

E quindi a questo servizio si rivolge l'augurio degli utenti, l'augurio delle associazioni economiche e corporative che sentono nella tranquillità e nell'equilibrio del servizio fondarsi tanta parte della loro attività e della loro speranza.

Ma per quanto riguarda particolarmente il personale, la relazione Calza-Bini cita dati diligenti ed eloquenti, che non ripeto ma che sintetizzo; sono dati che la Camera è bene che ricordi.

Nel 30 giugno 1921 gli agenti in servizio erano 225.000, la rete era di chilometri 15.690, la media degli agenti era di oltre 15 per chilometro. Al 30 giugno 1932, gli agenti in servizio erano 144.906, e, dal 30 giugno al 31 dicembre dello stesso anno, si sono contratti a 141.198.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Quest'anno? No, erano 139,000 al 31 dicembre e sono 138,882 oggi.

LANTINI. La rete in servizio è di circa 17 mila chilometri e la media degli agenti è discesa a oltre 8. La quantità media per ogni milione di assi-chilometro fu nel 1913 di 39,5; nel 1921 di 64,6; e nel 1932 di 28,8, che è uno dei limiti più bassi di Europa.

Ora, chi sa le difficoltà, che chiamerò di ordine naturale e geografico, nelle quali si svolge l'esercizio ferroviario in Italia, cioè la costosità e gli ostacoli alle costruzioni, la necessità di opere d'arte costosissime nelle linee ferroviarie, la ristrettezza dello spazio nelle nostre città, la vecchiezza di impianti lasciati sonnecchiare per qualche decennio fino alla rigorosa ripresa fascista, la forte riduzione operata nel personale in tutti i suoi gradi ed in tutte le sue funzioni, non può non tributare una lode piena al personale che continua il suo lavoro con un rendimento che è prova del suo spirito, della sua intelligenza, della sua buona volontà, virtù vivificate dalla fede civile e patriottica del Fascismo, e che conferma le qualità innate della razza.

Chi conosce e confronta gli impianti della nuova stazione di Milano con la vecchia, che fino a pochi mesi or sono è stata congestionata da una intensità di traffico; chi pensa e confronta quelle che sono le angustie delle nostre stazioni come, ad es., Genova serrata fra le case, assediata dall'urbanesimo è dalle necessità topografiche, Sampierdarena, Roma; chi pensa al lavoro di certe stazioni, ridotte per impianti, nei momenti critici delle vendemmie e le pone in confronto con i parchi sterminati delle comode pianure di Berlino, Lipsia, Monaco, Amburgo, Londra, Anversa,

e pensa oltre a tutto alla regolarità del servizio italiano, alla percentuale minima degli inconvenienti che si verificano, alla fiducia che il pubblico nazionale e forestiero dà alle nostre ferrovie, non può non associarsi, anche quest'anno, all'elogio che il Ministro vorrà tributare ai ferrovieri di ogni grado e funzione, dai più alti ai minimi delle stazioni grandi e piccole, disseminate lungo le linee, vigili e intenti, nei turni diurni e notturni, al loro lavoro. Queste benemerenze ci fanno credere che esse non sono soltanto un merito per loro stesse e un vanto per la patria italiana: esse sono una garanzia di fiducia per il servizio che le ferrovie sapranno dare in ogni occasione alla Nazione, alla Patria. (*Vivi applausi*).

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE
BUTTAFOCHI

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole camerata Barni.

BARNI. Onorevoli Camerati! Vi è chi ha parlato a *forfait*, chi ha parlato a contatore: io parlerò, se non a nolo, di noli, con brevissime dichiarazioni.

Innanzitutto io ho preso la parola per associarmi, a nome della gente di mare, alle sentite parole con le quali ieri l'onorevole Pala salutava il decennio compiutosi da quando Sua Eccellenza Ciano è a capo delle sorti della marina mercantile. Associarmi perchè in questo decennio particolarmente agitato per la marina mercantile, si sente ancora di più la necessità che un uomo di energia, quale Costanzo Ciano, fosse a segnare il nostro indirizzo e un uomo d'ardimento come lui fosse a segnare la nostra speranza e la nostra volontà.

Inoltre, siccome nei momenti turbinosi fra la gente di mare, dal capitano al mozzo, tutti si trovano solidali, è questa la ragione per cui anche il capo della organizzazione dei prestatori d'opera della gente di mare si trova solidale con le dichiarazioni fatte e dal chiarissimo relatore e dagli onorevoli Boriello e Pala circa le questioni delle così dette sovvenzioni, degli aiuti finanziari che il Governo dà alla marina mercantile.

Ma a sostegno delle argomentazioni portate dal relatore e dai due precitati camerati, io devo richiamare anche l'attenzione su certe forme di sovvenzioni nascoste che sono esercitate da altri paesi, specialmente da quei paesi che reclamano e fanno la voce grossa quanto l'Italia aiuta la propria marina mercantile.