVERSI-GRISMONDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONA-TRAVERSI-GRISMONDI. Onorevoli colleghi, la discussione di questo bilancio mi offre l'opportunità di prendere la parola quale rappresentante, e ne sento il pregio altissimo, l'Associazione Nazionale delle Famiglie dei Caduti nella Commissione consultiva per il compimento della grande opera, intesa a dare definitiva degna cuna di pace a tutti i militari deceduti a causa della nostra santa guerra.

Il 19 gennaio 1922 il Governo concedeva agli stretti parenti dei Caduti la riduzione ferroviaria del 70 % per un viaggio, una volta l'anno, ai luoghi delle lor sepolture; e l'Amministrazione delle ferrovie assoggettava tale concessione all'obbligo del percorso più breve.

Per ciò, tutti coloro che dall'Italia meridionale vogliono recarsi ai cimiteri nell'antica zona di guerra, devono percorrere la linea adriatica, e la stessa via debbono seguire coloro che dal settentrione, ove per varie ragioni risiedono, vogliono andare nel mezzogiorno ai campisanti dei paesi nativi, dove le salme furono traslatate.

Ora molti di quei dolenti hanno espresso il desiderio di potere, invece, passare per Roma, e cogliere così l'occasione di farvi una sosta.

Sembra a me che tale desiderio non sia punto in contrasto con lo scopo pietoso del loro pellegrinaggio, poichè visitare la Capitale, più che essere uno svago, è divenuto quasi un dovere per tutti i buoni Italiani che ne abbiano la possibilità; e il Governo stesso fa del suo meglio per richiamarveli.

In Roma, le cui aurore nuove furono incorporate dal sangue generoso sparso sui campi di battaglia contro i nemici di fuori, così come da quello di una miracolosa gioventù contro i nemici di dentro, in Roma si compendia oggi tutta la grandezza della Patria. Per tanto, qui più che altrove, coloro che per essa sacrificarono gli affetti più santi potranno rasciugare le proprie lacrime, vedendo, per molti segni tangibili, che non fu sacrificio sterile.

E tra essi i più angosciati, quelli che non sanno da quale luogo evocare presso il focolare domestico l'immagine dello scomparso, nè a quale fossa appoggiare l'anima per sollevarla nella preghiera, qui, davanti all'Ara del Milite Ignoto, l'eroe senza piastrino, simbolo del valore di tutti, potranno nudrire la dolce

illusione che vi siano dentro racchiuse le spoglie del loro diletto perduto.

Ma poichè dalle alte regioni delle idealità bisogna, pur troppo, discendere spesso alle dure realtà terrene, che, per noi, sono i moniti dei bilanci, giova notare che nessun danno ne verrebbe alla Amministrazione delle ferrovie, bensì il vantaggio del percorso più lungo.

Vero è che forti riduzioni ferroviarie per visite a Roma si concedono ora assai di frequente; ma bisogna anche considerare che la maggior parte dei parenti dei Caduti è povera gente, la quale non potrebbe sostenere, oltre alla spesa di un nuovo viaggio, l'aggravio di quelle comuni della vita per l'assenza di qualche giorno dalla propria casa. Io so, ad esempio, di una santa vecchia, la quale ogni mese, sofferendo con animo sereno le più dure privazioni, mette religiosamente da parte la piccola quota della sua pensione, a ciò che, il giorno anniversario della morte del suo figliuolo, non le manchino i mezzi per andare a piegar le ginocchia sulla tomba di lui.

Consentitemi, onorevoli colleghi, un ricordo personale. Nell'Ufficio « Cure e onoranze alle Salme dei Caduti in guerra » di Udine, al quale ebbi l'onore di appartenere per vari anni, e dove svolgevo particolarmente opera di pietà e di conforto, io avevo fatto porre sopra una parete della mia stanza la scritta seguente: « Nessun desiderio di congiunti di prodi deve rimanere inesaudito »; e procurai sempre che alle parole rispondessero i fatti.

Non questa larghezza di promesse doveva sembrare soverchia a me, che là, sotto la divisa militare, rappresentavo la Patria riconoscente, e avevo potuto conoscere tutta la grandezza di quelle anime, vivendo insieme in tanta intimità di affetti all'ombra di una morte, la quale è divenuta col tempo sempre più radiosa luce di gloria.

Nè parrà soverchio a voi, onorevoli colleghi, se io vi dirò di una madre romana, e, più che romana, spartana, la quale, appena le giunse dal campo la ferale notizia, corse silenziosamente in un canto della casa deserta a prendere la bandiera tricolore, e la espose al balcone della camera, dove l'adolescente aveva dormito i suoi sonni tranquilli; di un'altra madre, romana ella pure, la quale sul sacro colle di Redipuglia volle dar braccio ai nostri soldati

per scavare la cella terrestre, che doveva accogliere le Salme de' suoi due gemelli, caduti entrambi da prodi a un mese di distanza, e poi, a ciò che fossero ancor più uniti nella morte, con le sue mani legò le due bare con un filo di ferro spinato; di una donna del popolo, la quale, per rintracciare la tomba del suo figliuolo, venne a piedi da Livorno a Udine, infaticata per più di quattro mesi, e stendendo ogni giorno qua e là la mano per procacciarsi almeno un tozzo di pane; di una mamma ancora, la quale ebbe la sovrumana forza di animo di assistere a quindici esumazioni di Salme nella speranza di identificare quella della sua creatura, e poi che ne ebbe la confortevole certezza, la avvolse nello stesso lenzuolo, su cui era nata, e che ella aveva portato con sè; di una sorella infine, che, dopo essere stata per più di mezz'ora china, con la stessa ansia, sopra una piccola cassa, colma di ossa disgiunte, crudelmente delusa mi scrisse queste parole, che solo un grande poeta avrebbe potuto pensare: « Per quanto io abbia esaminato con tutto il mio religioso amore la conformazione del cranio, il disegno dell'orbita dell'occhio, la dentatura, non sono riuscita a riconoscere mio fratello. E questo mi tormenta come un rimorso. Ho orrore e pietà delle mie mani, che, forse, hanno toccato le care ossa, e non hanno capito! »

Mirabile falange di donne Italiane! Non una sola io ho sentito mai imprecare contro la guerra, ma tutte le ho viste, nel conforto della fede, piangere in silenzio. E, degni di esse, i padri, i figli, i fratelli, che, per amore di patria, hanno trasfigurata la pena in purissimo orgoglio.

