

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. A nome dell'onorevole Ministro delle finanze, mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 marzo 1937-XV, n. 540, riguardante la disciplina dei concorsi a premi. (1744)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle comunicazioni della presentazione di questo disegno di legge. Sarà trasmesso alla Commissione competente.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Ministro di grazia e giustizia. Ne ha facoltà.

SOLMI, *Ministro di grazia e giustizia*. A nome dell'onorevole Ministro dell'agricoltura, mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 marzo 1937-XV, n. 521, che detta norme per gli ammassi della lana della produzione 1937. (1741)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 marzo 1937-XV, n. 529, concernente la tutela della denominazione di «mannite» o «mannite da frassino». (1742)

A nome dell'onorevole Ministro dell'educazione nazionale, mi onoro di presentare alla Camera anche il disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 aprile 1937-XV, n. 518, concernente la nomina dei vincitori di concorsi a cattedre negli istituti d'istruzione media. (1743).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro di grazia e giustizia della presentazione di questi disegni di legge. Saranno trasmessi alle Commissioni competenti.

**Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI. (*Stampato* n. 1558-A).

È iscritto a parlare l'onorevole camerata Trapani-Lombardo. Ne ha facoltà.

TRAPANI-LOMBARDO. Onorevoli Camerati, discutendosi il bilancio delle comunicazioni a pochi giorni di distanza dalla inaugurazione della elettrificazione della linea Salerno-Reggio, sento il dovere di esprimere i sentimenti di gratitudine e di riconoscenza verso il Regime che la grandiosa e benefica

opera volle e portò a compimento. Sua Eccellenza Benni e quanti abbiamo avuto l'onore di accompagnarlo nel viaggio inaugurale Roma-Reggio, compiuto in dieci ore, tutto in pieno giorno, e che pertanto ci ha anche permesso di ammirare la bellezza panoramica delle zone attraversate, abbiamo potuto constatare l'entusiasmo che si sprigionava da quelle popolazioni, da quella folla di uomini e donne, giovani e maturi, professionisti ed operai, che accorrevano festanti e plaudenti, che si accalcavano dinnanzi alle stazioni grandi e piccole, nuove o rinnovate, che si ammassavano attorno ai gagliardetti e ai tricolori lungo le vie e su per le colline fiancheggianti la linea, per esprimere al rappresentante del Governo tutta la loro viva riconoscenza e profonda devozione. (*Applausi*).

Questa dimostrazione, con ritmo quasi crescente, culminò a Reggio attorno al cippo marmoreo eretto a ricordare ai posteri il grande avvenimento.

L'elettrificazione della Salerno-Reggio è veramente una portentosa opera fascista; portentosa in quanto è stata eseguita in un momento difficile per la nostra vita economica, cioè durante il periodo delle inique sanzioni, quando tutto il materiale necessario al compimento del lavoro ci veniva negato dalle nazioni che si erano illuse di poterci piegare; opera fascista in quanto rientra nel più vasto programma della elettrificazione generale delle ferrovie tendente a raggiungere una maggiore indipendenza economica dall'estero a cui, purtroppo, dobbiamo ancora ricorrere per il carbone; opera colossale se si considera la imponenza dei lavori, la vastità della rete, l'importo dei lavori, in contrapposto alla brevità del tempo nella quale essa fu realizzata.

Nella sottostazione elettrica di Gallico si leggono i seguenti dati, per l'elettrificazione della linea Battipaglia-Reggio Calabria:

*Gennaio 1936 - 21 Aprile 1937.*

Importo del lavoro . . .	Lit.	291,600,000
Binario elettrificato . . .	km.	600
Giornate lavorative . . .	Nº	2.651.800
Cavi elettrici utilizzati . . .	ml.	1.200.000
Rame impiegato . . . . .	kg.	6.730.000
Ferro impiegato . . . . .	»	18.500.000

L'intero armamento stradale è stato trasformato e rafforzato per sopportare il maggior peso dei nuovi treni e le loro maggiori velocità. Le curve, le gallerie, i ponti sono stati tutti modificati e posti in condizioni