

LVII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 3 APRILE 1930

ANNO VIII

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIURIATI

INDICE

	Pag.
Congedi	2141
Interrogazione:	
Inventario dei volumi del fondo italiano della Biblioteca « Colombina » in Siviglia	2141
DI MARZO, <i>sottosegretario di Stato</i>	2142
GEREMICCA	2142
Disegno di legge (Presentazione):	
MOSCONI: Convalidazione del Regio decreto 17 marzo 1930, n. 237, che autorizza prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1929-30	2142
Disegni di legge (Approvazione):	
Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1930, n. 185, recante modificazioni al trattamento doganale del tè e mate	2142
Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1930, n. 126, che ha dato esecuzione all'Accordo italo-francese del 3-4 ottobre 1929 per i visti consolari sui certificati d'origine e sulle fatture commerciali	2142
Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1930, n. 139, concernente l'istituzione della zona franca del Carnaro	2143
Disegno di legge (Discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1930 al 30 giugno 1931	2143
SCOTTI	2143
ELEFANTE	2152
BANELLI	2154
BARNI	2160
CIARDI	2165
BIBOLINI	2170

La seduta comincia alle 16.

GORINI, *segretario*, legge il processo verbale della tornata di ieri.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli: Molinari, di giorni 3; Barattolo, di 8; Fancello, di 7; per ufficio pubblico: gli onorevoli: Fier, di giorni 3; Ercole, di 8; Baistrocchi, di 2; Muscatello, di 3; Borgo, di 2.

(Sono concessi).

Interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'unica interrogazione all'ordine del giorno è quella dell'onorevole Geremicca, al ministro dell'educazione nazionale, « per conoscere se intenda, con modestissima spesa, ma con grande vantaggio degli studi e del prestigio italiano, provvedere all'inventario ragionato dei circa mille volumi, che rimangono, tra incunabili e manoscritti di grandissimo pregio, della Biblioteca « Colombina » lasciata nel 1539 da Fernando Colombo, figlio di Cristoforo, al Capitolo della Cattedrale di Siviglia, che ancora l'amministra: opere interessantissime per la storia della cultura italiana nel Rinascimento, le cronache cittadine e le relazioni tra Italia e Spagna in quei secoli; quasi tutti rarissimi esemplari e molti unico esemplare; e ciò tanto più dopo che la Germania e la Francia hanno già provveduto all'inventario e pubblicazione dei fondi della

« Colombina », che possano riguardarle, assai meno ricchi dell'italiano, che invece è ancora e rimane in gran parte ignorato, e soggetto alla distruzione del tempo e degli eventi ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'educazione nazionale ha facoltà di rispondere.

DI MARZO, *sottosegretario di Stato per l'educazione nazionale*. Della Biblioteca Colombina, raccolta in Siviglia da Fernando Colombo, figlio del grande navigatore, esiste il fac-simile completo del suo catalogo (*Registrum librorum don Ferdinandi Colon... ecc.*) pubblicato dalla « Hispanic Society of America » a New York nel 1905, per cura di Archer M. Huntington, in quarto, contenente 4231 notazioni di libri e manoscritti.

Questo catalogo che rimonta al tempo del fondatore della Biblioteca e in gran parte è opera dello stesso Fernando, contiene indicazioni certamente superiori alla consistenza della Biblioteca stessa, la quale, come è noto, andò soggetta a varie dispersioni, l'ultima nel 1882.

Sebbene il catalogo si mostri veramente prezioso ed anche di facile lettura, è certo che non può pienamente soddisfare il ricercatore italiano, a cui la visione diretta dei cimeli darebbe modo di meglio valutare l'importanza di quei documenti che più direttamente interessano la cultura italiana e i rapporti fra Italia e Spagna.

È perciò che il Ministero si rende conto della opportunità di un inventario ragionato dei fondi che riguardano la nostra Nazione.

Assicuro, quindi, l'onorevole camerata Geremicca che in questo senso sarà provveduto col mezzo che importi la minore spesa possibile. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Geremicca ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

GEREMICCA. Pienamente soddisfatto dopo le assicurazioni dell'onorevole sottosegretario, tanto più che la spesa non è di grande importanza, bensì modestissima.

PRESIDENTE. È così esaurita questa interrogazione.

Presentazione di un disegno di legge.

MOSCONI *ministro delle finanze*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MOSCONI, *ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge:

Convalidazione del Regio decreto 17 marzo 1930 n. 237 concernente la 15ª prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1929-30. (551)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questo disegno di legge.

Sarà inviato alla Giunta generale del bilancio.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1930, n. 185, recante modificazioni al trattamento doganale del tè e mate.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1930, n. 185, recante modificazioni al trattamento doganale del tè e mate.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 525-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 20 marzo 1930, n. 185, recante modificazioni al trattamento doganale del tè e mate ».

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 13 gennaio 1930, n. 126, che ha dato esecuzione all'Accordo italo-francese del 3-4 ottobre 1929 per i visti consolari sui certificati d'origine e sulle fatture commerciali.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1930, n. 126, che ha dato esecuzione all'Accordo italo-francese del 3-4 ottobre 1929 per i visti consolari sui certificati d'origine e sulle fatture commerciali.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 501-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 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

civile della terza Italia al termine dell'ode alle Fonti del Clitunno:

— in faccia a noi fumando
ed anelando nuove industrie in corsa
fischia il vapore!

Le nuove industrie sono sorte ed automobile ed aeroplano, ma specialmente l'automobile, diventano, ogni giorno più formidabili concorrenti dei trasporti ferroviari, argomento questo di palpitante interesse che è stato discusso recentemente anche nell'altro ramo del Parlamento.

La caratteristica essenziale dei trasporti automobilistici che ne rende così universale l'impiego, consiste nel fatto di poter prendere il viaggiatore e la merce dal preciso luogo di partenza e portarli a destinazione senza operazioni e manovre intermedie. È notorio che specialmente per quanto riguarda il trasporto merci con le ferrovie, il costo delle ripetute operazioni di carico e scarico per l'accesso alle stazioni di partenza ed il recesso da quelle di destino, rappresenta una percentuale notevolissima dell'intero costo di trasporto non solo, ma agli effetti della durata del trasporto, che pure rappresenta un elemento importante, la velocità dei treni merci ha un'influenza molto relativa, in quanto vi giuoca prevalentemente la perdita di tempo causata dagli smistamenti nei principali nodi ferroviari per la composizione dei treni merci e convogliamento sulle linee a cui sono destinati i vari vagoni.

Tutti questi elementi che influiscono sul costo e sulla durata dei trasporti ferroviari non esistono invece nei trasporti automobilistici i quali riceveranno certamente un più grande impulso da due nuovi ordini di fatti: il miglioramento necessario ed un atto della rete stradale e l'impiego di camions ad elevato tonnellaggio (5 tonnellate ed oltre) con motori a nafta che riducono di oltre il 60 per cento l'attuale costo dei trasporti camionistici, impiego che certamente permetterà di aumentare notevolmente le distanze utili per l'esercizio di questi trasporti.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri la concorrenza esercitata dai mezzi automobilistici alle ferrovie specialmente per le brevi distanze, e dai mezzi aerei per le grandi distanze, è argomento ormai troppo noto per avere bisogno di diffuse spiegazioni.

Esiste dunque una concorrenza minacciosa anche per le ferrovie che fino a qualche anno fa si potevano considerare in condizioni di monopolio.

Ora, prima di svolgere gli argomenti di indole prettamente tecnica che valgano a suffragare l'indirizzo seguito dall'Amministrazione ferroviaria ed i nuovi che si possono ricercare per ottenere costi dei trasporti ferroviari capaci di sostenere la concorrenza degli altri mezzi, ritengo opportuno di accennare a diversi ordini di provvedimenti, di carattere direi commerciale, che mi sembrano molto efficaci ed indilazionabili.

Uno di questi provvedimenti è certamente quello di favorire l'impiego dei raccordi ferroviari con gli stabilimenti industriali.

Al tempo delle cessate Società ferroviarie vi era la tendenza a favorire con larghe facilitazioni gli impianti di allacciamenti colla ferrovia ed il loro esercizio. Questa tendenza fu ed è ancora più manifesta presso ferrovie estere che facilitano in ogni modo i raccordi ferroviari, e sono esse medesime che li studiano e li propongono agli utenti.

Invece le discussioni fra azienda ferroviaria statale ed utenti per stipulazione o rinnovazione delle concessioni di allacciamento sono divenute alquanto difficili e le domande della Ferrovia sempre più onerose.

Confronti fatti nel 1926 mostravano che il valore dei vari canoni e corrispettivi che, sotto diversi titoli, la ferrovia esige dagli utenti dei raccordi era diventato, rispetto all'ante guerra, da 8 volte sino a 25 volte più grande, a seconda della natura di tali canoni e corrispettivi. Nell'insieme, riferendo l'ammontare globale annuo di tutti i compensi dovuti al numero dei carri manovrati, si trovava che in alcuni stabilimenti l'onere per carro manovrato era cresciuto nel rapporto da uno a tredici; in altri, anche di più.

Nell'occasione di una riduzione tariffaria, alcuni dei corrispettivi unitari previsti dal capitolato tipo furono ridotti e la situazione attuale è un po' meno gravosa. Resta sempre il fatto che, se il raccordo con la ferrovia costituisce per l'industriale una comodità, questa comodità è pagata a prezzo troppo caro e certamente assai superiore a quanto si pagava, tenuto conto del diverso valore della lira, prima della guerra, ed a quanto si paga altrove.

Non è da negare che l'esistenza degli allacciamenti rappresenti per la ferrovia qualche soggezione, ma è certo che nella determinazione dei corrispettivi gli oneri dell'azienda vengono largamente valutati, sottovalutando invece i vantaggi che ad essa ne derivano. Se per ipotesi, molti degli allacciamenti in esercizio con una stessa o con più stazioni venis-

sero resi inattivi ed i carichi e scarichi degli stabilimenti allacciati si dovessero fare nei piazzali, piani caricatori e magazzini delle stazioni, gli utenti ne avrebbero danno, ma la ferrovia ne risentirebbe un aggravio ed un imbarazzo ben maggiore.

Si può ritenere per certo che una stessa quantità di traffico non potrebbe più essere disimpegnata dalla ferrovia coi soli suoi mezzi; ne deriverebbe ingombro nei piazzali; sarebbe praticamente dimostrata la insufficienza degli impianti di proprietà della ferrovia per il traffico che vi affluisce.

Dunque l'esistenza degli allacciamenti, i quali permettono alla ferrovia di utilizzare i mezzi degli stabilimenti industriali quali binari di deposito e fronti di carico e scarico, ha fatto risparmiare alla ferrovia stessa parecchi milioni di lire in minori impianti propri; le fa pure risparmiare anno per anno non trascurabili somme in minori spese di smistamento e manovre di carri negli scali ferroviari.

Qualche fastidio che alla ferrovia può derivare dagli allacciamenti può bene essere dunque sopportato, tenendo in conto queste considerazioni, anzichè farne carico alle industrie raccordate e dimenticare quale coefficiente di facilitazione per lo sviluppo dei traffici (a tutto vantaggio della ferrovia) i raccordi stessi costituiscono, e come nella competizione tra ferrovie e trasporti su strada, i trasporti ferroviari fra stabilimenti raccordati, sono gli unici che vengono a trovarsi in condizioni di assoluta superiorità. Creare nuovi raccordi, mantenere attivi quelli esistenti è quanto può veramente giovare a far sì che alla ferrovia non sfuggano alcuni traffici oggi in suo possesso, e pertanto oggi ancora più che nel passato, l'azienda ferroviaria farebbe cosa ragionevole favorendo in ogni modo impianti ed esercizio di raccordi, trattanto le industrie raccordate alla stregua di ausiliarie ed alleate nello sviluppo del trasporto su ferrovia e nella conservazione alla ferrovia dei trasporti acquisiti vincendo la lotta contro la concorrenza.

Nel suo proprio interesse l'azienda ferroviaria dovrebbe considerare i corrispettivi previsti dalle concessioni non come diretta fonte di entrate costituenti fine a sè stessa, ma come puri rimborsi di spese vive aventi per fine di facilitare e creare i traffici.

Questo campo che sto ora esaminando della politica commerciale delle ferrovie per fronteggiare la concorrenza automobilistica si presta a molte altre considerazioni; ma voglio solo accennare di sfuggita alla neces-

sità di fare larga adozione delle tariffe vicinali specialmente per le linee con trazione elettrica a grande traffico ed irradianti dalle grandi metropoli (con che si faciliterebbe pure la riduzione del fenomeno dell'urbanesimo); voglio anche accennare alla opportunità di attrarre ed essecondare il movimento turistico, e di curare a tale scopo, per mezzo dell'Ispettorato generale delle ferrovie, così opportunamente passato dal Ministero dei lavori pubblici al Ministero delle comunicazioni, l'istituzione di autoservizi turistici bene organizzati sia per logicità di itinerari sia per bontà e comodità di veicoli, che portino i turisti dalle stazioni ferroviarie alle infinite località ricche di bellezze naturali e di arte che ovunque sono sparse sul nostro incantevole paese e che talvolta non sono facilmente accessibili; voglio ancora raccomandare che si sorvegli il funzionamento dell'Istituto nazionale trasporti, (I. N. T.) creato per acquisire ed assicurare alle ferrovie il maggior traffico possibile con l'esercizio dei servizi complementari accessori.

Trattasi di un provvedimento di troppo recente istituzione per poterne constatare la portata e gli effetti.

Quello che per il momento sembra importante è che l'Amministrazione ferroviaria sorvegli l'andamento di questo servizio in modo da evitare che il pericolo della concorrenza cacciato dalla porta entri per la finestra di questo nuovo Istituto sottraendo all'Amministrazione ferroviaria i trasporti ricchi o comunque redditizi per lasciarle solamente quelli di reddito minore od incerto.

Infine sarebbe opportuno che il Ministero delle comunicazioni avesse una certa ingerenza sull'Azienda Autonoma Statale della Strada per controllare le statistiche del traffico stradale delle singole arterie, che è augurabile possa continuare nel proprio incremento, indice di progresso e di prosperità, e per discernere quale parte del maggiore traffico avvenga eventualmente in sostituzione del traffico ferroviario, nel qual caso le ferrovie è bene studino gli opportuni miglioramenti di prezzo e di servizio.

