

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 13 gennaio 1930, n. 126, che dà esecuzione allo scambio di note, intervenuto a Parigi fra la Regia Ambasciata italiana e il Ministero degli affari esteri francese, in data 3-4 ottobre 1929, circa i visti consolari dei certificati di origine e delle fatture commerciali ».

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1930, n. 139, concernente l'istituzione della zona franca del Carnaro.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1930, n. 139, concernente l'istituzione della zona franca del Carnaro.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. *Stampato* n. 515-A).

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

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura.

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 marzo 1930, n. 139, concernente l'istituzione della zona franca del Carnaro ».

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Seguito della discussione: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del

Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931.

Continuando nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole camerata Scotti.

SCOTTI. Onorevoli camerati! Nell'intraprendere lo studio del bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, che è la più grande Azienda industriale della nazione, desidero premettere essere mio intendimento di parlare soprattutto nella mia veste di industriale che deve necessariamente esaminare in profondità i problemi di una tale vastissima Azienda, problemi che essenzialmente riguardano la efficienza commerciale e l'organizzazione tecnica.

L'eroe di Buccari, l'abile nocchiero al quale dal 1924 è stata affidata la direzione della navicella ferroviaria, raccogliendo la triste eredità di un esercizio in *deficit* materiale e morale, nella sua opera energica e lungimirante, si è soprattutto preoccupato di sanare le numerose falle dell'Azienda instaurando presso tutti i suoi organi principali uno stato di rigorosa vigilanza e disciplina che ha permesso di superare rapidamente tutte le difficoltà di funzionamento, facendo ovunque sentire l'azione della sua mano energica e così si sono potuti realizzare i bilanci di questi anni che sono divenuti, ad onta della crisi dei trasporti, sempre migliori.

Pertanto la condizione essenziale per l'andamento di un'Azienda, che è quella della disciplina e del severo controllo in tutti i suoi settori, esiste e dà buoni risultati. Come ho premesso, nella mia qualità di industriale, abituato ad esercitare la propria opera non solo per mantenere l'organizzazione pronta e sensibile a percepire subito le manchevolezze e le deficienze, ma altresì a studiare, sotto la pressione della concorrenza nazionale ed estera che ne impone continuamente la necessità, di ottenere minorazioni dei costi dei prodotti simultaneamente al miglioramento della qualità, (termini antitetici che attanagliano la mente del capo d'industria) ho cercato di applicare questo mio criterio alle indagini su quanto riguarda l'esercizio ferroviario.

Esiste nell'esercizio ferroviario la pressione della concorrenza che impone di migliorare e contemporaneamente ridurre il costo dei propri prodotti che sono il viaggiatore chilometro e la tonnellata chilometro?

Questa pressione esiste ed è stata profeticamente vaticinata dal nostro grande Poeta