Onorevoli colleghi, forse lo sfogo della mia tenace passione mi ha trascinato a soverchie parole; ma mi conforta la vostra commossa attenzione, mentre sentivo debito mio il rendere omaggio ai congiunti dei Caduti in questa Assemblea, dove sono pur molti di loro, ai quali reverente m'inchino.

Ora, non certo io posso chiedere che il frontone di ogni Ministero s'illumini della stessa scritta, che era nel mio ufficio di Udine, a vantaggio di quella schiera infinita di superstiti; ma per il desiderio modesto, che, per mio mezzo, essi rivolgono all'onorevole Ministro delle comunicazioni, confido nel benevolo

accoglimento di lui, che sa, anche di sua persona, di quali eroismi rifulga la nostra guerra.

Sarà per essi prova tangibile che il cuore della Nazione è sempre amorosamente vigile su loro.

E a me è grande alterezza il farmi interprete della gratitudine e della devozione, radicate nel profondo dell'animo, di tutta la dolente e gloriosa famiglia verso il Governo Fascista, e, in particolar modo, verso il Duce magnanimo, che delle loro gramaglie fece le Camicie Nere, rivendicatrici della vittoria e dell'olocausto dei loro cari. (*Vivissimi, generali applausi, molte congratulazioni*).

DE VITO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE VITO, *relatore*. Ho già tanto approfittato della cortesia dei miei colleghi che hanno avuto la pazienza di leggere la mia lunga relazione, che credo doveroso rinunciare alla parola, pur confermando l'approvazione piena e incondizionata della Commissione per l'opera del ministro e del Regime in tema di comunicazioni. (*Applausi*).

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIANO. Onorevoli senatori, al termine della laboriosa seduta di ieri, il senatore Mariotti, l'illustre presidente della Commissione di finanza, con la sua finissima arguzia, disse: « Se il bilancio dell'aeronautica è passato naturalmente... a volo, quello delle comunicazioni, forse per una nostalgica riesumazione, procede con una diligenza, sulla quale sono saliti molti oratori; qualcuno (non so chi) è montato perfino sull'imperiale ».

Comunque, sia ai passeggeri della diligenza che a quelli saliti sull'imperiale, io esprimo la mia gratitudine, per aver portato nella discussione odierna la loro competenza e il loro consiglio.

*Bilancio delle comunicazioni*. — Cominciamo dalle ferrovie che hanno formato oggetto della maggiore attenzione da parte degli onorevoli senatori. I risultati finanziari dell'esercizio 1932-33 sono ormai a tutti noti; sono stati ripetuti e stampati ovunque: le previsioni sono per un deficit che non supererà i 650 milioni. Il bilancio che è sottoposto alla vostra approvazione è compilato (credo che in questo siano

tutti d'accordo) ispirandosi alla realtà, senza nulla nascondere, senza nulla velare, ispirandosi alle condizioni attuali del traffico, con tutte le falcidie, e con tutte le riduzioni già verificatesi; per esso è previsto un deficit di 675 milioni.

La riduzione del traffico, che dal 1929-30 all'esercizio in corso è stata circa del 36 per cento, ha, come ieri è stato detto, fortemente contratto le entrate. L'amministrazione, come è da tutti riconosciuto, anche dai più severi censori, è stata oculata nel frenare le spese. Ha fatto tutte le economie possibili, tutte le economie che la dignità e la sicurezza di un servizio pubblico, come quello ferroviario, consentono. Io posso ripetere qui quello che già dissi alla Camera: ossia che la sicurezza e l'efficienza del servizio ferroviario, pur attraverso la rigida economia compiuta, sono tali da permettergli di rispondere assolutamente ad ogni evento.

Quali sono le direttive tecniche dell'amministrazione ferroviaria? Semplicissime! Chiarissime! Elettrificazione di tutte le linee principali; i servizi affluenti alle linee principali saranno effettuati da automobili su rotaie. Parleremo dopo, onorevole Crespi, delle « Micheline » e delle « Littorine ». Permettetemi, frattanto, di rispondere, come è mio dovere, a tutte le domande che mi sono state rivolte.

Il senatore Federico Ricci, l'immanecontraddittore, benevolo contraddittore (ed ormai è una consuetudine che io abbia scontri verbali con lui), ha incominciato a parlare dei passaggi a livello e ha detto: mi sono accorto che, l'ultima volta che ho parlato dei passaggi a livello, non ho avuto un grande successo. Credo che eravamo tutti della stessa opinione, ma non credo che egli abbia avuto un grande successo nemmeno ieri.

FEDERICO RICCI. Si vede che sono pericolosi!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Specialmente perchè sono a livello. Le cose che sono a livello sono sovente le più irte.

Passaggi a livello: qua c'è un lato tecnico ed un lato umanitario. Sul lato umanitario siamo tutti d'accordo: bisogna fare quanto più è possibile per evitare le disgrazie ai passaggi a livello.

Lato tecnico: il passaggio, che prima era

solo uno spavento per gli autocarri e le automobili, oggi è uno spavento anche per le locomotive e per i treni, perchè quegli autocarri che ieri qui in Senato sono stati battezzati col nome di Carnera (autocarri Carnera), sono, per volume e peso e potenza, tali da produrre danni al più forte convoglio ferroviario. Abolire i passaggi? Sta bene; ma non bisogna nemmeno nel campo umanitario esagerare le conseguenze dei massacri ai passaggi a livello. L'onorevole senatore Ricci, amante com'è delle statistiche, ci ha portato la statistica delle disgrazie avvenute sulla rete ferroviaria negli ultimi quaranta giorni. Ricordo di aver detto al senatore Ricci: anche dal lato umano inquadrriamo il problema nella sua cornice giusta. Tutte le disgrazie che avvengono ai passaggi a livello durante un anno sono meno della metà di quelle che avvengono nella sola città di Milano per la circolazione stradale. Ora, mentre nessun grido s'leva per la circolazione stradale della città di Milano, tutti, e giustamente, s'agitano per le disgrazie che avvengono ai passaggi a livello. Il senatore Federico Ricci ci viene innanzi con la statistica di due morti e quattro feriti, e allora io ho immediatamente telefonato a Milano per vedere di confortare con le cifre l'asserzione da me fatta.