La statistica è in tutte queste indagini un elemento importantissimo; ma l'ufficio statistica delle ferrovie è certamente all'altezza del suo vasto compito come risulta da tutto il meraviglioso materiale statistico che figura nelle voluminose relazioni di rendiconto della gestione ferroviaria.

Esaurito così il mio rapido esame circa la situazione commerciale dell'Azienda ferroviaria dello Stato, mi addentrerò senz'altro in

quello della sua organizzazione tecnica. Mi propongo di parlare del parco locomotive e veicoli, e del loro rinnovamento, della trazione elettrica ferroviaria e di accennare brevemente a quei problemi che si possono chiamare di organizzazione scientifica del lavoro ferroviario.

Non vi ha dubbio che molto è stato fatto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per ringiovanire il parco-locomotive e renderlo sempre più moderno. Un interessante quadro, annesso alla relazione sull'esercizio 1928-29 (Allegato n. 20) ci dice per esempio, che al 30 giugno 1905, esistevano 3079 locomotive a vapore, di cui nessuna ancora a vapore surriscaldato e sole 266 con caldaia a pressione di timbro superiore ai 13 chilogrammi per centimetroquadrato; invece al 30 giugno 1929 esistevano 5.960 locomotive a vapore, di cui 2.451 a vapore surriscaldato e 1.963 con pressione di lavoro superiore ai 12 chilogrammi.

Dallo stesso quadro si rileva che la potenza complessiva in cavalli-vapore delle locomotive costituenti il parco si è più che triplicata dal 30 giugno 1905 al 30 giugno 1929, mentre il numero delle locomotive è diventato un po' meno che doppio. La potenza media delle macchine si è così accresciuta del 58 per cento, passando da 476 a 741 HP.; la potenza massima, quella cioè delle più grosse locomotive da treni rapidi, salì parallelamente da 950 a 1600 HP.

Questo progresso si sviluppò con gradualità e continuità, anche in questi ultimi anni. Ora domando:

Si potrebbe fare ancora di più in questa direttiva? e se si può, sarebbe un indirizzo raccomandabile e redditizio?

La relazione sull'esercizio dell'Amministrazione ferroviaria statale andò anno per anno arricchendosi di sempre più larga documentazione e di quadri e grafici interessantissimi, che meritano ampi elogi. Non si trova però ancora fra gli allegati alla relazione un quadro dal quale si ricavi la composizione del parco suddivisa secondo l'età delle locomotive, l'età media attuale delle unità costituenti il parco, il progresso o regresso di questa età media anno per anno. I tecnici dell'Amministrazione hanno certamente conoscenza di questi elementi e sarebbe desiderabile che un simile quadro venisse anch'esso pubblicato nelle relazioni annuali future; esso darebbe esauriente risposta al primo dei suddetti interrogativi. Ma sin d'ora possiamo dire che molte locomotive di tipi antiquati debbono ancora trovarsi in servizio e che si segnalano per gli alti consumi di carbone e di materie grasse;

osservazione questa che rende affermativa la risposta anche al secondo nostro interrogativo.

Se, per ipotesi, si impiegassero soltanto locomotive moderne, la media generale del consumo di carbone risultante nell'ultimo esercizio delle ferrovie di chilogrammi 33 per 1000 tonnellate-chilometro, dovrebbe abbassarsi di non meno di 4 punti, equivalenti ad un risparmio annuo di circa 300.000 tonnellate di carbone, per un valore di 42 milioni di lire.

Aggiungendo le sicure correlative economie nelle spese di lubrificante e di manutenzione, si andrebbe al di là dei 60 milioni.

Naturalmente non si può pretendere di arrivare, e di un colpo solo, a tanto. Ma un risultato anche parziale costituirebbe già un guadagno tangibile.

Criterio analogo ha da valere per le carrozze e carri. E poichè ancora numerose carrozze e carri di vecchia data sono in servizio, l'accelerarne l'eliminazione e sostituzione, o la trasformazione per i rotabili suscettibili di radicale miglioria, andrebbe a tutto vantaggio dell'economia dell'esercizio negli anni futuri, atteso il minor costo di manutenzione dei tipi nuovi, il loro maggior rendimento, la maggiore omogeneità ed utilizzabilità che ne risulterebbe per il complesso del parco.

Questa stessa raccomandazione è da estendersi anche agli stanziamenti annui per il rinnovo dell'armamento delle linee. Vi sono linee dove la velocità-limite di esercizio non può essere alzata come per il miglioramento delle comunicazioni sarebbe desiderato, per ragioni di sicurezza inerenti alle condizioni attuali della soprastruttura.

Inoltre sembra che lo stesso progresso della modernizzazione del parco-locomotive abbia trovato qualche ostacolo in necessità temporanee che impongono di mantenere in vita alcune vecchie locomotive leggere, benchè disadatte e di scarso rendimento per il servizio di alcune linee aventi vecchio armamento, e vecchi ponti, non idonee nelle attuali loro condizioni alla circolazione delle locomotive moderne. Giova dunque raccomandare che i fondi per rinnovamenti siano in quanto possibile accresciuti e correlativamente utilizzati. Ne risulterà un poco diminuito l'utile di bilancio che l'azienda versa all'Erario, ma le maggiori somme, che per migliorare la dotazione dei detti fondi si riterrà di prelevare dagli introiti dell'Azienda, costituiranno un buon impiego di denaro.

I rinnovamenti del materiale rotabile e d'armamento sono in generale inseparabili

da migliorie, che logicamente si introducono in occasione dei rinnovamenti stessi.

Le relative maggiori spese di massima vengono portate in aumento patrimoniale, e perciò vanno a carico degli stanziamenti che l'Amministrazione ferroviaria ottiene dal Tesoro per spese in conto capitale. Tali stanziamenti costituiscono un maggiore indebitamento dell'Azienda verso il Tesoro e quindi un suo futuro annuo maggior onere per interessi ed ammortamenti. Inoltre, se per ragioni indipendenti dalle esigenze ferroviarie in qualche anno lo Stato non concede all'Amministrazione fondi per spese in conto capitale, o, quanto meno, se si trova nella necessità di decurtare tali assegnazioni, ne deriva che può risulterne più o meno compromessa la stessa possibilità di utilizzare i fondi per rinnovamenti.

Più specialmente questo può accadere per i lavori di rinnovamento del binario; ma, come s'è visto, il ritardo di questi lavori diventa una ragione, per rallentare anche il ringiovanimento del parco-rotabili e per mantenere in esercizio unità di basso rendimento. Questi inconvenienti non sussisterebbero qualora, per provvedere o almeno per contribuire alle spese relative a migliorie e rafforzamenti, da eseguirsi in occasione dei rinnovamenti del materiale fisso e rotabile, si destinasse uno stanziamento da costituire, in quanto vi sia capienza, con prelievi dagli introiti dell'esercizio (appunto come si fa per le spese di rinnovamento), in luogo di coprire tali spese con accensione di debiti verso il Tesoro. L'utile da versare all'Erario dovrebbe subire una corrispondente falcidia, ma la situazione economica dell'azienda negli anni successivi ne avrebbe beneficio e risulterebbe più sana.

A questo punto desidero entrare in un altro ordine di considerazioni.

Bisogna riconoscere che la tecnica ferroviaria, specie in quanto concerne le caratteristiche del materiale, tende a normalizzarsi nei vari Stati sulle stesse basi o su criteri affini.

In ispecie per le locomotive a vapore, sorpassato il periodo dal 1900 al 1910 nel quale prese piede la grande invenzione dell'impiego del vapore surriscaldato si è arrivati ad una vera stabilizzazione, non più innovando se non nel dimensionamento e nei particolari.

Le principali locomotive dei tipi normali italiani sono state lodate anche da tecnici stranieri per la razionale struttura, il buon rendimento, il giusto proporzionamento delle parti, l'omogeneità delle caratteristiche ed anche per la linea felice del disegno.

Ora, quando in un'azienda importante è raggiunto un certo livello di progresso nel perfezionamento dei suoi mezzi di esercizio, quando anche molti piccoli difetti sono stati rilevati e corretti, diventa naturale il desiderio di stabilizzare i tipi recenti, naturale la contrarietà ad ulteriori innovazioni non indispensabili.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non è vero; lei è in arretrato!

SCOTTI. Procedendo allora ad ulteriori eliminazioni del materiale vecchio ed a sostituzioni con materiale nuovo dei tipi recenti normalizzati, si dovrebbe pervenire in pochi anni ad uno stadio di sempre più progredita unificazione, giovevole tanto all'Azienda ferroviaria quanto all'industria del materiale ferroviario.

Il grado di progresso a cui l'industria dei trasporti su rotaie è ormai pervenuta, giustifica pienamente la desiderata e raccomandata stabilizzazione, così intesa.

Naturalmente, stabilizzazione non vuol dire cristallizzazione, onorevole ministro. Vi è il giusto mezzo. Si riconosce cioè che non sarebbe sano spingere il culto della normalizzazione sino ad opporsi a quella tendenza, insita nell'indole stessa dell'industria dei trasporti in generale, che spinge ogni tanto a fare più grande.

Quello che avviene fatalmente nella marina non può non avvenire nelle grandi ferrovie. Oltre alle spese più o meno proporzionabili al numero delle unità di traffico, cioè alla quantità di tonnellate-chilometro ed al numero di viaggiatori-chilometro trasportati ed oltre alle spese fisse, vi sono nell'esercizio ferroviario (similmente come accade nella navigazione) quelle spese che variano in proporzione alla percorrenza dei treni o delle locomotive, o dei veicoli, o degli assi. Di qui ha origine la spinta, per chi voglia realizzare rimarchevoli progressi nel rendimento e nell'economia dei mezzi di esercizio, ad accrescere la grandezza delle unità di trasporto, cioè aumentare la composizione dei treni, la potenza delle locomotive, la capacità dei veicoli, il peso ammissibile su ciascun asse.

Tali aumenti sono realmente redditizi in quanto sussista la possibilità pratica di utilizzazione conveniente delle più grandi unità ed in quanto queste possano essere introdotte nell'esercizio senza perturbare la utilizzazione del complesso del parco e quella degli impianti. Perciò vanno autorizzati nei limiti dell'armonica utilizzazione del materiale mobile e degli impianti ed in relazione alla

natura ed entità del traffico servito o previsto. E vanno introdotti non con continuità, ma a ragionevoli intervalli.

Onorevoli camerati, avendovi accennato ai benefici inerenti alla stabilizzazione ed unificazione dei tipi, ne traggio lo spunto per passare alla trazione elettrica per la quale pure sarebbe tanto desiderabile la unificazione dei tipi.

Nella nostra rete vi è la simultanea esistenza di tre, anzi 4 sistemi diversi di trazione elettrica, argomento questo di grande e palpitante importanza intorno al quale desidero richiamare la vostra attenzione:

Al 30 giugno 1929 lo sviluppo della rete complessiva Ferrovie dello Stato era di chilometri 16,671.

Le linee elettrificate avevano alla stessa epoca uno sviluppo di chilometri 1,625. Le linee elettrificate sono quasi tutte a traffico molto intenso, di modo che rapportando le tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate coi due sistemi elettrico ed a vapore, si rileva che il movimento a trazione elettrica ha ormai raggiunto il 20 per cento del movimento complessivo della rete.

La quantità di carbone che la trazione elettrica fa oggi risparmiare annualmente alle Ferrovie dello Stato è di circa 600,000 tonnellate, il che corrisponde a poco meno di un quarto di quello che si consuma per la trazione a vapore. La trazione elettrica ha quindi raggiunto una notevolissima importanza nella nostra Azienda ferroviaria.

Facciamo un po' di storia:

Nei primi esperimenti fatti originariamente per la trazione elettrica il sistema a corrente continua 600 Volta con terza rotaia rimase limitato alle linee Varesine mentre il sistema trifase a bassa frequenza, entrato in servizio il 4 settembre 1902 sulle linee Valtellinesi, si dimostrò il più adatto per il traino dei treni pesanti, su linee estese e fortemente accidentate.

Nel 1905 passando l'esercizio ferroviario allo Stato, la nuova Amministrazione si trovò di fronte ad una forte ripresa del traffico cui occorreva provvedere, e l'allora direttore generale delle Ferrovie dello Stato ingegnere Riccardo Bianchi ebbe chiara la visione che a risolvere la difficile situazione che si veniva creando poteva recare un potente ausilio la trazione elettrica applicata nei punti di maggiore difficoltà, cioè sulle linee a forte pendenza, caratteristiche della rete italiana.

La tensione da 3000 Volta adottata dalle linee Valtellinesi fu portata a 3600. La frequenza da 15 periodi fu portata in seguito

a 16.7 periodi. Restò cioè molto al disotto della frequenza industriale (60 periodi in America, 42-50 periodi in Europa).

Il primo valico elettrificato fu quello della vecchia linea dei Giovi, fra Pontedecimo e Busalla, perchè questo, unitamente alla massima pendenza (35 per mille) presentava una forte intensità di traffico e serviva il porto di Genova, nel quale il movimento andava aumentando. Nel giugno 1910 l'impianto era compiuto e l'esercizio elettrico veniva attuato nel 1911 con risultato superiore ad ogni aspettativa.

Questo esito decideva le sorti del sistema trifase in Italia, e dava l'impulso alle numerose elettrificazioni che si sono seguite attivando un sistema che è di marca prettamente italiana e che dalle prime locomotive per valichi E 550 del peso di sole 60-64 tonnellate con una potenza di 1300 chilowatt e con le sole due velocità di 25 e 50 Kilometri, le quali furono veri trionfi dell'elettrotecnica italiana, è passato ai locomotori E 432 da tonnellate 94 con la potenza di Kilowatt 2100 e con 4 velocità, la massima di 100 chilometri. Per il raggiungimento di velocità maggiori sembra che il doppio filo aereo di contatto rappresenti una notevole difficoltà.

Alla fine della guerra l'Italia era alla testa delle nazioni Europee per estensione ed importanza di impianti elettrificati. Ma frattanto la tecnica delle elettrificazioni per la grande trazione ferroviaria aveva trovato nuove soluzioni del problema.

