

Ora mi sembra che in tal modo il programma si può dire completo, e tecnicamente ineccepibile e non ci rimane che augurare vivamente che esso possa essere presto tradotto in atto.

Per completare i vantaggi, certamente immensi, che derivano dall'elettrificazione ferroviaria, mi preme di mettere in rilievo dinanzi alla Camera un altro problema che ritengo assolutamente necessario: quello cioè dell'applicazione del freno continuo ai treni merci.

Problema di grandissima importanza per noi, perchè le nostre ferrovie, in base al trattato di Versailles, hanno assunto l'impegno di applicare entro il 1939, se non il freno continuo, almeno le condotte del freno continuo, a tutti i carri in servizio internazionale.

Sarebbe assurdo allora volere affrontare le ingenti spese di queste condotte, senza farvi funzionare il freno continuo, il quale assicura degli indiscutibili vantaggi, in quanto col risparmio di un ingente numero di personale permette allo Stato una minore spesa salariale per la bella cifra di circa 55 milioni l'anno. In tal modo, la spesa prevista in circa 260 milioni per l'applicazione del freno continuo, potrà portare questa riduzione veramente cospicua negli oneri ferroviarii che ne permetterà il rapido ammortamento, non solo, ma consentirà ai treni merci una maggior sicurezza di esercizio ed una maggior velocità, e la possibilità, quindi, di ridurre i termini di consegna delle merci, il che rappresenta, per le ragioni sopradette, uno degli obiettivi che le nostre ferrovie devono assolutamente raggiungere.

Non voglio altro aggiungere, se non constatare come certo che, attraverso il programma di elettrificazione e di razionalizzazione che è in atto presso le nostre ferrovie, si potranno sicuramente conseguire dei risultati tangibili e grandiosi che ci permetteranno di avere trasporti più economici, più veloci e più agevoli, di combattere vittoriosamente la concorrenza della strada; ci permetteranno infine di redimere il nostro Paese dalla necessità di importare quantitativi così ingenti di carbone dall'estero; e sono sicuro che il Ministro Benni che è stato chiamato dalla fiducia del Duce a presiedere a questo importante dicastero, con la sua maturata esperienza di industriale, con la sua nota capacità di organizzatore e con la collaborazione dei funzionari di alto valore che sono addetti al Ministero, potrà tradurre in atto questo programma così, ponderoso, ma così importante

del riassetto delle nostre ferrovie. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Dentice di Frasso. Ne ha facoltà.

DENTICE DI FRASSO. Mi dispiace abusare della vostra pazienza nell'ora già avanzata.

PRESIDENTE. No. Vada avanti!

DENTICE DI FRASSO. È, direi quasi, con senso di maggior responsabilità che prendo la parola sul bilancio delle comunicazioni per la marina mercantile, quando chi ci presiede è Costanzo Ciano.

Egli ha tenuto con pugno di ferro per lungo tempo la direzione, forse meglio dire il nome che più si adatterebbe alle sue funzioni, il comando sotto gli ordini del Duce di questa importantissima attività dell'Italia Fascista.

Egli vi ha portato una disciplina notevole, vi ha infuso in tutti un senso di responsabilità e di elevato spirito di dovere che rimarrà indelebile.

Quando ci avvicinavamo alla sua scrivania al Ministero pareva davvero di essere sulla plancia di una nave dalla quale tutto veniva istantaneamente controllato e diretto, e dalla quale, quasi si fosse sul mare, partivano elogi e rimproveri in modo che tutti dai più alti ai più piccoli sentivano l'occhio vigile del Capo su di loro pronto a premiare ed a punire, incentivo e sprone a ben fare.

Lo spirito amichevole che il nostro Presidente ha impresso in ogni campo del Ministero delle comunicazioni faciliterà certo il compito del suo successore, che porta in sé tanta preziosa esperienza di grande industriale e di profondo studioso di ogni attività economica.

PRESIDENTE. Onorevole Dentice, io sto bene in salute! (*Viva ilarità*). Pare che faccia un elogio funebre! (*Si ride*).

DENTICE DI FRASSO. La situazione creata dalle condizioni di fatto della politica mondiale è tale e così difficile che colpisce in prima linea e nel modo più grave la marina mercantile, la quale normalmente provvede a creare rapide e sicure comunicazioni fra i vari Stati del mondo e a regolarne attivamente gli scambi ed i traffici. La guerra economica che oggi si combatte su tutti i fronti, e che apparisce all'osservatore degna di essere paragonata per la molteplicità delle azioni, per la violenza degli scontri e per le loro conseguenze a quella che ha insanguinato i campi d'Europa, tronca o impedisce e rende sempre più difficili tutti i movimenti che devono svolgersi lungo le grandi vie di comunicazione. Vi è di conseguenza il fatto che, come le