Dalle statistiche che mi hanno telefonato, ho visto che in questi ultimi 40 giorni le disgrazie avvenute a Milano, per la circolazione stradale, sono più che il doppio di quelle avvenute sulle ferrovie. Ripeto, siamo tutti d'accordo ed è giusto che bisogna fare tutto il possibile perchè anche una sola vittima umana sia risparmiata.

Il senatore Federico Ricci ha detto che per sostituire i passaggi a livello non occorre una grande spesa: con 35 mila lire si fa l'opera di calcestruzzo, con altre 40 o 50 mila lire si fanno i trasporti di terra che occorrono per le due rampe: occorrono in totale 70 mila lire; ma voglio essere generoso, ha detto l'onorevole Ricci, vi metto il doppio: 140 mila lire.

**RICCI FEDERICO.** Nei casi più semplici.

**CIANO, ministro delle comunicazioni.** Va bene, nei casi più semplici. Ma io non so donde l'onorevole Ricci abbia ricavato questi dati: forse da qualcheduno dei numerosi volumi che egli aveva sul suo tavolo quando parlava.

**RICCI FEDERICO.** Avevo solo questa relazione.

**CIANO, ministro delle comunicazioni.** Non credo perchè è una pubblicazione che io conosco, e le posso asserire che in essa non c'è alcuna sostituzione di passaggio a livello che sia costata la somma da lei indicata. Gli ultimi cavalcavia fatti in condizioni abbastanza facili, nella Venezia-Giulia, sono venuti a costare una media di 400 mila lire, e se le difficoltà aumentano, se si devono deviare linee, sovrappassare doppi binari o linee elettrificate, espropriare e demolire fabbricati, allora il problema si complica e le 400 mila lire possono diventare tre milioni.

Del resto se l'onorevole Federico Ricci lo desidera, assuma lui l'impresa della costruzione di qualcuno dei cavalcavia: io sono disposto a dargli anche 160 mila lire. Quando lei vuole, onorevole Federico Ricci, venga da me e vedrà che se vorrà assumere tali lavori ai prezzi che lei ha ricavato dalle sue statistiche, sarà costretto a cambiare queste statistiche. (*Si ride*).

Il senatore Ricci ha fatto poi tre sostanziali osservazioni sul bilancio. Ossia ne avrà fatte magari trecento, ma tre sono importanti.

Ha detto: Guardate, dai miei conti risulta che voi avete svalutato, senza una ragione plausibile, il valore delle scorte del carbone per 33 milioni. Da dove li avete tirati fuori questi 33 milioni? Questo mi lascia perplesso e questa perplessità mi porta a dire che voi non dovete aver svalutato le scorte dei vostri magazzini.

Non solo, ma io trovo che le vostre scorte di magazzino, in un periodo di economia come questo, sono molto aumentate di circa 100 milioni.

Non è avvenuto per caso ciò che talvolta si verifica nelle società private, e cioè si è fatta una rivalutazione delle scorte con un gonfiamento del magazzino?

Questo, se non erro, era quello che diceva ieri, onorevole Federico Ricci.

Il « 33 » è una cosa che riguarda lei!... (*Si ride*) perchè non risponde affatto ai calcoli più attendibili che abbiamo fatto noi. C'è una svalutazione delle scorte, ma bisogna che io premetta all'onorevole Ricci tutto il meccanismo di queste scorte di magazzino.

Il magazzino ha una amministrazione propria, con bilancio proprio, che, come gestione, in parte afferisce al bilancio di esercizio, mentre, come giacenza, afferisce naturalmente al bilancio patrimoniale.

Questa gestione ha il suo bilancio, che viene formato segnando da una parte le spese per gli acquisti e dall'altra contabilizzando i materiali prelevati ed addebitati ai diversi servizi ed alle officine. In tutti gli anni, alla chiusura dell'esercizio, viene chiuso anche questo bilancio il quale è generalmente attivo, perchè i prelievi sono fatti registrandoli con un valore cautelativo. Negli anni passati in questa gestione di magazzino (che è una gestione anch'essa controllata dalla finanza e dalla Corte dei conti) si è andata formando una riserva (che lei giustamente non poteva rilevare dal semplice esame del bilancio), derivante appunto dai saldi attivi della gestione.

Da questa riserva, formatasi nei bilanci passati, è stato così possibile fare la deduzione necessaria per aggiornare il prezzo delle scorte del carbone al prezzo corrente del mercato: deduzione che, rifacendo i calcoli dell'onorevole Ricci con le necessarie rettifiche, risulterebbe non di 33 ma di 22 milioni.

Ed è appunto in base a quello che lei temeva, e che non è avvenuto, che tutte le giacenze di magazzino sono state perfettamente aggiornate ai prezzi correnti del mercato. Non ha quindi nessuna ragione di essere quella svalutazione di 200 milioni che lei arbitrariamente ha creduto che dovrebbersi ancora fare. Anzi le posso garantire che tutta l'amministrazione del magazzino è esatta e perfettamente aggiornata ai prezzi correnti.

Circa poi l'aumento delle giacenze, dichiaro all'onorevole Ricci che esso non è affatto dipendente da una gonfiatura dei valori, ma da veri e propri acquisti di materiali che il Governo, nell'interesse dell'amministrazione ferroviaria e della nazione, ha creduto di compiere.

Del resto, onorevole Ricci, se questa perplessità dovesse ancora permanere nell'animo suo, le dichiaro qui pubblicamente che personalmente e con tutti i miei dipendenti e con tutte le pezze di appoggio sono disposto ad esaminare con lei ed a dimostrarle l'esattezza di tutto quello che ho asserito. Non voglio nemmeno

per un momento che nell'animo suo possa restare una perplessità su una cosa che è così chiara e luminosa come il sole meridiano.

Un'altra questione che l'onorevole Ricci ha toccato è quella delle pensioni. Egli ha detto: le pensioni gravano troppo sul bilancio dell'esercizio ferroviario ed ha ragione. Infatti l'esercizio futuro è gravato per 405 milioni. L'onorevole Ricci ha osservato che manca la riserva matematica. Ma la colpa è forse nostra?