Fra queste in Italia venne fatto l'esperimento per il sistema trifase a frequenza industriale sulla linea Roma-Sulmona e per il sistema a corrente continua alta tensione sulla linea Benevento-Foggia. L'adozione del sistema trifase a frequenza industriale per la trazione ferroviaria rende necessario l'impiego di ingranaggi riduttori di velocità: questa fu la difficoltà che ha fatto scartare originariamente l'adozione della frequenza industriale ed adottare invece la frequenza ferroviaria. Ora la tecnica costruttiva degli ingranaggi è talmente perfezionata da permettere alle Case costruttrici di garantire gli ingranaggi stessi per 300,000 chilometri.

Fu così possibile l'uso della frequenza industriale a 10,000 Volta che permette il prelievo dell'energia elettrica direttamente dalle centrali industriali senza bisogno di trasformatori di frequenza. Questo vantaggio è però in parte neutralizzato dall'esistenza di due diverse frequenze nelle diverse linee di distribuzione del nostro paese (42 e 50 pe-

riodi) e del basso fattore di potenza dei motori di trazione.

Ritengo pertanto che questo sistema sia destinato ad essere abbandonato, mentre invece ben diversamente s'impone l'altro sistema sperimentato dalle nostre ferrovie e cioè quello a corrente continua alta tensione.

Tale sistema è sorto ed ha avuto la più larga diffusione negli Stati Uniti d'America.

Il motore a corrente continua è stato perfezionato per modo che può essere alimentato senza inconvenienti da correnti anche di 1500 Volta al collettore. Di modo che utilizzando come unità di trazione coppie di motori permanentemente uniti in serie, è stato possibile di elevare a 3000 Volta la tensione di alimentazione alla linea di contatto.

A cagione dell'impiego dell'alta tensione, le correnti di circolazione, pur con treni pesanti e frequenti, non risultano eccessivamente intense, e conseguentemente le sottostazioni di trasformazione e conversione possono essere situate ad intervalli sufficientemente grandi.

Non vi è più terza rotaia come sulle linee Varesine, ma filo aereo di contatto opportunamente isolato; la linea aerea si presenta semplice essendo costruita da un unico conduttore. Del pari semplice è la presa di corrente dalla linea aerea di contatto. Semplicità di linea aerea e semplicità di presa di corrente rendono facile raggiungere elevate velocità di corsa.

Alquanto più complesse sono invece le sottostazioni per l'alimentazione della linea a corrente continua.

Esse ricevono l'energia dalle centrali che la producono sotto forma di corrente alternata trifase, a frequenza industriale ed alta tensione.

E devono provvedere:

ad abbassare la tensione mediante trasformatori statici;

a convertire o raddrizzare la corrente alternata trifase in corrente continua mediante differenti dispositivi, fra i quali si sono imposti i raddrizzatori a vapore di mercurio: apparecchi recentemente passati dal campo sperimentale a quello pratico, in seguito ai perfezionamenti costruttivi raggiunti. Questi raddrizzatori oltre al vantaggio di essere statici, presentano quello di avere un buon rendimento anche ai più bassi carichi, come in generale si verifica per molte ore al giorno negli impianti di trazione, mentre gli ordinari convertitori rotanti, hanno un buon rendimento soltanto sotto i forti carichi.

Col sistema a corrente continua alta tensione ha molta analogia il sistema a corrente alternata monofase adottato specialmente in Svizzera ed in Germania, caratterizzato dall'alta tensione (anche 15.000 e 20.000 Volta) della linea di contatto, e dalla bassa frequenza che per le speciali caratteristiche del motore monofase, non può assolutamente superare i 15-20 periodi.

Le sottostazioni di trasformazione, per effetto della più elevata tensione della linea di contatto sono molto distanziate fra di loro.

Per contro le locomotive monofasi devono essere equipaggiate con trasformatori statici di tensione che riducono la tensione a non più di 500 Volta e con motori monofasi a collettori con eccitazione in serie.

Ne consegue che, sia perchè la potenza specifica del motore monofase è inferiore a quella del motore a corrente continua, sia per la presenza del trasformatore di tensione, i locomotori monofasi, a parità di potenza, risultano molto più pesanti dei locomotori a corrente continua.

Tutte le locomotive con motori a trazione eccitati in serie (a corrente continua e monofasi) hanno comune con la locomotiva a vapore l'elasticità e cioè la proprietà di assumere delle velocità che sono in relazione al carico (che crescono cioè quando il carico diminuisce, e diminuiscono quando il carico cresce), mentre nelle locomotive trifasi o monotrifasi, i motori di trazione girano con velocità costante (almeno sensibilmente) assorbendo corrente in misura maggiore o minore a seconda della resistenza che debbono vincere, il che costituisce un vantaggio dei sistemi a corrente continua e monofase, per quanto non tutti i tecnici lo riconoscano.

Onorevoli camerati, dopo avervi accennato fuggacemente alle caratteristiche dei vari sistemi di trazione elettrica (avrei dovuto parlarvi anche del sistema monotrifase, ma ve ne ho fatto grazia), vi dirò che assai di scordi sono le opinioni per quanto riguarda il sistema di trazione elettrica più economico e più conveniente.

Al riguardo si sono svolte interminabili polemiche e di quando in quando se ne riacendono di nuove ed io credo che per poter avere un giudizio definitivo bisognerebbe, allo stato attuale della tecnica, poter mettere sperimentalmente in confronto due linee per esempio una trifase ed una a corrente continua nelle identiche condizioni di esercizio.

D'altra parte occorre tener presente che dal punto di vista puramente economico la differenza fra sistema e sistema non può

avere grande peso quando si pensi che il treno chilometro viene attualmente a costare in Italia lire 2.40 delle quali soltanto lire 0.40 rappresentano la spesa di trazione. Quindi l'utilità di avere su tutta la rete un solo sistema avrebbe, secondo il mio modesto parere, un'importanza economica suscettibile di confronto col vantaggio rappresentato dall'aggiunta di un sistema relativamente più conveniente e più perfetto ad altro già esistente.

Sempre in materia economica vi aggiungerò che non è certo da pensare che l'elettrificazione possa essere estesa a tutta la rete.

Le ferrovie italiane consumano in media 180 tonnellate di carbone per chilometro annuo: a chi parlasse di elettrificazione generale basterebbe dunque opporre che il costo del combustibile è inferiore all'interesse del capitale occorrente per l'impianto, il che significa che il progetto non sarebbe proponibile nemmeno nell'ipotesi di ottenere gratuitamente l'energia.

L'elettrificazione va dunque applicata come si è praticato sinora; unicamente in quei casi in cui si presenti indispensabile od economicamente conveniente e cioè solamente su linee a grande traffico, nelle quali il consumo di tonnellate carbone per chilometro si eleva enormemente rispetto alla media suaccennata; e in genere quando si voglia aumentare la potenzialità di una linea per qualunque ragione già satura o vicina a saturazione; o quando si tratti di un breve complemento di una linea già elettrificata od ancora quando vi sia la certezza di un radicale aumento di traffico dovuto sia all'aumento della velocità commerciale, sia alla maggiore frequenza di treni sia ad altre ragioni. Pur mantenendo fede a tale limitazione in Italia vi sono ancora varie linee utilmente elettrificabili ed occorre soggiungere che con la elettrificazione si ottengono i seguenti vantaggi rispetto alla trazione a vapore, che giova ricordare: oltre ad eliminare il fumo e le scintille con tutti i rispettivi inconvenienti per i pericoli d'incendio, per la molestia ai viaggiatori e per l'imbrattamento e deterioramento delle opere metalliche e del materiale mobile, i treni elettrici non abbisognano di apposite fermate o di prolungamento delle ordinarie fermate per approvvigionamenti d'acqua e di combustibili.

Inoltre la locomotiva elettrica può avere una potenza specifica, una potenza cioè riferita all'unità del proprio peso, assai maggiore di quella della locomotiva a vapore e perciò a parità di peso aderente essa permette,

specie sui forti acclivi, di raggiungere delle velocità che non sarebbero possibili con la trazione a vapore. Le locomotive a vapore più efficienti sviluppano al massimo alla periferia delle loro ruote una potenza meccanica corrispondente a non oltre i 9 Kw. per ciascuna tonnellata del proprio peso, incluso ben si intende, il peso del rispettivo tender. Invece la locomotiva elettrica può porgere alla periferia delle sue ruote delle potenze assai più elevate ed anche superiori al doppio, e può perciò a parità di sforzo di trazione, assumere una velocità più che doppia di quella massima per la locomotiva a vapore.

Devesi anche tener presente che la locomotiva elettrica offre un miglior coefficiente di aderenza a cagione della maggiore regolarità del suo movimento e perchè non imbratta le rotaie col vapore oleoso di scappamento.

Inoltre con la locomotiva elettrica le perdite di tempo dipendenti dalle fermate sono assai ridotte in causa dei suoi rapidi avviamenti.

Infine essa è di facile e pronto allestimento e assai meno ingombrante, mentre può andare avanti ed indietro senza dover subire delle inversioni a mezzo di piattaforme girevoli e scambi.

Con la doppia trazione simmetrica (una locomotiva in testa ed una in coda) i treni elettrici sono reversibili, e cioè possono marciare nei due sensi senza che occorra scomporli.

I tecnici vedono anche la possibilità di raggiungere, attraverso la trazione elettrica, maggiori velocità di corsa dei treni, anche in senso assoluto, indipendentemente dall'accrescimento del carico e della velocità commerciale.

Devo però dire obbiettivamente che si tratta soltanto di possibilità previste per il futuro e raggiunte soltanto in taluni casi in via sperimentale, ma non nel normale esercizio ferroviario.

Oggi, la locomotiva che consente di correre più velocemente in pianura, è tuttora quella a vapore.

Il numero delle locomotive elettriche, a parità di traffico, risulta notevolmente inferiore a quello delle locomotive a vapore, e perciò sono sufficienti per le prime delle rimesse nei depositi della trazione, e delle officine di riparazione, di assai minore ampiezza, ed altresì non occorrono nè depositi combustibili richiedenti spesso vaste aree nè i costosi impianti per la rifornitura dell'acqua di alimentazione della caldaia della locomotiva a vapore.

Inoltre la locomotiva elettrica richiede minore spesa di manutenzione e minore spesa di lubrificazione, essendo escluso il ragguardevole consumo di olio per i cilindrimotori, infine permette una notevole riduzione e semplificazione del lavoro del personale mercè la soppressione delle prese d'acqua, del caricamento del combustibile sul tender e della alimentazione del combustibile nel forno.

Rende anche più facile il reclutamento e la formazione dei guidatori.

Tutti questi pregi hanno fatto estendere la trazione elettrica anche in Paesi come la Germania, l'Inghilterra, gli Stati Uniti d'America dove il combustibile abbonda e si ha a prezzi convenienti.

Per le Nazioni che, come la nostra, sono prive di importanti giacimenti carboniferi e non dispongono di riserve di idrocarburi liquidi mentre sono ricche di forze idriche, la trazione elettrica contribuisce all'emanipolazione di una parte rispettabile della onerosa importazione dei combustibili fossili i quali in taluni casi eccezionali, possono raggiungere, come hanno già raggiunto, dei prezzi proibitivi, mentre anche in tempi normali il prezzo dei combustibili fossili tenderà progressivamente ad aumentare mano a mano che ne diminuirà la disponibilità e bisognerà addentrarsi maggiormente entro terra per l'estrazione

Non va dimenticato che tutta l'energia idrica che non utilizziamo va completamente perduta, mentre tutto il combustibile che non consumiamo rimane sempre disponibile e può costituire un'utile riserva in circostanze eccezionali.

A tutti vantaggi che vi ho accennato è dovuto il continuo progresso dell'elettrificazione ferroviaria in tutti i Paesi, progresso che continua superando talvolta i limiti del tornaconto economico in quanto che detti vantaggi sono per una parte non del tutto ponderabili.

Onorevoli camerati, il motivo centrale della mia esposizione è quello di segnalare e raccomandare la tendenza già in atto da parte delle ferrovie verso la stabilizzazione ed unificazione dei tipi; stabilizzazione ed unificazione significano semplificazioni dei servizi e quindi risparmio di spese e di mano d'opera. Le ferrovie si differenziano da tutte le altre aziende industriali per l'alto impiego di mano d'opera; e difatti nella azienda dello Stato la retribuzione agli agenti importa il 64 per cento delle spese totali: si tratta quindi di un campo dove l'organizzazione scientifica del lavoro può raccogliere brillanti risultati

come vi accennerò di sfuggita, riferendomi ai principali servizi inerenti alla circolazione dei treni.

Un servizio assai importante è quello della frenatura: il freno continuo è usato ormai per tutti i treni viaggiatori e per i treni derrate e consimili treni merci rapidi; per quanto vi siano diverse difficoltà anche di carattere internazionale all'estensione del freno continuo a tutti indistintamente i treni merci, sarebbe desiderabile di marciare su tale direttiva, seguendo l'esempio della Francia e del Belgio che hanno deciso tale adozione nel 1928; occorrerà un non lieve investimento di denaro, ma questo troverà ottimo impiego nella conseguente larga riduzione della spesa per il personale addetto ai treni.

Altro ordine di provvedimenti molto proficuo è quello riguardante i sistemi per regolare la circolazione dei treni che finora consistono specialmente nelle comunicazioni telegrafiche e telefoniche fra le stazioni, sussidiate dal regime di blocco. Dall'imperfetto blocco telegrafico e da quello a segnali manovrati a mano, si è progredito verso il blocco elettromeccanico semi automatico. Fu come al solito in America che si pensò di rendere interamente automatico il funzionamento del blocco ricorrendo a dispositivi elettrici ed a circuiti di binario per effetto dei quali la presenza delle ruote dei treni determina la chiusura dei rispettivi segnali e ne impedisce l'apertura se trovansi già a via impedita. In Italia le nostre ferrovie hanno in corso diversi esperimenti di blocco automatico tra cui quello nell'ultimo tronco della direttissima Roma-Napoli il che dimostra il proposito di utilizzare tale moderna applicazione. Le nostre ferrovie si uniformano pure alla tendenza moderna di sostituire nelle stazioni tutte, piccole e grandi, alla manovra con leve isolate, la manovra centralizzata degli scambi e segnali. Infine vi è l'ultima trovata del dirigente unico centrale, pure di origine americana, e studiata a fondo anche da noi specialmente per la possibilità di impiego sulle linee secondarie e passive dove in tal modo si può ridurre tale spiacevole situazione.

