

Le ferrovie dello Stato sono esonerate dalle tasse sui carburanti liquidi; le private, per i loro servizi di automotrici su rotaie, le pagano in pieno. Recentemente è stata applicata una tassa sull'energia impiegata nella trazione elettrica; le Ferrovie di Stato ne sono esenti, le concesse no.

Le ferrovie concesse versano allo Stato una tassa erariale e di bollo sui trasporti che, per i viaggiatori ed il traffico merci a grande velocità, raggiunge l'8 per cento dei prodotti lordi; le Ferrovie statali, per un articolo di un decreto del 1919, sempre richiamato in successivi decreti, hanno il beneficio di trattenere, a proprio favore, la quota delle tasse erariali e di bollo, riguardante l'importo degli aumenti tariffari applicati dal dopoguerra a tutt'oggi.

L'esemplificazione mi sembra abbastanza istruttiva e tale da giustificare ampiamente la domanda: è utile ed è giusto che enti, i quali esercitano una stessa industria e sono, per legge, obbligati a vendere le loro prestazioni allo stesso prezzo, siano soggetti a tanta disparità di condizioni in una materia, che si ripercuote direttamente sulla loro vita stessa e sulla loro efficienza economica e funzionale?

Già altra volta, parlando in questa sede, ho avuto occasione di rilevare che taluni interventi — e usiamo pure l'espressione cruda — taluni salvataggi operati dallo Stato in favore di qualche azienda pericolante, non risolvono la situazione; se mai aumentano le prevenzioni e le diffidenze verso un settore di attività, che ha tuttora la sua ragione d'essere e che molto può dare ancora alla economia dei traffici nazionali.

Con aperta franchezza tuttavia dobbiamo ripetere oggi che le condizioni delle imprese ferroviarie concesse sono gravi. Il blocco delle tariffe, la cui necessità è qui fuori discussione, si accompagna ad un sensibile aumento nel costo del personale, dei rifornimenti e delle materie prime, poichè una ferrovia non è fatta soltanto di treni in corsa, ma di costruzioni murarie, di manutenzione della strada ferrata, degli impianti meccanici, ecc., nè la ripresa del traffico è tale da consentire, per ora, immediate prospettive di sensibili entrate ascendenti.

Provvidenze adeguate ed urgenti da parte dello Stato si rendono pertanto necessarie; e Sua Eccellenza il Ministro delle Comunicazioni, nonchè l'Ispettorato generale Ferrovie e Tramvie, i cui valenti funzionari sono a contatto quotidiano coi concessionari, se ne rendono perfettamente conto. Le diffi-

coltà contro le quali urtano, e non da oggi, le legittime aspirazioni delle ferrovie concesse sorgono, soprattutto, nei rapporti con la pubblica finanza; ma noi, malgrado tutto, confidiamo ancora che un piano di pratica collaborazione possa determinarsi tra i due Dicasteri interessati. Talune delle osservazioni, che sono venute esponendo, stanno a dimostrare come l'apporto della Finanza ad un concreto risanamento di questa branca di trasporti più che in un esborso, potrebbe realizzarsi in una rinuncia a gravami, il cui fondamento intrinseco appare dubbio alla luce della logica e lo è certamente sotto il profilo della parità di trattamento con le Ferrovie dello Stato.

Bisogna, insomma, riproporsi ed affrontare decisamente il problema se meglio convenga sanare, di volta in volta, situazioni aziendali, che l'interesse generale esige siano sanate, o non piuttosto dare alle imprese quelle possibilità di vita, che valgano ad incamminarle definitivamente per una strada meno insidiosa e disagiata. Tutto il nodo della questione è qui. E il risolverlo sarà un altro titolo di merito per il Governo Fascista, così sollecito, in ogni campo, del progresso e del benessere economico del Paese. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il camerata onorevole Cao di San Marco. Ne ha facoltà.

CAO DI SAN MARCO. Onorevoli Camerati! L'interessante, e se mi permette il camerata Bibolini, appassionata relazione sul bilancio della marina mercantile....

PRESIDENTE. Non lo faccia diventare rosso! (*Si ride*).

CAO DI SAN MARCO. ...quest'anno presenta una speciale caratteristica: lo studio profondo e competente della situazione della marina da carico nazionale. I dati e le cifre riportate dal camerata Bibolini sono così precisi ed eloquenti, che è superfluo ritornare su di essi; ma è forse opportuno esporre la sintesi delle argomentazioni del Camerata relatore.

La marina da carico costituisce una delle fondamentali attività economiche nazionali. Tutte le nazioni marittime si preoccupano di rafforzare e tutelare la loro flotta da carico. Essa rappresenta il necessario completamento della marina da passeggeri e mista ed anche della marina da guerra. La nostra posizione quasi insulare moltiplica le nostre necessità marinare.

Di fronte a queste sintetiche considerazioni ampiamente dimostrate nella relazione,