RICCI FEDERICO. Non avete costituito questa riserva.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non l'abbiamo costituita noi o i suoi amici, visto che lei ritorna sempre al 1921-22? E qui le darò una semplice dimostrazione. Fin dallo esercizio delle società private, le casse pensioni dei ferrovieri presentavano una deficienza rispetto alla riserva matematica occorrente. Quando l'esercizio da privato si trasformò in esercizio di Stato, ebbero luogo delle cause promosse dallo Stato contro le società ferroviarie per i disavanzi delle Casse pensioni. Nel 1919 avvenne l'estensione delle pensioni statali al personale ferroviario, cambiando naturalmente tutto il sistema del giuoco attuariale delle pensioni stesse. Quindi si ebbe una maggiore deficienza di riserva matematica.

Onorevole Ricci, per concludere, lei ricorderà le leggi del 1923 e del 1924 che hanno regolato la questione delle pensioni ferroviarie. Sono disposizioni fasciste con le quali, pur provvedendo ad aumentare il fondo, si è alleggerito lo Stato di varie decine di milioni all'anno. Ed il fatto è nei numeri. La consistenza attuale del fondo pensioni è di 1175 milioni. Di questi 1175 milioni, 320 milioni sono stati portati in aumento dal Governo Fascista. Guardi dunque se siamo stati noi a non preoccuparci della cosa! Il patrimonio del fondo pensioni si è aumentato di oltre un terzo in confronto all'ammontare prima raggiunto, e l'aumento è stato costituito in questi anni di Governo Fascista, con l'assegnazione di quei 40 milioni che per otto anni abbiamo versato e di cui S. E. Rava fu forse il primo a rilevare l'importanza, che illustrò al Senato. Quindi il rimprovero dell'onorevole Ricci è destituito di ogni fondamento. Se un governo si è preoccupato di ricostituire

gradualmente la riserva matematica al fondo pensioni, è stato proprio il Governo Fascista. E con dei numeri, onorevole Ricci, non con delle smorfie! 320 milioni in otto anni!

RICCI FEDERICO. Di quanto sono aumentati gli stipendi nello stesso tempo?

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Che cosa significa questa domanda? me la spieghi! Potrebbe dire: E la luna quando sorge? Mi domando, in base a quale criterio lei dice questo?

Questi sono fatti indiscutibili e non si possono contraddire. Ma andiamo oltre.

Sta di fatto che 320 milioni della riserva matematica delle pensioni sono stati costituiti dal Governo Fascista.

Il senatore Federico Ricci ha continuato nel suo esame comparativo tra il bilancio del 1921-22 (è un'epoca forse per la quale egli avrà delle nostalgie) ed il bilancio del 1932-33. Non ha confessato il movente di questa comparazione; ma, in fondo, voce per voce, paragonava il bilancio 1921-22 con il bilancio 1932-1933. Forse voleva dire: « Guardate che si somigliano molto; come *deficit!* »

Onorevole Federico Ricci, non posso seguirlo nell'esame analitico di tutti i capitoli del bilancio, il quale porta a conclusioni ben diverse. Sono due bilanci che non si possono paragonare in modo assoluto; le conseguenze sono talmente dipendenti da fatti diversi, che non ammettono nessun confronto tra di loro. Il bilancio 1921-22 è un bilancio del disordine, della degradazione morale e sociale (*Applausi vivissimi*); quello del 1932-33 è un bilancio dell'ordine perfetto, che risente, in minor misura delle altre ferrovie, di tutte le costrizioni di una crisi mondiale e che risente, è inutile negarselo, della concorrenza automobilistica; fattore nuovo che non esisteva evidentemente nel 1921-22. (*Applausi*).

Sono conseguenze, onorevole Ricci, perfettamente misurabili, perfettamente chiare alla mente e allo spirito di tutti, forse meno che al suo. Per il mio sono palmari.

Il senatore Ricci ha fatto qualche altra osservazione sulle tariffe passeggeri e sulle tariffe merci. Egli ha detto: vi sono troppe concessioni. Ma qualcuno degli oratori intervenuti in seguito nella discussione ha detto: tutte queste concessioni (ed aveva ragione) possono

costituire la prova generale di un rimaneggiamento di tariffe. Sicuro! Possono essere la prova generale di un rimaneggiamento che, prima o poi, si dovrà fare per rendere il prezzo dei servizi pubblici adeguato alla capacità di acquisto della moneta; ma intanto esse arrecano dei vantaggi, senza arrecare forti svantaggi alle ferrovie. Vantaggi che è inutile illustrare, giacchè basta che usciate dal Senato e che visitate qualche città italiana per rendervene conto; vantaggi che non danno grandi oneri alle ferrovie, così come non danno grandi oneri alle ferrovie i treni popolari.

E poi queste concessioni, onorevoli senatori, creano l'abitudine, la necessità per il popolo italiano di viaggiare, di muoversi, di vedere; creano quella mescolanza fra le varie regioni del nostro Paese che è sempre salutare e che ha i suoi riflessi culturali ed artistici. Che il nostro sia un Paese che ha bisogno di eccitare questo sentimento di viaggiare e di muoversi, ve lo dimostra questa statistica (permettete anche a me di metter fuori una statistica). Essa è divisa in due parti: una riguarda le ferrovie dello Stato, l'altra le ferrovie concesse.

Per le ferrovie dello Stato risulta che ogni cittadino fa 2, 8 viaggi all'anno; per le ferrovie concesse risulta che ogni cittadino fa 1,87 viaggi all'anno. Se si sommano i due dati, si ha come risultato 4,67 viaggi per ogni cittadino in Italia, contro 25 viaggi in Germania, 14 in Austria, 29 nel Belgio, 3,6 in Spagna, 19 in Francia, 27 in Inghilterra, 28 in Svizzera, 19 in Cecoslovacchia.

Le concessioni ferroviario, l'istituzione dei treni popolari sono un correttivo a questa mancanza di volontà del popolo italiano a viaggiare; vedremo quali effetti esse avranno.