Onorevoli camerati, sono giunto al termine del mio discorso. Come avrete potuto constatare esso non ha finalità di critica sistematica poicè le mie impressioni generali sull'andamento dell'esercizio ferroviario hanno suonato sincero e meritato elogio alle egregie persone preposte a questo importante ramo della pubblica Amministrazione ed ai sistemi da esse adottati, elogio che per altro è scevro di adulazione, ma scaturisce da intimo con-

vincimento, alimentato da solide constatazioni di fatti e di cifre e solo temperato dalla segnalazione di qualche elemento degno di esame e di studio la cui attuazione concorra a migliorare sempre più le condizioni del bilancio e permettere l'augurio che non sia lontano il giorno in cui sarà possibile operare una larga revisione delle tariffe ferroviarie per adeguarle sempre meglio alle necessità economiche della Nazione.

Ed è con questo augurio, in cui son certo sarete tutti consenzienti, che io pongo termine al mio dire ispirato unicamente dal desiderio di mettere vieppiù in evidenza la grande importanza dell'azienda ferroviaria che con paragone non nuovo, ma certamente felice, è stata chiamata il sistema nervoso della Nazione. (*Vivi applausi — Congratulazioni*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il camerata onorevole Elefante.

ELEFANTE. Onorevoli camerati; sarò brevissimo, poichè non dirò che brevi e semplici cose su alcuni punti della politica ferroviaria.

Anzitutto mi felicito col camerata Pupini, relatore, per la breve ma limpida e obbiettiva relazione.

Non starò a ripetere le benemerienze di Sua Eccellenza Ciano (*Approvazioni*) per la energica opera che ha svolta e va svolgendo nell'interesse del grande organismo ferroviario, che egli ha creato dal caos, e reso uno dei migliori organismi ferroviari europei.

Nè starò a ripetere le meritate parole di elogio che Sua Eccellenza Ciano in sede di discussione del bilancio di previsione del 1929-1930 rivolse al personale ed ai funzionari ferroviari, la cui grande maggioranza sta al suo posto di lavoro con disciplina e con volontà, e che accoglie nel suo seno degli elementi valorosissimi. Dirò solo che secondo me la politica ferroviaria non ancora ha raggiunto quella necessaria organizzazione da permettere di collaborare e accompagnare efficacemente l'incremento industriale e commerciale.

Le ferrovie, che, come è noto, rappresentano la spina dorsale dell'economia nazionale, dovrebbero tenere conto che l'industria e il commercio, duramente provati nel dopo guerra, si trovano in delicato periodo di assettamento e che hanno bisogno assoluto da questo grande organismo statale delle maggiori possibili facilitazioni, sia per quanto riguarda il sistema tariffario per il trasporto delle merci, sia per tutto quanto altro concerne i rapporti quotidiani che i commer-

cianti e gli industriali hanno con le ferrovie stesse.

Viceversa, come dicevo, queste seguono una politica che spesso appare in contrasto con gli interessi commerciali ed industriali e con quelli dell'economia generale del paese. (*Commenti*).

Mi soffermerò brevemente su alcuni punti di questa politica ferroviaria, e specialmente su tre: burocrazia; politica, che direi fiscale; politica accentratrice.

Burocrazia ferroviaria. — La burocrazia ferroviaria è ancora prolissa, lenta e conseguentemente costosa.

La maggior parte delle pratiche, anche di lieve importanza, ovvero di carattere urgente, prima di arrivare ad una soluzione devono veder passare parecchi mesi. Specialmente per ottenere concessioni di raccordi ferroviari, o apertura di accessi speciali, o per fissazione per di un punto determinato di carico e scarico, la procedura burocratica è così lunga che non è possibile arrivare alla conclusione di concessione prima di molti mesi o di qualche anno. (*Commenti*).

Ciò perchè ogni ufficio che vi prende parte deve elaborare le proprie condizioni tecniche ed amministrative per poi sottoporle al proprio servizio compartimentale, da cui la pratica passa alla direzione generale, dove viene nuovamente esaminata da uffici tecnici ed amministrativi, e spesso deve passare al Consiglio di amministrazione; da dove con lo stesso cerimoniale ritorna al compartimento donde la pratica ebbe inizio. (*Commenti*).

Se poi — cosa che non raramente accade — vien fatta anche una semplice osservazione da qualcuno degli uffici superiori, la pratica deve rifare tutta la *via crucis* già percorsa!

Ne consegue che industriali e commercianti, che hanno urgente bisogno della concessione, conoscendo questo sistema della burocrazia...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Lei l'ha avuta!

ELEFANTE. Non ancora.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Bisogna stare attenti con chi si ha da fare!

ELEFANTE. Specialmente quando si ha da fare con le ferrovie! (*Si ride*).

Evidentemente questo sistema della burocrazia ferroviaria turba il buon andamento del traffico e porta anche danno alle ferrovie che perdono il traffico.

Politica fiscale. — Le ferrovie appaiono agli occhi del pubblico con tendenza fiscale, il che non deve essere ed è ben lontano dal pensiero illuminato del ministro.

Le ferrovie si dimostrano rigorose e intransigenti nell'elevare verbali di contravvenzione ed applicare multe per ritenute erronee dichiarazioni nella classifica delle merci da trasportare.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Vi sono 40 spedizionieri davanti al tribunale!

ELEFANTE. I ladri si mettono a posto, e ci sono le leggi per metterli a posto!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ella sa quanti ce ne sono andati...

ELEFANTE. In tutti i campi ci sono dei cattivi soggetti.

Dato il sistema complicato tariffario è facile, per chi non conosce a fondo le tariffe ferroviarie, incorrere in involontari errori; e giacchè Sua Eccellenza Ciano mi ha richiamato, voglio citare un esempio. (*Interruzione dell'onorevole ministro delle comunicazioni — Commenti*).

Pochi giorni fa fu spedito da Torino all'Albergo dei Poveri di Napoli un forno del peso complessivo di circa quattro tonnellate. Se lo speditore avesse dichiarato la voce prevista dalla tariffa ferroviaria, cioè: forno di ogni specie di ferro, anche formato in parte di altro metallo, con rivestimento refrattario e con meccanismo, avrebbe speso per trasporto 1470 lire. Invece lo speditore dichiarò in piena buona fede: 1245 chilogrammi di mattoni refrattari, 2000 chili di ferro lavorato, 900 chilogrammi di apparecchi elettrici. Per questa sbagliata dichiarazione, le ferrovie applicarono 3738 lire di porto assegnato: differenza, più che due terzi.

Ciò dimostra la complicazione del sistema tariffario, per la quale si può incorrere facilmente in errore.

Il destinatario, l'Albergo dei Poveri, vista la grande differenza, svolse una pratica, ma, avendo perduto tempo per iniziarla, dovette pagare 700 lire di sosta. Essendosi rivolto all'Amministrazione ferroviaria, questa mandò un ingegnere sopraluogo ad assistere allo scarico. L'ingegnere assistette allo scarico, guardò e disse: ci sono i mattoni e sta bene; c'è la caldaia e va bene, quindi hanno applicato bene le 3738 lire. Ma se tutto questo, si osservò, forma un forno? Non importa. Così fanno le ferrovie: nè la cosa deve meravigliare. (*Interruzioni — Commenti*).

Di più, alle merci destinate ai porti di imbarco viene applicato un diritto fisso equivalente ad un maggiore percorso di 10 chilometri e questo per qualsiasi specie di merce e da qualsiasi distanza la merce provenga. Ne deriva che per le brevi percorrenze questo diritto fisso fa diventare il trasporto proibito.

Infatti, la maggior parte degli stabilimenti situati in città, poco discoste dai porti d'imbarco, data questa eccessiva applicazione di tariffe sono costretti a servirsi di altri mezzi di trasporto, meccanici od a trazione animale, per far giungere le loro merci al porto d'imbarco. Cito i numerosi stabilimenti situati nei comuni Vesuviani: Torre Annunziata, San Giovanni a Teduccio ecc. i quali si sono ormai abituati a spedire i loro importanti prodotti, come conserve alimentari, paste, tessuti, prodotti del suolo ecc. con mezzi meccanici od a trazione animale al porto di Napoli. Questo reca un danno evidente alle industrie locali ed anche alle ferrovie stesse che perdono questi importanti trasporti.

Vi è di più: le ferrovie sono restie a concedere riduzioni di trasporto, specialmente per merci povere, come vinacce, cruscame, materiale da costruzione ecc; tutte le industrie che hanno chiesto una tariffa ridotta per queste merci povere si sono sentite dare una risposta negativa ed hanno dovuto provvedere diversamente.

Altro fenomeno che si verifica nei dintorni di Napoli, è quello relativo al trasporto delle merci dai comuni situati nel versante orientale a quelli del versante occidentale della Metropoli Meridionale.

Questi trasporti, che da Castellammare di Stabia, Gragnano, ecc., sono diretti ai Campi Flegrei, Pozzuoli, ecc., vengono tassati, non per la via più breve, cioè per quella della « metropolitana », ma per quella di Villa Literno, che è di parecchi chilometri più lunga, mentre consta che questi trasporti vengono poi effettivamente inoltrati proprio attraverso la metropolitana. Ora se le cose sono in realtà così — come infatti sono — le ferrovie non solo mostrano una resistenza passiva a svilupparne il traffico, ma commettono anche grave torto verso quei comuni.

Io ritengo che se le ferrovie si decidessero ad utilizzare quella magnifica costruzione della metropolitana, anche pel trasporto delle merci nel senso tariffario, si vedrebbe vivificare un traffico che apporterebbe non solo beneficio economico ai paesi dei due versanti, ma diventerebbe quella linea anche più redditizia per la Amministrazione ferroviaria.

Politica accentratrice. — Specialmente le attuali esigenze del traffico richiederebbero una elasticità nelle funzioni di disimpegno dei vari servizi, mentre nell'Amministrazione ferroviaria vige purtroppo il difetto dell'eccessivo accentramento di servizi, che riesce di grave peso alla vita commerciale.

In moltissimi casi si ha bisogno di decisioni rapide, immediate, mentre con i vigenti sistemi, una decisione, anche per questi casi, si fa attendere per parecchi mesi.

Tutto deve essere rapportato alla Direzione centrale e le decisioni non vengono prese che da questa o dal Consiglio di Amministrazione. Esistono, in tutta la rete ferroviaria del Regno, ben quattordici compartimenti ferroviari tutti bene attrezzati, con i vari competenti uffici (trazione, movimento, legale, patrimonio, lavori, ecc.).

Ebbene questi compartimenti, se debbono rimuovere una vecchia rotaia da un piazzale all'altro del proprio compartimento, debbono rivolgersi alla Direzione generale per averne l'autorizzazione, mentre i Compartimenti stessi così bene attrezzati, conoscendo ambienti, esigenze ed urgenze locali, dovrebbero avere quella — sia pur relativa — libertà di azione per provvedere direttamente ai nascenti bisogni.

Si avrebbero così anche quella elasticità di movimento e quelle sollecite decisioni su pratiche e vertenze, che potrebbero arrecare sollievo alle esigenze del traffico ed apportare vantaggi economici alla stessa Amministrazione ferroviaria.

Avrei ancora molti altri rilievi da fare, anche per quanto riguarda alcuni organismi parastatali, ma mi riservo, occorrendo, d'intrattenere l'onorevole Assemblea in altro momento.

Voglio augurarmi che Sua Eccellenza Ciano vorrà dare giusta interpretazione a questi miei appunti, fatti non per smania di vana critica, ma per sincero desiderio di portare alla Camera e sottoporre all'onorevole ministro delle comunicazioni, quelle osservazioni che per l'esperienza personale e per i lunghi anni di vita vissuti nell'industria dei trasporti, mi han fatto ritenere degno di rilievo e che per nulla possono menomare la magnifica opera sua, che è tra le più vitali e utili compiute dal fascismo.

Sarò molto lieto, se tutti o parte dei miei appunti troveranno favorevole soluzione. Resterò comunque sereno per aver compiuto un dovere, che mi viene dalla carica di deputato. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Banelli.

BANELLI. Onorevoli camerati, l'atmosfera nella quale si svolge la discussione sul bilancio delle comunicazioni, per quanto si attiene alla marina mercantile, è la più simpatica, dopo la decisione del Gran Consiglio dell'altra sera con la quale, nella solennità della leva fascista, nella acquisizione dei giovani ai nostri quadri di maggiore maturità,

si vuol dare una significativa dimostrazione alla importanza della marina, all'importanza della vita sul mare per la nostra Italia.

Noi che veniamo dalla marina mercantile, elemento che si integra e talora si confonde con la marina da guerra, noi che pensiamo all'importanza dell'Italia sul mare, salutiamo con devota riconoscenza e con entusiasmo questa magnifica indicazione fatta, dal Supremo organo del Regime, alla nostra gioventù. (*Approvazioni*).

Ma prima ancora di addentrarmi nelle questioni che più particolarmente interessano la marina mercantile, io vi chiedo, onorevoli camerati, ancora il permesso di dirvi, quale cittadino delle nuove province ultime annesse all'Italia e quale rappresentante di queste province, insieme ai miei camerati, insieme ai cittadini della Venezia Giulia, tutta la nostra grande riconoscenza verso il Capo del Governo per il generoso e provvido atto, attuato giorni or sono, in favore della sacrificata città di Fiume, (*Vivi applausi*) in favore della restante parte del litorale del Quarnero.

Non dimentichiamoci, onorevoli camerati, che il provvedimento tempestivamente preso, può, con la concessione di alcuni degli sgravi tributari caratteristici delle zone franche portuali, mettere Fiume, Abbazia, Volosca, Laurana e altre località minori in condizioni di poter esercitare la propria funzione di attrazione dall'estero, e quella per la nostra espansione, espansione della nostra lingua, della nostra coscienza politica, della nostra economia oltre confine. (*Approvazioni*).

In questo modo viene tolta Fiume dall'assedio economico che la stringeva d'intorno, fino allo strazio, per 10 anni consecutivi. (*Approvazioni*).

La marina mercantile italiana, come in genere tutte le marine mercantili, in questi ultimi tre anni sta subendo tutte le conseguenze della forte depressione dei noli.

Il camerata Bianchini, nella sua relazione, ha esposto le cifre sulla riduzione dei noli, i coefficienti di raffronto, ed ha fornito tanti altri elementi per il giudizio di quelle che sono le vicende della navigazione in questo momento di crisi generale nel mondo.

Ciò non toglie però che la gara nelle competizioni internazionali per il tonnello, rispettivamente per il primato sulle grandi arterie di navigazione transoceanica, continui forte, ed imponga a chi non voglia rimanere indietro fermandosi, di correre tempestivamente ai ripari.