Questo per il campo viaggiatori. Per il campo delle merci, dice il senatore Federico Ricci: « Ma le vostre riduzioni capitano soltanto in mano ai più furbi! Basta che uno abbia un ruscello vicino — mi sembra che siano le sue parole — o che stia vicino ad un'auto-strada perchè voi gli andiate incontro e gli facciate delle riduzioni ». Ora, niente di tutto questo! Le riduzioni sono trattate dal Servizio Commerciale e del Traffico, il quale ha già reso notevoli servizi; ma sono trattate soprattutto in base ad un quantitativo minimo

di trasporto che il cliente assicura. Come dissi ieri, è evidente che chi trasporta un ombrello paghi una tariffa che non sia perfettamente uguale a quella che paga chi invece trasporta o ci garantisca il trasporto di un milione di ombrelli. Egli inoltre dice: « Queste tariffe non sono generali ». L'onorevole Federico Ricci è un fine commerciante! Vuol proprio egli che io crei artificiosamente la concorrenza, per avere poi il gusto di combatterla, laddove questa concorrenza non c'è? Non sarebbe certo lei ad insegnarmelo! Del resto tutto quel che si può fare, tutto quel che si potrà fare su questo argomento tariffario, al quale, ripeto, prima o poi bisognerà porre mano, sarà fatto coll'intento unico di agevolare i commerci e le industrie, intensificare gli scambi, rendendosi perfettamente conto che, se l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è un'azienda a carattere industriale, ha anche però dei compiti sociali e civili da compiere. È quindi giusto che a questo spirito intoni la sua opera. (*Benissimo*).

Il senatore Pujia ha ieri riportato in questa Aula la questione della linea fra Battipaglia e Reggio Calabria. È una cosa che è stata già trattata in questa alta Assemblea, specialmente per merito dell'onorevole senatore Gesualdo Libertini. Io ricordo di avere all'eminente senatore dato varie risposte al riguardo. Prima di tutto devo dire al senatore Pujia che non è esatto che si trascuri la linea Battipaglia-Reggio Calabria; anzi l'amministrazione la cura con lo stesso affetto paterno col quale il padre cura il figlio meno sano degli altri. Essa forma oggetto di tutte le nostre cure e sono lieto di poter dire, e credo che con me convenga anche il senatore Pujia, che nessun grave inconveniente nella circolazione si è più verificato, e che anzi le corse sono accelerate e il servizio si svolge nel modo migliore. Ma il senatore Pujia ha accennato a tre soluzioni ed ha detto: la risposta la dia lei. Io l'avevo già data. Il senatore Pujia dunque ha detto: Si faccia una nuova linea. Sarebbe una buonissima idea, ma una linea viene a costare da 4 a 5 milioni a chilometro e, trattandosi di una linea tra Battipaglia e Reggio Calabria, si verrebbe a spendere qualche miliardo. Non so se il mio collega delle Finanze abbia l'intenzione di affrontare tale spesa.

Oppure, ha aggiunto il senatore Pujia, raddoppiamo il binario esistente. Ma io dissi anche al senatore Gesualdo Libertini che non era possibile raddoppiare quel binario, perchè raddoppiare significa rifare tutte le opere d'arte, che sono moltissime tra Battipaglia e Reggio Calabria. E infine ha detto: elettrificate. E questo il senatore Pujia sapeva perfettamente che l'abbiamo già stabilito, perchè quella linea è compresa nel programma di elettrificazioni che deve essere compiuto in un dodicennio.

Allora il senatore Pujia ha osservato: non contateci delle cose sulle quali non possiamo giurare, si dica a quelle popolazioni una parola che le rassicuri. Siamo proprio sicuri che nel dodicennio voi farete questa elettrificazione? Io devo fare osservare al senatore Pujia che la velocità di trasformazione dal vapore alla elettrificazione delle linee ferroviarie è sotto il Governo Fascista certamente aumentata, nel senso che ha già acquistato un valore quadruplo di quello che aveva prima. E mi spiego subito con numeri: in vent'anni prima dell'avvento del Fascismo si erano elettrificati 700 chilometri, in dieci anni, ora, se ne sono elettrificati 1350; quindi credo che nessun dubbio possa sorgere nell'animo del senatore Pujia che in dodici anni (anzi, per essere esatti, ne restano ormai undici), non possano essere compiuti gli altri 4365 chilometri da elettrificare. Dico ne restano 11 perchè, per il primo gruppo di elettrificazioni, non soltanto le ordinazioni sono già state fatte ed i capitolati sono già perfetti, ma si è già cominciata la esecuzione dei lavori e si va avanti. Quindi posso assicurare l'onorevole senatore Pujia che l'elettrificazione della linea Battipaglia-Reggio Calabria sarà perfettamente compiuta nel tempo stabilito ed anche prima.

L'onorevole Pitacco ha mosso delle domande e ha fatto anche degli elogi. Ha ringraziato il Capo del Governo ed anche me per la concessione eccezionale del 70 % data per il giugno triestino, il quale dura soltanto 45 giorni (*Ilarità*), 45 giorni perchè, ferroviariamente parlando, i mesi durano 60 giorni, le settimane 15 giorni, le giornate 72 ore per ripetere in senso contrario quello che disse l'onorevole Rosati alla Camera, parlando dell'orario scolastico.

Il senatore Pitacco ha detto: voi le comunicazioni con Trieste le dovete curare. E noi le curiamo in modo assolutamente perfetto: da dopo domani comincia a funzionare il treno rapido Mestre-Trieste che impiegherà solo due ore: e così in solo cinque ore si potrà arrivare da Milano a Trieste.

Il senatore Pitacco si lamenta perchè due coppie di treni che sostavano a Trieste di notte sono state avviate attraverso al bivio di Aurisina. Ma io credo che questa sua osservazione non sia giustificata. L'abolizione di questa sosta notturna a Trieste avvantaggia di 6 ore le comunicazioni Italia-Belgrado e Italia-Bucarest. Quindi bisogna anche tener conto delle necessità di tutti quelli che compiono questi viaggi. Del resto assicuro al senatore Pitacco, così benemerito della sua Trieste, che io farò tutto il possibile per accontentare nelle sue giuste esigenze Trieste, che tutti i treni speciali che si domanderanno saranno concessi, specialmente se li pagheranno (*Si ride*), e che tutte le aspirazioni, le agevolazioni, nel limite del possibile, saranno concesse. Trieste è come sempre, e non potrebbe essere diversamente, in cima ai miei affettuosi pensieri. (*Benissimo*).

Tutti gli onorevoli senatori che sono intervenuti in questa discussione hanno riportato sul tappeto la discussione della concorrenza tra automobile e ferrovia.

Ne ha parlato con molta competenza il senatore Gallenga.

Ne ha parlato incidentalmente, ma per poi venire ad altre conclusioni, con la competenza che tutti gli riconoscono, il senatore Crespi. Ne ha parlato il senatore Federico Ricci, anche per vedere se era possibile dare un giro di torchio all'imposizione finanziaria nel campo automobilistico.