La concorrenza si manifesta in modo più accentuato sulle linee del Nord Atlantico, sulle linee del Sud America, su quelle per il Giappone e le Indie, forse di minor nostro interesse in quelle della Australia; di interesse direttissimo in quelle per il Mediterraneo, per il Levante, e per le due Coste, l'Orientale e l'Occidentale, dell'Africa.

La nostra marina transatlantica, con le sue 385,000 tonnellate di magnifiche unità, tiene effettivamente in questo cimento un posto d'onore, ed alto il prestigio della nostra bandiera. Gli estremi di questa lotta economica son dati dal tonnelloaggio mondiale che nell'anno 1914 segnava 45 milioni di tonnellate: l'Italia vi occupava l'ottavo posto con 637 navi, e 1,430,000 tonnellate appena. Nel 1921 il tonnelloaggio mondiale ascendeva a 47,897,000 tonnellate: l'Italia occupava ancora l'ottavo posto, con appena 1,237,000 tonnellate; nel 1922, passando al quinto con 2,698,000 tonnellate e nel 1926 con 3,150,000 tonnellate c'eravamo accostati alla Francia, distanziando ancora la Germania.

Nel 1927, passiamo al quarto posto con 3,395,000 tonnellate, contro 63,000,000 di tonnelloaggio mondiale.

Nel 1929 la Germania ci sorpassa, la Norvegia ci sorpassa e siamo di poco distanziati dall'Olanda, occupando noi il settimo posto, con 1105 unità e 3,215,000 tonnellate, contro 66 milioni cui ascende in oggi il tonnelloaggio mondiale.

Le navi da noi varate nell'anno 1929 raggiungono complessivamente 71,834 tonnellate contro 2,793,000 nel mondo; avevamo in corso avanzato di costruzione 67 mila tonnellate alla fine dell'anno e impostate altre 45 mila tonnellate, contro 3 milioni 111 mila in costruzione in tutti i paesi del mondo.

Queste poche cifre dimostrano l'importanza del tonnelloaggio mercantile ed il posto che occupano la Norvegia, la Germania, la Francia e l'Olanda, vi dimostrano in quale considerazione altissima sono tenute quelle marine mercantili nei rispettivi paesi, trascurando di parlare dell'Inghilterra e del Giappone.

Noi però più che all'aumento quantitativo del nostro tonnelloaggio, abbiamo pensato in questo ultimo periodo al miglioramento qualitativo di esso, abbassando l'età media delle nostre navi, di ogni categoria. Così per il naviglio adibito alle linee sovvenzionate da 24 anni di media età per nave, siamo discesi a soli 15 anni, mentre con la prossima entrata in servizio dei piroscafi previsti nelle

convenzioni per i servizi indispensabili e per i servizi utili sovvenzionati, questo limite di media età discenderà ancora sensibilmente.

Maggiori progressi però noi abbiamo fatto — torno a ripeterlo — sulle grandi linee transatlantiche, sulle linee che più interessano le nostre comunicazioni di oltre Oceano e specialmente in quelle dell'Atlantico dove la battaglia è fortemente ingaggiata tra gli Stati del Nord Europa per detenere il primato, su quelle rotte marittime che sono le grandi rotte per la espansione della civiltà dei popoli, primato a cui l'Italia deve assolutamente tendere per ragioni di prestigio nazionale e di convenienza economica; ed infatti il posto che occupiamo ed il nostro successo su di queste linee sono i più lusinghieri, sì da non temere il confronto con i migliori e più lussuosi servizi delle altre bandiere.

Circa le sovvenzioni marittime che oggi corrispondiamo alla marina mercantile, dirò che in sostanza esse sono modeste, in rapporto all'ampiezza ed alla utilità dei servizi che le nostre Società di navigazione assolvono nell'interesse nazionale.

Fino al 1922 spendevamo 300 milioni di lire all'anno per i servizi sovvenzionati, che venivano disimpegnati con l'impiego di 381 mila tonnellate di navi, della media età di 23.9. Con l'avvento del Fascismo al potere e con la prima provvisoria sistemazione dei servizi sovvenzionati, eravamo discesi nel 1923, nel 1924, nel 1925 a soli 147 milioni 390 mila lire di sovvenzione annua, percorrendo 3,672,820 miglia con 302,233 tonnellate di naviglio impiegato.

Nel 1926 arriviamo alla sistemazione definitiva dei nostri servizi per 15 anni, per un gruppo, per 10 anni, per un secondo gruppo di servizi e per 5 anni per un terzo considerato importante ma bisognevole dell'aiuto dello Stato inizialmente soltanto.

Con tale nuova e più definitiva sistemazione dei servizi marittimi sovvenzionati nel 1926, percorriamo 5 milioni e 680 mila miglia, spendendo 194 milioni di lire, con l'impiego di ben 511 mila tonnellate di navi; ed infine negli anni 1928-29-30 arriviamo a percorrere 6,784,000 miglia, spendendo 223 milioni in sovvenzioni, ma aumentando il naviglio a 732 mila tonnellate, della media età, di appena 15 anni.

Questa somma, che noi devolviamo alla marina mercantile per le nostre comunicazioni interne e per la nostra espansione nel mondo, va suddivisa fra linee indispensabili, quelle che a un di presso rappresentano la necessità della continuazione ideale delle linee

ferroviarie sul mare, per le comunicazioni con le Isole e con le Colonie e fra le linee utili. Per le prime avevamo nello scorso anno impiegato 114 navi di complessive 175 mila tonnellate, che hanno percorso 2,632,821 miglia, contro una sovvenzione di 154 milioni, mentre che il resto dei servizi sovvenzionati impiegò 114 unità per 555 mila tonnellate, che percorrendo 4,137,754 miglia, costando all'Erario non più di 70 milioni all'anno.

Come si vede, l'aiuto dato a questa parte dei nostri servizi, è un aiuto in sostanza modesto; si pensi e si consideri ancora, che, tutto il complesso della nostra marina mercantile, nelle relazioni di affari con e dall'Italia, ci aveva dato nell'anno 1925 noli per sterline 15,263,750; nel 1926 per sterline 19,502,450; e nel 1927, ultimo della statistica, per sterline 20,357,280, cioè al cambio di 95.28, qualcosa che poco si discosta dai 2 miliardi di lire.

Due miliardi di lire soltanto nelle relazioni di affari da e per l'Italia, senza contare tutto quello che accumula la marina mercantile italiana, vagabondando nelle altre parti del mondo, fra paesi esteri e che in definitiva va a favore del nostro bilancio dei pagamenti.

Con questa sommaria figurazione, di quello che rappresenta nazionalmente ed economicamente (e come ausilio della marina da guerra) la marina mercantile italiana, misuriamo adesso l'importanza dell'aiuto che lo Stato ad essa accorda; e tanto più questa valutazione riescirà equa quando si pensi che in un momento in cui la crisi mondiale dei trasporti determina il disarmo di circa 2 milioni di tonnellate, noi contiamo appena poche unità inopere nei porti, e la marina mercantile continua la sua funzione, correggendo con i suoi introiti, almeno in parte, quello che è lo squilibrio della nostra bilancia commerciale. Si consideri ancora che alla prima, anche minima, ripresa dei noli nel mercato internazionale ed ancor più nelle favorevoli congiunture dell'economia mondiale, questa marina mercantile potrà darci soddisfazioni e vantaggi sensibili, si da rendere ad esuberanza al Paese, l'equo e necessario aiuto d'oggi.

Ecco perchè noi, delle terre marinare, non sappiamo comprendere come il paese non valuti appieno la funzione e tutta l'importanza della marina mercantile e l'armamento sia quasi sempre sotto un permanente stato di accusa, di eccessivi lucri ed esigenze!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Pro-testo contro lo stato di accusa!

BANELLI. Manca effettivamente in Italia una coscienza marinara diffusa, come esiste oggi, per esempio, una coscienza aeronautica. (*Interruzioni*).

Negli altri paesi marinari, ove effettivamente questa coscienza è sviluppata, come in Inghilterra, in Germania, Norvegia, Olanda, Belgio e persino in Francia, noi vediamo che ogni singola nave privata è considerata dal singolo cittadino nave della collettività nazionale.

Una voce. Anche da noi.

BANELLI. Nei porti marittimi sì, ma nei centri anche poco distanti del mare, no!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma la coscienza marinara italiana è elevatissima.

BANELLI. Sì, nei porti di mare: fuori da essi, poco; ed è perciò opportuno divulgare, come avevo affermato lo scorso anno, quanto modestamente spendiamo per tutti i servizi della marina mercantile. Bisogna ripetere che tra spese ordinarie e spese straordinarie per tutta la vasta complessa organizzazione della marina mercantile arriviamo ad impostare in bilancio soltanto 322,413,990 lire, compresi in questa somma i premi di costruzione, che vanno a vantaggio dei cantieri, nonchè la somma trasferita dal Ministero delle finanze per i servizi della milizia portuaria che importa un nuovo aggravio di 7,142,020 lire.

Di fronte a questa spesa, di 322 milioni (che in sostanza è inferiore a quella dell'anno in corso) noi introitavamo, per diritti marittimi, nel 1914 lire 12,250,405.37; nel 1924 lire 17,650,000 arrivando nel 1929, a lire 37,680,132. Bisognerebbe ancora, onorevole ministro, per maggiore precisione, calcolare quanto non si corrisponde alla marina mercantile sovvenzionata per il trasporto della posta, somma questa che potrebbe essere valutata con circa altri sette od otto milioni di lire.

Come si vede, deducendo dai 322,413,990 la posta di 57 milioni destinata ai cantieri, quella di 7 milioni per la Milizia portuaria, i 37 milioni dei diritti marittimi ed i 7 milioni attribuibili al servizio postale dell'interno e con l'estero, tutto il passivo per tutti i servizi centrali e periferici della marina mercantile, comprese le sovvenzioni per le linee marittime indispensabili ed utili, si ridurrebbe alla somma di circa 214 milioni di lire: 86 milioni in meno, cioè, di quanto spendevamo ancora nel 1922 per le sole sovvenzioni alle Società di navigazione esercenti quegli assai ridotti servizi regolari.

Il movimento complessivo portuario nel 1929 segna agli arrivi, come dice la relazione, la cifra di 248 mila navi con 28,600,681 tonnellate di merci sbarcate; (711,216 tonnellate di più che nel 1928); 4,599,716 passeggeri, (74,393 in più dell'anno scorso). Le partenze segnano su per giù un ugual numero di navi, che esportano però soltanto 9,534,929 tonnellate di merci (454,944 tonnellate in più del 1928) ed imbarcano 4,655,380 (138,261 in più dell'anno scorso).

È evidente la sproporzione tra merci importate e merci esportate.

Da ciò, in parte, la nostra inferiorità rispetto alle altre marine, che in casa propria o nei porti vicinali trovano carichi di entrata e di uscita a vantaggio del nolo complessivo, del rendimento della singola nave, degli impianti portuali, dei rispettivi servizi ferroviari, delle tariffe e del lavoro nei porti.

A questa deficienza dobbiamo porre riparo, cercando merce dappertutto dove si possa trovare, per attirarla sui nostri porti, sulle nostre navi, provenga essa dall'estero o dall'interno. Comunque la marina mercantile italiana ha partecipato a questo traffico di circa 38 milioni di tonnellate, per 25,426,000 tonnellate (in più dell'anno scorso tonnellate 1,573,000) e con 9,164,983 passeggeri: (171,000 in più del 1928).

Alla bandiera estera è rimasto un traffico di 12,713,670 tonnellate (in meno cioè 215.000 mila tonnellate, rispetto al 1928), e di passeggeri 99,818 (perdendone 4,419, rispetto all'anno precedente).

Come si vede nella ripartizione del nostro traffico, la marina mercantile italiana tiene la preponderanza assoluta per il movimento dei passeggeri: siamo invece nel rapporto, fra la nostra e le bandiere estere di circa due terzi ed un terzo per quello delle merci.

L'onorevole Bianchini nella sua relazione ci fornisce una interessante tabella sulle correnti commerciali del nostro paese distribuite per i vari mari: vediamo da essa che nel 1929 abbiamo trasportato soltanto con la bandiera nazionale 9,708,000 tonnellate, fra i porti dello Stato; 3,094,000 tonnellate da e per il Mediterraneo; 1,605,000 tonnellate, da e per il Mar di Marmara; 5,844,000 tonnellate da e per i paesi europei oltre Gibilterra, ed è questa la corrente più interessante dei nostri traffici coll'estero, ma purtroppo in questa voce è rappresentata la grande quantità di carbone che noi importiamo. Scarso risulta invece, in proporzione, il traffico con l'Australia, che arriva appena a 38,000 tonnellate; più notevole essendo

quello da e per le Indie, l'Asia, l'Africa, oltre il Canale di Suez, che arriva ad 836,000 tonnellate; quello da e per l'America Centrale e Meridionale di 1,035,000 tonnellate; da e per l'America Settentrionale 1,669,000 tonnellate; da e per l'Africa occidentale 244,705 tonnellate.

Se consideriamo il volume del traffico merci con l'America del Nord, con l'America del Sud e Centrale, vicino a quello dei passeggeri, vediamo che effettivamente quelle nostre vie di comunicazione sono in buona efficienza ed in condizioni di ulteriori sviluppi; mentre che le comunicazioni per l'Australia, come quelle per l'Africa Orientale ed Occidentale, per le Indie e l'Estremo Oriente, sono nel periodo di prima affermazione. Meritano perciò quest'ultime maggiore aiuto; in quanto che larghe sono le possibilità nostre in quei paesi, non soltanto per rifornirci di materie prime, ma soprattutto per esportare i prodotti finiti della nostra industria, rispettivamente i pregiati articoli della nostra agricoltura.

Come abbiamo veduto, la nostra marina mercantile rappresenta oggi 1105 navi a motore per 3,215,327 tonnellate di stazza lorda; essa occupa circa 40 mila marittimi, dalle 30 fino alle 40 mila persone nei cantieri navali, ed altre 120.000 persone circa nei vari uffici della Società di Navigazione e per le attività affini escluse le maestranze dei porti.

Si può dire che ed intorno alla marina mercantile italiana trovano occupazione, lavoro e prosperità, non meno di 200 mila persone, complesso questo della nostra efficienza armatoriale rappresentato dal numero delle navi, dal tonnellaggio e dalle attività che vi fanno capo, veramente degno di considerazione, perchè esprime tutta la importanza economica dell'attività marinara della Nazione.