Io dico subito che non ci si può chiudere in quella tale torre, e fare a meno di affacciarsi alla finestra: bisogna camminare. Quindi se il Governo, che aveva ben presente la consistenza dei parchi automobilistici delle altre Nazioni d'Europa, non solo non ha osteggiato, ma ha agevolato lo sviluppo degli autotrasporti, ha compiuto un'opera meritoria, consona ai bisogni della Nazione, anche se le ferrovie ne sentivano un danno. Bisognava che questi mezzi di trasporto fossero svilup-

pati. Osteggiarli significava negare l'avvenire, negare la luce del sole.

Ma dice l'onorevole Galimberti: non bisogna esagerare, perchè io, che non posseggo nè automobili nè autocarri e cammino col cavallo di san Francesco, quando mi trovo alle prese con uno di quei colossi che vengono chiamati « Carnera » e che non mi lascia passare da alcuna parte, debbo pensare ai fatti miei. E siccome non ho più la gamba lesta, finirà che qualche giorno sarò investito...

Egli ha perfettamente ragione. Anche qui bisogna adottare una misura giusta; ed anche il volume di questi veicoli prima o poi deve essere preso in considerazione, per metterlo in relazione con le esigenze di tutti gli altri servizi.

È una materia che chi segue gli atti parlamentari avrà visto affiorare da qualche tempo nell'ambito degli atti stessi. Ma sono tutte cose che bisogna assestare con tranquillità.

Però non sarei dell'opinione di adottare un provvedimento come quello suggerito dal senatore Galimberti, ossia di assegnare al camion un certo determinato numero di strade a seconda delle sue dimensioni. L'onorevole Galimberti capisco perfettamente che il problema non è così semplice, perchè molto difficile sarebbe sorvegliare che l'ordine venisse rispettato. È la spesa di sorveglianza che si schiera contro l'applicazione di uno di questi sistemi.

Tuttavia ad un certo momento bisognerà stabilire quali dovranno essere le dimensioni, in lunghezza, larghezza ed altezza, dei camion, ed io credo che in questo ordine di idee il Governo sia già per avviarsi.

Il senatore Crespi ed il senatore Gallenga hanno parlato dei servizi accessori delle ferrovie, elogiando il funzionamento dell'Istituto Nazionale Trasporti, che è una società di trasporti automobilistici con la interessenza quasi completa dell'amministrazione ferroviaria.

Il senatore Crespi ha parlato anche delle casse mobili, dei famosi *containers* normali e frigoriferi. Ne ha parlato con la competenza che gli è propria e con una minuzia di dettagli che tutti abbiamo ascoltato con molto piacere.

Posso assicurare il Senato che, in fatto di casse mobili, l'esperimento su una grande base (che vorrei fosse, senza esagerare, un inizio

del funzionamento della società) avverrà tra un paio di mesi al più tardi.

In casse mobili saranno anche montate stazioni di refrigeramento e prerrefrigeramento, per modo che i prodotti ortofrutticoli saranno sul campo stesso, dopo colti, sistemati nelle casse già prerrefrigerate, e potranno arrivare sui mercati di consumo e di assorbimento in condizioni veramente perfette.

Il giungere su quei mercati in condizioni buone significa collocare meglio di ogni altro il proprio prodotto, e i prodotti ortofrutticoli italiani rappresentano per l'economia italiana un valore assai considerevole, che merita tutte le cure non solo delle ferrovie ma dei Ministeri incaricati della tutela di questo importante commercio.

Il senatore Crespi, con quella competenza automobilistica che gli è propria, vi ha detto delle *littorine* e delle *miceline*; di una micelina sulla quale aveva viaggiato non so se in Belgio o in Francia. È una micelina che conosco perchè l'ho fatta venire in Italia e vi ho modestamente viaggiato dal Lido di Ostia a Porta S. Paolo; c'è stata un mese ed ha fatto un lunghissimo servizio e ce ne siamo resi conto tutti. Sono innovazioni che non debbono essere trascurate, ma attentamente seguite.

Però l'amministrazione italiana ha creduto di risolvere il problema con le ordinarie ruote ferroviarie e le nostre littorine, delle quali qualche esemplare è in circolazione mentre la maggior parte arriverà nel prossimo luglio, hanno carrelli a quattro ruote con cerchi metallici e sono di vari tipi.

Il senatore Crespi diceva che era difficile la frenatura; io, interrompendolo, gli dicevo invece, sui miei ricordi, che la cosa era risolta. Mi sono fatto dare tutti i dati esatti. Eccoli qua: in orizzontale la littorina con rotaie asciutte (con rotaie umide interviene la sabbia), portata alla velocità di 120 chilometri all'ora, si ferma in 320 metri; alla velocità di 100 chilometri, si ferma in 270 metri; a quella di 80, in 150 ed a quella di 50, in 60 metri. Vedete che sono tutte percorrenze più o meno pratiche per quello che si voleva raggiungere.

Al senatore Antona Traversi, il quale ha, con elevata parola, fatta una richiesta che tocca particolarmente il mio cuore di soldato,

dico, anche per ordine del Capo, che la sua richiesta è perfettamente accolta. (*Applausi*).

Nella lotta tra l'automobile e la ferrovia, vi prego, onorevoli senatori, di credere che nessun dramma avverrà. Si diceva che la ferrovia aveva ammazzato la strada; ora si dice che la strada ammazzerà la ferrovia; io credo che nella lotta non morirà nessuno e che ci sarà posto per tutti, perchè tutti hanno uno specifico compito da adempiere. C'è posto per tutti i mezzi quando tutti siano tra loro coordinati e rispondano agli specifici compiti che ad essi spettano. Occorre il coordinamento. Già nell'altra Camera io dissi in base a quali criteri questo coordinamento avverrà. Libertà condizionata, dissi ieri al senatore Crespi, per chi con mezzi propri trasporta roba propria; obbligo di licenza, con le conseguenze che dalla licenza derivano, a chi esegue trasporti per professione, per mestiere, per chi esercita il servizio dei trasporti. Ci vogliono delle garanzie. Deve cessare l'accaparramento tumultuoso e disordinato dei traffici; deve cessare anche la lotta che si è dichiarata tra gli stessi automobilisti, perchè adesso, come diceva il senatore Crespi, che vi ha spiegato tutto il funzionamento di questi autotrasporti, tra gli stessi proprietari vi è la concorrenza più spietata e non si sa fin dove si possa andare a finire. Niente di tragico, niente di doloroso; ma è un fenomeno che va tenuto d'occhio, per poterlo, a tempo, disciplinare.

A me pare, per tutto quanto riguarda le ferrovie e gli automobilisti, di aver risposto a tutti gli onorevoli senatori che mi hanno onorato delle loro domande.

Nessuno in questa discussione ha parlato dell'amministrazione postale telegrafica, la quale, onorevoli senatori, ha il suo bilancio normale e procede abbastanza bene, malgrado qualche piccola deflessione: comunque, i suoi risultati economici saranno molto superiori a quelli preventivati. Il popolo italiano, anche se qualche volta gli manca il lavoro, scrive periodicamente per cercarlo, si dà da fare; da questo dipende che l'amministrazione postale ha ancora le sue entrate in buone condizioni. In sviluppo è il servizio telefonico, che funziona egregiamente. E poichè nessuno di voi, onorevoli senatori, mi ha rivolto, riguardo ai servizi postali, telefonici, telegrafici,

radiotelegrafici, speciali domande, dato che questi servizi hanno una così forte aderenza alla vita quotidiana sociale, penso che, se non perfetti, per lo meno passabili essi siano.

Anche sulla marina mercantile poco ho da dire; poco da rispondere all'onorevole Federico Ricci, il quale, così benemerito studioso, ha anche quest'anno trovato da bersagliare quel disgraziato comunicato, che a dieci giorni di distanza dalla fine di ciascun mese, la marina mercantile pubblica solo da poco tempo; perchè questa del comunicato non è una necessità antica alla quale bisogna tener fede. Dice l'onorevole Ricci — se dico male mi corregga, perchè non vorrei partire da un presupposto sbagliato: — « Guardate bene che nel comunicato mensile fatto dalla marina mercantile si finisce col non distinguere la percentuale delle merci trasportate dalle navi italiane in cabotaggio e la percentuale delle merci trasportate dalle navi italiane dall'Italia a porti esteri ». È giusto: ma a lei, senatore Ricci, che è un profondo studioso della materia, dovrebbe essere agevole calcolare tutto ciò che vuole. C'è un giornale, il « Corriere mercantile » di Genova, in data 22 maggio scorso, il quale prima di riportare questi dati globali, dice quale merce va all'estero e ne spiega la direzione: per esempio il giornale dice: « Da e per lo Stato; da e per il Mediterraneo; da e per il Mar di Marmara; da e per l'Inghilterra; da e per l'Africa del Sud » ecc.; è inutile che continui ad affliggere il Senato. Su questo giornale sono spiegate tutte le destinazioni esatte. Del resto farò cosa grata al senatore Ricci inviandogli questa copia del « Corriere mercantile » di Genova, sulla quale potrà compiere tutti gli studi e potrà eliminare tutti i dubbi che ancora permangono in lui.

RICCI FEDERICO. Mi ci vuole l'abbonamento! (*Si ride*).

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. L'abbonamento è un po' troppo. Gliene do una copia e lei può essere soddisfatto; il prezzo dell'abbonamento, in tempo di crisi, mi potrebbe lasciare perplesso. (*Si ride*).

Il senatore Ricci, che tre anni fa venne qui a proporre i premi di navigazione che l'anno scorso ha così elogiato, quest'anno è di parere opposto.

RICCI FEDERICO. Non ho detto questo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Lei ha detto che operiamo male perchè non facciamo nessuna discriminazione di destinazione e premiamo le navi nazionali che trafficano fra porti esteri.

RICCI FEDERICO. Io ho detto che i sussidi di navigazione stanno bene; solamente bisogna toglierli alle navi che stanno troppo tempo senza toccare i porti italiani.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Lei dice, in altre parole, che i sussidi devono servire a riportare le navi in Italia.

RICCI FEDERICO. Ma insomma, onorevole Ministro, io faccio la testa di turco, ma per lei lo faccio volentieri. (*ilarità*).

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Lei non è turco, è genovese. (*Viva ilarità*). Ma, ha soggiunto l'onorevole Federico Ricci: « È questo il concetto al quale si ispirava la legge antica sui premi di navigazione che fu emanata subito dopo l'inchiesta Boselli ». (*Leggendo*) « Leggi e decreti del Regno d'Italia » pag. 5784, secondo capoverso dell'articolo 190: « Uguale premio sarà dato alle navi italiane che navighino ecc. » Dunque, onorevole Ricci, vede che qualche sbaglio lo commette anche lei, nonostante che ella sia quel disciplinato seguace del suo Cassiodoro che anche ieri mi ha voluto ammannire. (*Si ride*). Qualche sbaglio lo commette anche lei, forse nella foga del dire, ma tutti lo riconosciamo l'esatta, perfetta buona fede nell'indagine che compie. L'esposizione forse risente qualche volta ancora...

FEDERICO RICCI. Lo diceva anche Cassiodoro.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Bene! Vede che siamo d'accordo... Risente ancora delle sue antiche nostalgie, risente ancora del popolo che soffre e non partecipa.

FEDERICO RICCI. Sicuro.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Onorevoli senatori, ho finito e vi ringrazio soprattutto della benevola pazienza che avete avuto nell'ascoltare queste mie disadorne parole, che hanno voluto rappresentare una giusta messa a punto di tutto quello che ieri è stato detto. Io ringrazio profondamente tutti gli oratori (compresi anche, come dicevo prima, quelli dell'« imperiale ») della collaborazione che hanno voluto portare a questa discussione.

Esprimo al relatore e a tutta la Commissione di finanza la mia profonda riconoscenza per l'esplicito riconoscimento dato all'opera nostra nella relazione estesa in nome del Senato.

L'alto elogio del Senato è per noi, in questi tempi veramente aspri, l'ausilio migliore, la spinta più forte per portarci in ogni ora e in ogni momento con nuova lena ad affrontare i problemi più difficili che anche nel campo delle comunicazioni non mancano.

Di questa benevolenza e di questo vostro esplicito appoggio, io vi rendo grazie in nome mio e dei miei dipendenti. (*Vivissimi prolungati applausi. Moltissime congratulazioni.*)

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

Passeremo ora all'esame dei capitoli del bilancio.

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

Do ora lettura degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

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

(Approvato).

Art. 2.