Avevo detto l'anno scorso, parlando della efficienza e dell'importanza della marina mercantile che quanto noi abbiamo fatto dalla fine del 1922, data dell'avvento al Governo del Fascismo, fino ad oggi, è veramente notevole, tanto per quello che riguarda il rinnovamento della flotta, la disciplina degli equipaggi, le percorrenze, la merce importata ed esportata, quanto per l'importanza delle economie raggiunte nel rispettivo bilancio. Ed avevo pure indicata la ragione di questo importante successo che ravvisavo nella fortunata circostanza di avere avuto da quell'epoca in poi continuità di indirizzo e continuità di opera da parte del ministro per le comunicazioni, ben coadiuvato dai suoi più vicini,

fedeli collaboratori e dipendenti, per cui, per queste continuità di indirizzo, oggi trattiamo la materia della marina mercantile, si può dire, scientificamente, con tutto l'ausilio della esperienza che ci viene dalla pratica e dalla specifica competenza nei complessi problemi dell'industria e dell'arte della navigazione e dei commerci.

Ma invero tutto quello che si può desiderare ed aspirare per la nostra marina commerciale è ancora molto. La nostra mèta non è ancora raggiunta, il nostro lavoro non è finito. La marina mercantile esige ancora dal paese molta assistenza e molto lavoro di rifinitura a bordo, nei cantieri, nei porti, non meno di quanto essa richiede dai servizi ferroviari dell'interno, per potere più esportare dal nostro e dai paesi del retroterra europeo.

Perequando maggiormente le cifre delle esportazioni con quelle delle importazioni per le vie di mare, offriremo noli di andata e di ritorno per e dai nostri porti, conseguiremo maggiore rendimento delle navi, delle banchine, degli impianti portuali, dei servizi ferroviari, maggiore utile nell'impiego della mano d'opera e con maggiori utili per gli operai, abbasseremo tariffe e noli a vantaggio dei nostri rifornimenti e delle nostre esportazioni.

Per quanto attiene alla merce di paesi esteri che può essere attratta sui nostri porti mi riferisco particolarmente a quanto Genova, Savona e tutta la costa ligure potrebbero fare rispetto al proprio retroterra; a quanto Venezia, Trieste (che è al vertice di questa funzione) e Fiume potrebbero acquisire dai mercati dell'Europa Centro Orientale, dai mercati cioè che stanno a cavallo di due o tre grandi sistemi economico-portuali, attraverso i quali quei mercati possono spedire e rifornirsi cioè dal Mare del Nord, (Amburgo, Brema, Anversa, Rotterdam, Amsterdam), dai porti del Mar Nero e del Danubio (Sulina Galatz, Braila, Costanza), da Salonicco e finalmente da quelli della costa adriatica, soggetti alla Jugoslavia.

Bisogna che noi si favorisca ad ogni modo, perfezionando gli accordi internazionali di carattere ferroviario e doganale, la maggiore regolarità e rapidità dei trasporti; bisogna ridurre il più possibile le spese confiniali. Bisogna insomma sormontare, con una politica tariffaria, quelli che sono gli ostacoli naturali, geografici, e politici, che aumentano il tempo ed il costo dei nostri trasporti ferroviari con l'estero; ciò sia detto per noi come dei paesi del nostro retroterra a noi amici che a lor volta ne beneficieranno.

Per le esportazioni dall'Italia, ricorderò che noi abbiamo abbondanti materie prime che per la loro trasformazione in prodotti finiti impiegano numerose maestranze quali quelle, per esempio, per la produzione dei laterizi, e dei cementi, prodotti poveri che non sopportano alti noli ferroviari, marittimi, e tariffe portuali, ma che appena un poco favorite potremmo esportare verso paesi ai quali siamo tributari per l'approvvigionamento di prodotti coloniali, di cotone, juta, e di cereali.

Marsiglia, con le sue tariffe portuali, con quelle delle ferrovie meridionali, rispettivamente con i noli praticati dalle società di navigazione, fa a noi, in questo genere di esportazione, una concorrenza spietata in tutti i mercati del Levante, come pure Amburgo, Rotterdam, Anversa, i porti inglesi, nel Brasile, Argentina, Indie, Cina, Africa Orientale e financo nel Levante.

Si sa che tutta la Valle Padana è capace di produrre laterizi d'ottima qualità ed in quantità esuberante al fabbisogno nazionale; si sa che l'Italia è attrezzata per produrre ben 50 milioni di quintali di cemento mentre ne consuma appena 30 milioni, impiegando 21 mila operai.

Abbiamo quindi in questo solo articolo un margine di capacità produttiva di ben 20 milioni di quintali che potremmo in parte esportare, contrattando nazionalmente, nel giuoco delle convenzioni per i grandi scambi tra paesi e paesi, importanti contingenti che potrebbero almeno in parte correggere la sprecazione tra importazioni ed esportazioni che lamentiamo, ed anche in questo modo e per queste voci offriremmo occasione di maggiore lavoro nelle fabbriche dell'interno, alle ferrovie, ai porti ed alla marina mercantile.

Nell'esportazione degli agrumi e degli zolfi, delle mandorle, dei vini e dell'olio d'oliva, prodotti ricchi ed abbondanti in Puglia ed in Sicilia, noi potremmo trovare ancora maggiore alimento per la marina mercantile. Invoco perciò che accanto alle linee più rapide del periplo dell'Italia e di quella che si prolunga poi, attraverso Gibilterra, ai porti del mare del Nord, sia intersecata una linea più modesta, per sole merci, fatta con navi di minore capacità, atte a rastrellare in tutti i porti della costa e delle Isole per il servizio di collegamento dai porti, della Puglia, della Calabria e della Sicilia, con quelli maggiori cui fanno capo i grandi servizi marittimi. (*Interruzione dell'onorevole ministro delle comunicazioni*).

Abbiamo avuto una produzione di mandorle in Sicilia ed in Puglia, onorevole mi-

nistro, che rappresenta una vera ricchezza nazionale e che potremmo maggiormente valorizzare.

Con tutto il rispetto per gli scienziati delle malattie delle piante, io credo che il danno che ci facciamo, chiudendo i nostri porti al traffico agrumario di altri paesi a noi vicini, sia notevolmente maggiore di quello che potrebbero portare, in pratica, la cocchiniglia ed altri parassiti. Nell'Italia settentrionale e più specificamente sul Carso, dietro a Fiume e Trieste, cresce il tiglio, cresce il ginepro, ma di aranceti o di agrumeti da contaminare non c'è nemmeno l'ombra.

Bisogna toglierci da questi ostacoli...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Bisogna dirlo al ministro Acerbo.

BANELLI. Il ministro Acerbo, con atto veramente intelligente, ha accordato di questi giorni una proroga per il transito attraverso Trieste e Fiume, degli agrumi provenienti dalla Palestina oltre il termine cioè antecedentemente stabilito appunto a seguito delle limitazioni d'ordine fitosanitario. Bisogna ancora ridurre maggiormente le tariffe ferroviarie e portuali per le merci povere che noi potremmo esportare per la via di mare.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Riduca lei le tariffe!

BANELLI. Le ho ridotte, onorevole ministro, e lei mi è il migliore e più autorevole testimonio, di come e quanto io persegua questo fine, nel porto di Trieste, con la visione degli interessi nazionali. (*Cenni di assenso dell'onorevole ministro*).

Infine, per quanto riguarda gli equipaggi, mi riferisco ad un'ultima decisione del Gran Consiglio, che, a proposito della disoccupazione stagionale nella Valle Padana, suggeriva come mèta, nei contratti di lavoro per l'agricoltura, anche la continuità e la stabilità della prestazione d'opera. Altrettanto si consideri per la marina mercantile, inquantochè di fronte ai 39 mila marinai oggi imbarcati (contro i 41 mila nell'anno precedente), i disoccupati ascendono in oggi a circa 20.000 e c'è tendenza al disarmo per il basso livello dei noli.

Riferendomi alle organizzazioni dei grandi porti del Mare del Nord, come Amburgo, che vanta un traffico di ben 38 milioni di tonnellate; come Rotterdam, che toccò i 44 milioni di tonnellate di traffico marittimo, metto in rilievo che in essi il lavoro straordinario e notturno viene considerato come una necessità comune al porto ed alle maestranze e non come una concessione fatta alla nave.

Con questo criterio a Rotterdam le tariffe notturne per certe merci non vengono maggiorate, il porto raddoppia la propria efficienza, il metro lineare di banchina, gli impianti meccanici, gli hangars, rendono in proporzione maggiore; le tariffe diminuiscono, la nave opera in breve tempo; i noli e le spese si riducono ed il lavoro si accresce perciò di anno in anno a vantaggio della intera città, della Nazione.

Si ricordi, che i porti costituiscono un vero e proprio anello di congiunzione e di smistamento per la merce e per i passeggeri che arrivano per via di mare e proseguono per via di terra, e viceversa. Nei porti la puntualità, l'economia e la rapidità delle operazioni non sono mai sufficienti; perciò bisogna economizzare anche i minuti di tempo e la frazione di centesimo, quando si tratta di grandi quantitativi di merci povere che non possono sopportare tariffe alte. Mentre le opere portuali, quelle di allestimento e di attrezzatura meccanica nei nostri porti migliorano notevolmente, per cui sento il dovere di rivolgere un elogio ed un ringraziamento agli esperti e valorosi funzionari del Ministero dei lavori pubblici, delle ferrovie dello Stato e delle capitanerie di porto che vi si dedicano; non procede sempre di pari passo la politica di adeguamento delle spese alla rivalutazione della moneta ed al complesso di circostanze imposteci dalla necessità della formidabile concorrenza con l'estero.

A questo punto del mio discorso, pensando soprattutto alla nostra possibilità nelle esportazioni di prodotti poveri che possono scegliere la via del mare, con vantaggio per la nostra marina mercantile, mi permetto di richiamare l'attenzione della Camera e del ministro sulla necessità di rimuovere gli ostacoli esistenti e che ritengo siano esistiti anche negli altri paesi marittimi, non esclusi quelli nordici, anche per questo genere di prodotti, che essi esportano in notevoli quantità; favorendoli coi noli ferroviari e con sovvenzioni alla marina mercantile.

Se gli altri Stati marittimi ci hanno potuto precedere, in certi momenti della loro vita economica in talune produzioni, come anche nello sviluppo delle loro marine mercantili, oggi dobbiamo guadagnare il tempo e la strada perduta. Nel Ministero delle comunicazioni convergono servizi importanti, che possono concorrere a dare incremento alle importazioni ed esportazioni attraverso i mari, per i nostri consumi, per la nostra produzione, come per importanti e grandi territori del retroterra europeo. Le poste, i

telegrafi, i telefoni, le ferrovie, i porti, la marina mercantile e tutta la politica dei noli e delle tariffe rispettivamente sono in gran parte in mano nostra, onorevole ministro. L'opera che voi finora avete compiuto, è veramente meritevole ed imponente, in tutte le branche di questa amministrazione pubblica di interesse nazionale, ma voi stesso avete bisogno d'essere aiutato a vostra volta dagli altri dicasteri. La marina mercantile, attende ancora nuovo incremento, nuovi successi; gli altri vi aiutino. E se nella battaglia che le Nazioni combattono per la propria supremazia sui mari, che per la marina mercantile si esprime con il salto dai 45,000,000 di tonnellate nel 1914 ai 66,000,000 di tonnellate di oggi, l'Italia per la volontà del Duce, vorrà impostare la sua battaglia, sappiamo che Egli, Supremo Condottiero, potrà fare conto sulla collaborazione di tutto il Paese, su quella degli altri Ministeri, sull'uomo e sul patriotta, quale Voi siete, pronto a tutte le fatiche, onorevole ministro, soprattutto quando si tratti, come noi marinai aneliamo con ardore, della grandezza d'Italia sui mari. (*Vivi applausi — Moltissime congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Barni.

BARNI. Onorevoli camerati, la ragione prima del fatto che io son salito alla tribuna è questa: correggere un errore nel quale è caduto il camerata Bianchini, estendendo la sua, per le, altre parti, chiara relazione.

Là dove egli parla del prolungamento del terzo grande bacino di Genova dice che, entrato in esercizio nel 1928, da 238 sarà portato a 278 metri. Ora questo è un errore, in quanto la maggiore estensione che questo bacino può prendere non può superare i 256 metri, in quanto con un ulteriore prolungamento si andrebbe a cascare dall'altra parte, nel porticciuolo Duca degli Abruzzi. Ma questa è piccola cosa. Il camerata Bianchini prosegue: ci siamo fermati all'ampliamento del terzo bacino, non essendo apparsa ancora giustificata l'ingente spesa che sarebbe occorsa per la costruzione di un bacino di metri 350.

Questo non corrisponde a verità, perchè anzitutto la costruzione del bacino non è fatta con denaro nè del Consorzio, nè dello Stato. È una Società privata che avrebbe anche essa, tutto l'interesse alla costruzione di questo grande bacino, come l'avrebbe il Consorzio autonomo del Porto. La ragione è invece nel tempo.

Per la costruzione delle due grandi navi del Lloyd Sabauda e della Navigazione Gene-

rale Italiana, s'impiegheranno circa 18 mesi, credo; la costruzione del bacino non si potrebbe fare in meno di tre anni o tre anni e mezzo, il che vuol dire che per circa due anni non vi sarebbe nel Mediterraneo bacino capace di ospitare queste navi per le necessarie riparazioni, se non andando nel porto di Tolone. Ma ciò non sarebbe dignitoso per la bandiera italiana.

Ed entriamo allora, senza quella nota di pessimismo che ha avuto il camerata Banelli, nella questione delle spese portuali. Dico, senza nota di pessimismo, perchè io credo ad una vera coscienza marinara italiana; ma in rapporto a quella che è la contesa fra marittimi, armatori, portuali e spedizionieri, vi è poca chiarezza nell'opinione pubblica e soprattutto, diciamo francamente, vi è anche una eredità che noi abbiamo avuto e per la quale è molto difficile, anche con la maggiore sincerità fascista, anche con lo spirito più aperto di collaborazione, poter risolvere agevolmente le questioni prospettate dai precedenti oratori.

Porto di Genova. È utile leggere alcune cifre, non di statistica lata, ma di statistica precisa, fatta sul conteggio delle operazioni del porto di Genova. Il porto di Genova nel 1913 aveva 7,427,000 tonnellate fra merce sbarcata e merce imbarcata; nel 1929 aveva 8,422,000 tonnellate, vale a dire 1 milione di tonnellate in più di quello che aveva nel 1913. Diminuisce di circa 250 mila tonnellate dal 1928 al 1929, per la diminuzione della importazione del grano e dei semi oleosi, sia per la battaglia del grano, sia per la difesa fatta dell'olio di oliva.

Una uguale proporzione non si ha per nessun porto. Il porto di Savona ha aumentato dal 1913 al 1929 di 300 tonnellate; il porto di Livorno va da 1,600,000 tonnellate a 2,115,000 tonnellate, vale a dire mezzo milione di tonnellate. Altri porti invece hanno diminuito notevolmente la loro importazione. È notevole il fatto — e questo per assicurare anche il camerata Banelli — che nell'aumento del porto di Genova si ha un notevole aumento anche nella esportazione. Anche quest'anno circa 100 mila tonnellate sono state aumentate nel ramo esportazione, in compenso della diminuzione notevole che avremo — anche maggiore di quella già citata — per il grano, di circa 300 mila tonnellate, e, per i semi oleosi, di 200 mila tonnellate.

Io ho desiderato che l'ufficio speciale, (osservatorio) che esiste presso il Consorzio autonomo del porto, facesse un esatto calcolo

— esatto relativamente, per un gran numero di merci, non esatto per difficoltà varie per talune altre merci — del costo delle merci che transitano per il porto di Genova. Dico che per molte merci che vengono in grande quantità, come ferro, metalli lavorati, cotone, lane, ecc., è possibile fare questo calcolo; ma per altre merci di minutaglia, questo calcolo richiederebbe molto tempo e non sarebbe mai esatto.

Comunque oggi il porto di Genova, per queste cifre calcolate, ha un valore di importazione e di esportazione non minore a 10,829 milioni, facendo il calcolo coi listini dei prezzi all'origine. Di fronte a questa cifra abbiamo una spesa di tasse che il Consorzio del porto mette sulla merce, per 36,292,494.30 dei quali 15,247,064.45 vanno per le nuove opere portuali.

Il camerata Banelli ha fatto un paragone con i porti del Nord Europa e ha perfettamente ragione. Ma il camerata Banelli, che ha viaggiato più di me, sa meglio di me che, per esempio, il nuovo porto intitolato a Sua Maestà il Re del Belgio ad Anversa, e che ha 22 chilometri di banchina viene a costare di meno di un chilometro di banchina nel porto di Genova. Questa è la vera difficoltà. A Genova si tratta di demolire una montagna e di gettarla in mare; ad Anversa si tratta di acquistare dei poderi, di scavare per una ventina di metri, di aprire una ultima diga e di immettervi l'acqua. Queste maggiori spese gravano non soltanto in sè, ma anche gravano per il non sistema di comunicazioni fluviali. I porti di Anversa, di Rotterdam, di Amburgo sono tutti collegati con le vie fluviali e questa è la notevole minore spesa.

BANELLI. Ragione di più per dovere lottare.

BARNI. Voi conoscete l'importanza dei collegamenti per via fluviale, e l'onorevole camerata m'insegna che dall'interno della Germania, dalla Svizzera centrale, fino ai porti, con i barconi a tutti noti, vengono trasportate grandi quantità di merci, e direttamente accostate ai mezzi di carico della nave.

E allora qual è il nostro problema?

È un problema sul quale richiamo anche l'attenzione di Sua Eccellenza il ministro; e credo, per il porto di Genova, di esprimere non una mia opinione personale, ma un'opinione che è condivisa anche da altri membri dello stesso Consorzio autonomo del porto. Non credo, cioè, che si debba proseguire ancora nell'estendere le costruzioni del porto, viceversa ritengo si debba cercare di migliorare, in tutti i modi, i servizi tecnici.

E il perchè è presto spiegato. Si fa presto a richiedere le riduzioni delle tariffe operaie! A questo proposito giova notare che tra i primi mesi del 1928 e per tutto il 1929 le tariffe operaie hanno subita una riduzione di circa il 30 per cento.

Per quanto riguarda le tariffe di imbarcazione, la riduzione delle tariffe applicata alla « Calatimbarc » è stata dell'8.69 per cento, mentre per gli operai la riduzione si è avuta nella misura del 24.07.

ROTIGLIANO. Dica quali sono le paghe!

BARNI. La paghe, onorevole camerata Rotigliano, sono alte, e qui deve vedersi l'opera della organizzazione fascista. Noi abbiamo, per esempio — e dei testimoni qui presenti potrebbero confermarlo — ereditato dalle associazioni socialiste delle tariffe per la carenatura delle navi di lire 3,80 al metro quadrato; e le organizzazioni sindacali fasciste hanno portato questa tariffa a lire 1,10 al metro quadrato. E voi lo sapete, onorevole camerata Rotigliano.

ROTIGLIANO. Le paghe operaie sono superiori a quelle dei professori d'Università! (*Commenti — Interruzioni*).

BARNI. Ad ogni modo l'onorevole Rotigliano mi insegna... (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Onorevoli camerati, parleremo di questo nella discussione sul bilancio delle corporazioni!

BARNI. Io posso fornire le prove di quello che si fa da noi.

Una voce. Lo sappiamo!

ROTIGLIANO. Discutiamo le paghe!

BARNI. Allora discutiamone.

Una voce. Bisognerebbe vedere quello che guadagnano le imprese.

BARNI. Ne ho data un'ampia documentazione a Sua Eccellenza Cagni.

In una impresa sola, che ha l'appalto della ricucitura dei sacchi e della sorveglianza dei vagoni a 5 lire al giorno, una sola persona guadagna 428 mila lire all'anno!

ROTIGLIANO. È una impresa, non si tratta di paghe operaie!

BARNI. I documenti sono qui, e tutti pronti, a vostra disposizione.

PRESIDENTE. Onorevole Rotigliano ed onorevoli camerati, torniamo al bilancio delle comunicazioni. Non siamo in tema di bilancio delle corporazioni! (*Approvazioni*).

BARNI. Del resto, accettando l'osservazione di Sua Eccellenza il Presidente della Camera, proprio in sede corporativa noi invocheremo che sia trasformato il Consorzio autonomo del Porto di Genova.

Vengano gli armatori, venga la Federazione marinara, venga la Federazione dei commercianti, venga la Federazione degli industriali, allora, lì, esamineremo la possibilità di quello che noi possiamo fare per il costo delle operazioni di carico e di scarico.

Relativamente a questi costi, e qui credo che l'onorevole camerata Rotigliano non mi prenderà in castagna...

ROTIGLIANO. Ma non è stato detto quanto guadagna un operaio!

Una voce al centro. Da 18 a 32 lire per giornata vissuta!

BARNI. Ecco qui: per giornata vissuta, nel ramo carbone, da 42 a 40; nel ramo merci varie, da 36 a 10; nel ramo industriale da 20 a 25.

ROTIGLIANO. Paghe fisse?

BARNI. No, non ci sono paghe fisse.

Del resto tutto è relativo.

Un giornale non sospetto per il camerata Rotigliano, il *Corriere Mercantile* del giorno 28 marzo 1930, dovendo dare dei chiarimenti per una vertenza nella quale io non entro — la vertenza dei marittimi dinanzi alla magistratura del lavoro — ha citato alcuni elementi per far vedere quale è la spesa che un armatore ha, armando una nave; e fa il caso di un piroscalo il quale, caricato il minerale a Uelva, lo scarichi a Rotterdam, vada a Cardiff ad imbarcare carbone e lo trasporti a Genova.

La spesa è questa:

Il minerale imbarcato è di 7 mila tonnellate; il carbone imbarcato 6,800 tonnellate; quindi 200 tonnellate in meno per il porto di Genova.

L'imbarco del materiale ad Uelva importa sterline 655; lo sbarco del minerale a Rotterdam importa lire sterline 250.

Il carico di carbone a Cardiff, compreso il pilotaggio, importa 810 sterline; il discarico a Genova, compreso abbonamento, diritti portuali spese, agenzia ecc.: 330 sterline.

Il che vuol dire..., (*Interruzione del deputato Bibolini*).

So già, onorevole camerata Bibolini, perchè tu alzi la mano; ho già capito a che cosa vuoi alludere: che nel carico del carbone a Cardiff sono comprese alcune spese che non vengono esaminate nel discarico.

BIBOLINI. Specialmente ad Uelva...

PRESIDENTE. Onorevole Bibolini, conservi la voce per il suo discorso! (*Si ride*).

BARNI. Ma se noi siamo qui a discutere, è bene discutere. Ora anche ammesso quello che voleva dire l'onorevole camerata che mi ha interrotto, e che io sapevo già, la differenza

tra il porto di Genova e Uelva e Cardiff è tale che anche queste spese non possono certo colmarla.

Quindi il porto di Genova è inferiore come costo di operazioni portuali ai porti citati. Vi è solo un'altra obiezione che si può fare, ed è questa: il porto di Genova non compie il discarico nello stesso periodo di tempo nel quale si può compiere a Rotterdam e a Cardiff.

Ma questo non dipende da noi.

Per Rotterdam, si pensi che quando arriva una nave, si vede un castello grande come quest'aula che va vicino alla nave e ne succhia tutto il carbone o tutto il minerale in pochissime ore! evidentemente questo si può fare a Rotterdam e ad Anversa, ma non si può fare a Genova per le condizioni in cui noi ci troviamo per spazio.

Però il Consorzio del porto anche per gli incitamenti quasi quotidiani di Sua Eccellenza Ciano ha fatto qualche cosa: per esempio per il bunckeraggio, ha dato autorizzazione alla costruzione di un pontone per 10 mila tonnellate; ha autorizzato proprio in questi giorni la costruzione di altre tre barchette per il piccolo bunckeraggio per le navi che non si possono scostare dalla banchina per andare a rifornirsi dove si troverà il pontone.

Non solo, ma a tranquillare il camerata Banelli, si è fatto ancora di più... (*Interruzioni*). Mi dispiace, ma lo sanno gli altri. Giustificando, dunque, le osservazioni del camerata Banelli, abbiamo tolto ogni extra per la discarica del carbone, facendo lavorare anche a turni di notte, in modo che oggi la tariffa risulta unica, quella che è segnata nel listino del Consorzio stesso.

Le osservazioni che sono da farsi, ripeto, ritornano ancora nel campo tecnico e ve ne cito un esempio che è chiarissimo.

Dovendosi discutere della riduzione da farsi alla industria automobilistica italiana, il massimo che abbiamo potuto fare per l'imbarco degli *chassis* è stato di ridurre la tariffa a lire 10 per *chassis*. È niente se voi vi riferite al prezzo di uno *chassis*: le 10 lire non rappresentano nessun valore. Viceversa con la costruzione o l'adozione di navi, le quali possano accostarsi alla banchina e aprire sul fianco della nave un boccaporto capace di portare e di ospitare dentro il seno della nave delle centinaia di automobili, si possono risparmiare 700 lire per ogni automobile.

Chi ne viene a soffrire? Da un lato può essere il Consorzio del porto perchè introita di meno; ma dall'altro è la categoria operaia. E anche qui il problema ha la sua spina.

Se certe riduzioni noi le abbiamo potuto fare, riduzioni sensibili come quella — che io ho citato — della carenatura delle navi, le abbiamo potute fare perchè noi abbiamo aumentato il lavoro. Con l'aumento dei bacini, noi abbiamo cercato di avvicinare quella che è la paga della giornata lavorata a quella che viene in distribuzione per la giornata vissuta. In altri casi non lo possiamo fare, perchè il camerata Rotigliano e gli altri — che talvolta ci chiedono, e hanno ragione di chiedere, giustizia e di chiedere chiarimenti su quelle che sono le tariffe portuarie — non possono dimenticare che il lavoro portuale è saltuario. Bastano tre, quattro giornate di pioggia che noi non lavoriamo in quel periodo, e intanto le navi aumentano e chiedono insistentemente, specialmente per porti come quello di Genova, che si faccia lo scarico. E allora, in quel momento lì, come stiamo attraversando oggi, per esempio, per il carbone, non solo non sono sufficienti gli uomini del primo ruolo consortile, non solo non sono sufficienti gli avventizi del secondo ruolo, ma bisogna andare a chiamare anche gli occasionali giornalieri.

Ora in questa alternativa, per la quale noi dovremmo dire a tutte le navi: « Ma noi non abbiamo personale; voi dovete attendere il vostro turno fra sei, sette, otto, dieci, quindici giorni », evidentemente l'armatore o colui che riceve la merce ha tutto l'interesse a pagare molto; ed ecco come è, se mai, specialmente in periodo di guerra, che si è giunti ad una inflazione delle tariffe portuarie.

Io credo su questo terreno di aver dato sufficienti chiarimenti.

C'è un'altra parte che interessa molto, e alla quale ha accennato anche il camerata Banelli, ma per un'altra ragione, quella della tutela, e nemmeno direi della tutela, ma della equiparazione di questa industria a tutte le altre. Si tratta dell'industria della demolizione delle navi.

Non entro, ripeto, nella questione del tonnellaggio e della vertenza che c'è tra armatori e Associazione marinara fascista: però faccio presente a voi il fatto che io ho constatato, e con me coloro che hanno visitato i porti della Germania. Il famoso Trattato di Versailles, che tolse alla Germania la sua marina mercantile e l'assegnò ad altri Stati, fu una condanna lì per lì; ma oggi la Germania si trova con una marina mercantile completamente rinnovata e di una potenzialità superiore a quella degli Stati che hanno ricevuto in dono le sue navi. Ora, che cosa possiamo fare noi? Non siamo in regime di economia americana

così da poterci permettere il lusso di consumare e distruggere molto per molto produrre; ma possiamo almeno, nel calcolo che nella industria delle demolizioni si impiega una notevole quantità di mano d'opera, concorrere nei porti esteri, e soprattutto in quelli americani, all'acquisto di navi da demolire nell'interno della nostra Patria. Ma qui, per un caso inspiegabile, ci troviamo di fronte ad una disposizione finanziaria veramente sorprendente.