Il limite di impegno, per le sovvenzioni da accordare alle funivie concesse ai sensi della legge 23 giugno 1927, n. 1110, è stabilito, per l'esercizio finanziario 1933-34, in lire 200.000.

(Approvato).

Art. 3.

L'Amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad accertare o riscuotere le entrate ed a far pagare le spese relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934, ai termini del Regio decreto 23 aprile 1925, n. 520, in con-

formità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 1, Tabelle B e C).  
(Approvato).

Art. 4.

L'Amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934, ai termini del Regio decreto 14 giugno 1925, n. 884, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 2, Tabelle D ed E).

(Approvato).

Art. 5.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934, ai termini della legge 7 luglio 1907 n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 3, Tabelle F e G).

(Approvato).

Art. 6.

Per l'esercizio finanziario 1933-34 è sospeso il versamento di lire 40.000.000 al Fondo pensioni e sussidi del personale ferroviario, ad integrazione del patrimonio del Fondo stesso, previsto dal 2° comma dell'articolo 1 del Regio decreto-legge 23 marzo 1924, n. 498.

(Approvato).

Art. 7.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato; di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1933-34, in lire 900.000.000.

(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.

**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.

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

Calisse, Campili, Canevari, Carletti, Casanova, Casati, Casertano, Castelli, Cattaneo, Cavallero, Celezia, Cesareo, Chimienti, Cian, Cippico, Ciruolo, Cirmeni, Colonna, Concini, Conti, Corbino, Credaro, Crespi, Crispolti, Crispo Moncada, Croce.

Dalolio Alfredo, D'Amelio, Del Carretto, De Vito, Di Bagno, Di Donato, Di Frassineto, Di Robilant, Di Rovasenda, Di Terranova, Di Vico, Durante.

Einandi.

Fabri, Facchinetti, Faelli, Faggella, Falconi, Fara, Faripa, Ferrari, Fracassi.

Galinberti, Gallenga, Gallina, Garofalo, Gasparini, Giordano, Gonzaga, Gualtieri, Guglielmi, Guidi Fabio, Guidi Ignazio.

Imperiali.

Jeele.

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

Malagodi, Mambretti, Manfroni, Marcello, Marchiafava, Mariotti, Mattioli Pasqualini, Mayer, Mazzoccolo, Mazzoni, Mazzucco, Menozzi, Milano Franco d'Aragona, Miliani, Millosevich, Montresor, Mori, Morrone, Mosca.

Niccolini Eugenio, Nomis di Cossilla, Nuvoloni.

Pascale, Pelli Fabbroni, Perla, Pestalozza, Pitacco, Poggi Tito, Porro, Pujia.

Quartieri.

Raimondi, Rava, Reggio, Ricci Corrado, Rolando Ricci, Romeo, Romeo delle Torrazze, Rossini, Rota Giuseppe.

Sailer, Salata, Sanarelli, Sandrini, Saujust, San Martino, Santoro, Sarrocchi, Scaduto, Scatori, Scavonetti, Schanzer, Scialoja Vittorio, Sechi, Segrè Sartorio, Silj, Simonetta, Sirianni, Sitta, Solari, Spirito, Supino.

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

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

Zippel, Zoppi, Zupelli.

**Presentazione di relazioni.**

**PRESIDENTE.** Invito i senatori Menozzi, Celezia, Manfroni, Gualtieri, Pironti, Marcello, Facchinetti e Millosevich a presentare alcune relazioni.

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

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).

**CELESIA.** Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sui seguenti disegni di legge:

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).

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 59, che modifica

il Regio decreto-legge 22 dicembre 1927, numero 2574, riguardante la costituzione dell'Istituto nazionale di previdenza e di credito delle comunicazioni (1656).

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

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).

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

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

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

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).

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

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

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

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).

**PRESIDENTE.** Do atto ai senatori Menozzi, Celesia, Manfroni, Gualtieri, Pironti, Marcello, Facchinetti e Millosevich della presentazione di queste relazioni che saranno stampate e distribuite.

#### Risultato di votazione.

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

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

Senatori votanti . . . . . 170

Favorevoli . . . . . 160

Contrari . . . . . 10

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti . . . . . 170

Favorevoli . . . . . 160

Contrari . . . . . 10

Il Senato approva.

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):

Senatori votanti . . . . . 170

Favorevoli . . . . . 162

Contrari . . . . . 8

Il Senato approva.

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

Senatori votanti . . . . . 170

Favorevoli . . . . . 158

Contrari . . . . . 12

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1933, n. 155, relativo all'im-

pianto ed esercizio di pubblici servizi automobilistici nella provincia di Zara (1597):

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti . . . . . | 170 |
| Favorevoli . . . . .       | 159 |
| Contrari . . . . .         | 11  |

Il Senato approva.

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):

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti . . . . . | 170 |
| Favorevoli . . . . .       | 162 |
| Contrari . . . . .         | 8   |

Il Senato approva.

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):

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti . . . . . | 170 |
| Favorevoli . . . . .       | 160 |
| Contrari . . . . .         | 10  |

Il Senato approva.

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

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti . . . . . | 170 |
| Favorevoli . . . . .       | 157 |
| Contrari . . . . .         | 13  |

Il Senato approva.

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):

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti . . . . . | 170 |
| Favorevoli . . . . .       | 159 |
| Contrari . . . . .         | 11  |

Il Senato approva.

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):

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti . . . . . | 170 |
| Favorevoli . . . . .       | 161 |
| Contrari . . . . .         | 9   |

Il Senato approva.

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):

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti . . . . . | 170 |
| Favorevoli . . . . .       | 157 |
| Contrari . . . . .         | 13  |

Il Senato approva.

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):

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti . . . . . | 170 |
| Favorevoli . . . . .       | 159 |
| Contrari . . . . .         | 11  |

Il Senato approva.

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

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti . . . . . | 170 |
| Favorevoli . . . . .       | 160 |
| Contrari . . . . .         | 10  |

Il Senato approva.

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

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti . . . . . | 170 |
| Favorevoli . . . . .       | 156 |
| Contrari . . . . .         | 14  |

Il Senato approva.

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

Discussione dei seguenti disegni 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 e 1931-32 (1661);

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 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 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 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. 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);

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);

Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1664).

La seduta è tolta (ore 19).

Prof. GIOACCHINO LAURENTI

Capo dell'Ufficio del Resoconti