Infatti, mentre una acciaieria qualsiasi può ordinare e acquistare all'estero 20 o 30 mila tonnellate di metallo demolito, e non paga nessuna tassa per le agevolazioni che sono state fatte a questa industria, mancando noi di materie prime di questo genere, se viceversa, invece di prendere il metallo già demolito all'estero, prendiamo una nave e la facciamo demolire da noi, ecco che esce fuori il Ministero delle finanze e chiede la tassa di registro che corrisponde a 20, 25 mila lire, ostacolando così l'industria della demolizione. E si noti che parte del porto di Savona e cospicua parte degli operai del ramo industriale del porto di Genova lavorano in questa industria, che ripeto, per l'esuberanza che abbiamo in Italia di mano d'opera, può essere largamente redditizia tanto per colui che impiega i capitali quanto per coloro che impiegano il proprio braccio.

Per questo io rivolgo viva preghiera al ministro delle finanze, o a chi per lui, di volere esaminare questa possibilità.

Un ultimo accenno, anch'esso tanto discusso, è quello relativo alla sostituzione delle Compagnie alle Cooperative. In questo lascerò poi la parola al mio presidente onorevole Ciardi... (*Interruzioni*).

Nel fatto la compagnia è un ufficio di collocamento e di distribuzione di lavoro (*Interruzione del deputato Marchi Corrado*)... Avete bene propugnato e approvato gli uffici di collocamento...

MARCHI. Ho scritto troppo in questo senso per mutare la mia opinione.

BARNI. Ad ogni modo se non vi fossero le compagnie, noi dovremmo pure avere qualche cosa; altrimenti saremmo sempre su l'eterna questione della disciplina del lavoro. Proprio ieri noi eravamo a discutere della condizione difficile degli ausiliari, di questi avventizi occasionali che gravano sul porto e dei quali il porto in certi periodi ha bisogno.

Fino ad oggi abbiamo potuto fare una politica limitatrice, perchè abbiamo sempre detto: esistono le compagnie, esiste il ruolo

consortile; il porto è uno stabilimento come tutti gli altri stabilimenti, e non può dare ricetto a tutti coloro che dalla campagna vengono a cercare lavoro sulle calate del porto.

Se domani non ci fossero le compagnie, bisognerebbe istituirle.

Comunque, quando discuteremo da questa tribuna, gli oratori che si susseguirono parlarono o nei rapporti del vecchio movimento cooperativistico, oppure dell'inquadramento giuridico della compagnia nel nuovo ordinamento corporativo.

Ma il problema ha anche un altro aspetto. Le compagnie attuatesi prima a Genova e poi estesesi in tutti i porti d'Italia, hanno dato realmente buona prova; ma l'hanno data anche per un altro motivo, e questo non riguarda più la disciplina degli operai, ma la disciplina degli intermediari dei datori di lavoro.

Si è fatta una grande opposizione alle compagnie perchè in alcuni porti ed in alcune attività (e questo è noto anche a Sua Eccellenza Ciano) è finita la storia della doppia fattura.

Anzi, a tale proposito, dietro autorizzazione della presidenza del Consorzio autonomo del porto di Genova, dichiaro che ormai tre voci (questo interessa tanto l'importatore quanto l'esportatore) tre voci sono note, e sulle quali il commerciante, l'industriale, l'agricoltore dell'interno che importa o che esporta, può avere completa notizia; queste sono: i noli, dei quali ormai si sa già abbastanza; le tariffe del Consorzio o dell'ufficio di qualsiasi porto; le tariffe operaie. Ma il conto che riceve l'importatore o l'esportatore dell'interno non è fatto solamente di queste voci; ed allora è lì, camerata Rotigliano, che ci vuole l'indagine e una indagine sicura. Lì ci vuole l'opera delle nascenti istituzioni dello Stato corporativo. Per il momento il Consorzio autonomo del Porto di Genova ha creduto necessario istituire un ufficio che risponde bene agli scopi, al quale ufficio ogni industriale, ogni importatore o esportatore, può mandare la fattura che ha ricevuta dal proprio spedizioniere; e l'ufficio testimonia se le cifre elencate in questa fattura corrispondono o no alla realtà. Abbiamo avuto dei casi gravi per la Svizzera ed uno se non erro, per Berlino, in cui la fatturazione esorbitante della maestraza operaia o l'esorbitanza del canone consortile era solo in mente e nell'interesse dello spedizioniere, ma non nel pensiero, e molto meno nella realtà degli organismi medesimi. (*Approvazioni*).

Ultima osservazione è questa, ed è di carattere politico: il camerata Marchi che ha studiato con tanto amore i problemi del suo porto e di altri porti, ha detto che non vorrebbe nè compagnie, nè cooperative. Ma egli deve considerare, e con lui voi tutti, che sulle calate del Porto di Genova, per esempio, vi sono diecimilaottocento operai circa che non hanno un diretto datore di lavoro. Non è diretto datore di lavoro l'importatore, nè l'esportatore, non è diretto datore di lavoro il Consorzio autonomo del Porto; sono delle persone che hanno una necessità di unirsi nel lavoro, perchè non può essere un lavoro fatto individualmente.

C'è la necessità di una distribuzione quotidiana, e, se voi vedete, la mattina alle 7, sulle calate, queste migliaia di operai che attendono la propria assegnazione al lavoro, vi appare chiara la non piccola responsabilità di provvedere ad esse.

Ora vi un problema politico che gli organizzatori fascisti, prima fascisti, poi organizzatori (*Approvazioni*), si pongono. Sono sincere queste masse?

Però, intanto, io affermo, senza ombra di demagogia, che nel campo delle riduzioni del costo delle operazioni portuali, gli operai non solo sono stati i primi, ma, proporzionalmente, sono stati molto rispondenti agli esortamenti del Duce. Mi si chiede: ma sono essi sinceri? Più che ad una fede idealisticamente intesa, questi operai si sono convinti attraverso l'esperienza. Nel porto di Genova erano rari i casi di elementi comunisti, vi erano molti elementi tipo riformista, di cui sono rimasti i vecchi, che ancora cercano di arraffare; ma oggi di comunismo non se ne parla più. E sapete perchè? Perchè un porto è un grande osservatorio politico ed economico, e in esso si vede chiaramente quello che avviene nel mondo. E quando, anche recentemente, sono entrate navi battenti bandiera sovietica per portare carni congelate e per acquistare grano da portarsi a Odessa, si è diffuso un senso di sgomento, pensando che quelle navi cariche di grano si recavano ad Odessa, un tempo granaio del mondo.

Il camerata Vezzani, oltre che essere competente in questioni ferroviarie, lo è anche nei problemi agricoli e zootecnici, e ci può insegnare che quando si vende bestiame per acquistare grano o foraggio, si fa perchè si è in pericolo di siccità e di carestia.

I nostri operai, non tanto per la nostra propaganda, quanto per la dura esperienza, stanno controllando che cosa sia la bellezza del regime sovietico. Ma c'è da fare un'altra

considerazione che può essere gradita ai nostri amici colonialisti ed africanisti.

Giorni sono, a questi uomini che si occupano dell'imbarco e dello sbarco delle merci, domandavo quali sono oggi, secondo loro, le linee di maggiore vitalità. Un certo accenno ve ne è nella relazione dell'onorevole Bianchini. Il Nord America si va raffreddando, il Sud America è già raffreddato e talvolta purtroppo per colpa di fuorusciti italiani. Invece le linee che danno un largo respiro ed una larga speranza sono quelle dell'Africa e soprattutto dell'Africa occidentale, nella quale purtroppo raramente si vede sventolare la bandiera della rappresentanza consolare italiana. Vi è la Costa d'Oro, per esempio, dove vi sono da 600 a 700 italiani di piccoli paesi dell'alto Bergamasco, che sono ricchissimi, perchè hanno lavorato facendo le strade; e pare sono là abbandonati a loro stessi, senza avere la possibilità neppure della rappresentanza del nostro Governo.

Onorevoli camerati! Nella relazione del camerata Bianchini si accenna, ed è questa l'ultima mia osservazione, anche al movimento turistico.

Orbene, proprio in questi giorni io sento, per queste ragioni, di elevare — credo, sicuro interprete dei miei camerati rappresentanti la circoscrizione ligure — una voce di rampogna e di avvertimento per quello che si sta facendo.

Poichè non si può più, ora, specialmente nei paesi stranieri, molto vicini a noi, diffamare l'Italia per i movimenti politici: l'ordine è ristabilito; non si può diffamarla per il servizio ferroviario, migliore degli altri Stati; allora quando capitano questi periodi di inizio di stagione turistica, si procede alla diffamazione sanitaria. Proprio in questi giorni sono incominciate le notizie di affezioni epidemiche nella Riviera ligure.

È una falsità! Anche da noi, in casi singolarissimi come vi sono in ogni nazione e in ogni regione, anche quelle dove l'igiene è meglio vigilata, può verificarsi qualche malattia; ma vi sono delle Agenzie estere che diffondono nel mondo esagerate notizie, determinando infondati timori che sono causa di gravissimo danno nel nostro movimento turistico! Le Coste della Riviera ligure sono un dono che Dio ha dato all'Italia, sono oasi di sanità e di bellezza; in mezzo ad esse vi è un porto operoso di gente tranquilla che dà la propria opera al Regime, e che ha una grande gratitudine per Voi, Eccellenza Costantino Ciano, perchè ha visto che, non solo Voi siete stato, in certi momenti, severo verso queste

maestranze, ma avete fatto sentire e come! la vostra stessa severità anche per gli altri che ostacolavano lo sviluppo della nostra potenza marinara per il buon nome della nostra bandiera, per lo sviluppo delle maggiori fortune economiche della Patria. (*Vivissimi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Ciardi. Ne ha facoltà.

CIARDI. I benefici che ha potuto conseguire il traffico marittimo ed il commercio nazionale in questi ultimi anni per effetto della migliore organizzazione del lavoro nei porti, si debbono esclusivamente ai coraggiosi provvedimenti adottati dal Ministero delle comunicazioni, con organicità di vedute e di intenti.

Opera irta di difficoltà di ogni genere è stata quella intrapresa dal ministro delle comunicazioni fino dal 1923, quando si consideri lo stato caotico esistente nei porti anteriormente alla data anzidetta, e quando si abbia presente come radicato fosse il malcostume in ogni attività portuale.

Ma la inflessibilità del metodo adottato, la sagacia adoperata nell'attuare i provvedimenti, la inesorabile continuità dell'azione contro ogni velleità di opposizione è stata la pratica giornaliera di otto anni di duro lavoro ordinato e proficuo, ed è con senso di ammirazione che oggi è possibile, facendo a ritroso il lungo cammino percorso, passare in rassegna i numerosi provvedimenti che si sono susseguiti organicamente per realizzare una forma veramente nuova di solidarietà fra gli interessi particolari esistenti nei porti e quelli veramente preminenti della collettività nazionale.

Fine ultimo della nuova situazione sarà quello di rendere al massimo limite efficiente ed economica la organizzazione portuale, i cui risultati non si concretano soltanto nella riduzione delle tariffe e delle cosiddette spese extra, nel maggior rendimento delle squadre con conseguenti vantaggi sui noli e sulle stalle, ma nell'eliminare tutte le attività non strettamente necessarie, nel contenere in giusti limiti le pretese degli intermediari, nel diminuire ed anche nel sopprimere quelle categorie che rendono antieconomico il porto, nel moralizzare, in una parola, il costume portuale.

La situazione delle maestranze portuali all'inizio del Regime fascista, era delle più anacronistiche, che si possa immaginare.

Le calate dei porti erano di troppo facile accesso alle persone di ogni risma, le operazioni di sbarco ed imbarco affidate nella quasi

totalità agli appaltatori, passavano poi attraverso ad altre mani, fino ad arrivare ai cosiddetti « caporali » che chiamavano a compiere squadre composte nel modo più eterogeneo, pur di ottenere il maggior lucro possibile.

In diversi porti che passavano per i più progrediti, le maestranze si erano riunite in Cooperative multiple perfino per una stessa categoria, alla direzione delle quali si erano insediati i più turbolenti e più prepotenti tra i lavoratori, ciò che dava esca a continui litigi fra le maestranze stesse, e alle più gravi irregolarità amministrative.

La mancanza di qualsiasi controllo o norma disciplinare, e la possibilità quindi per gli imprenditori e per le stesse cooperative, di poter trattare direttamente cogli Agenti marittimi e coi ricevitori, faceva sì che le tariffe di sbarco e imbarco salissero a prezzi proibitivi.

A tale stato di cose fu posto subito un efficace rimedio, sopprimendo dapprima gli Enti autonomi portuali creati nei primi anni del dopo-guerra ed affidando poi tutta la potestà in materia disciplinare alle Autorità marittime.

Quasi contemporaneamente venne emanato il Regio decreto-legge 15 ottobre 1923, n. 2476, che ordinava la iscrizione dei lavoratori del porto e degli imprenditori in appositi ruoli e la compilazione di regolari tariffe per tutte le operazioni portuali.

A dare maggiore assetto all'iniziato ordinamento, provvide il Regio decreto-legge 1º febbraio 1925, con la istituzione degli Uffici portuali, cioè di quegli organi di direzione e di coordinamento della disciplina delle operazioni di trasbordo delle merci, che tanti buoni risultati hanno ottenuto nel breve giro di pochi anni, perchè affidati alle cure di esperti ufficiali delle Capitanerie di porto, con la partecipazione e collaborazione dei rappresentanti delle varie attività che concorrono all'opera portuale, hanno reso possibile quello stato di ordine e di disciplina che può vantare oggi il nostro Paese, anche in confronto dei più importanti dell'estero.

Infine il Regio decreto-legge 24 gennaio 1929, n. 166, provvedeva alla costituzione delle Compagnie dei lavoratori portuali.

Le Compagnie suddette sono ormai ovunque costituite ed hanno iniziato la loro attività con piena consapevolezza ed efficienza.

Il lavoro svolto per la trasformazione delle Cooperative in Compagnie è stato veramente notevole; ed a questo lavoro hanno

efficacemente contribuito i Sindacati fascisti dei trasporti terrestri e della navigazione interna.

Infatti, la revisione dei ruoli dei lavoratori, per quei porti dove già esistevano, per adeguarli all'effettivo fabbisogno dei porti stessi, e la formazione dei ruoli per quegli altri che ancora ne erano sprovvisti; l'esame delle deficienze e delle esuberanze nelle singole categorie ed il passaggio di personale da queste a quelle, onde ottenere una certa perequazione nella distribuzione del lavoro e dei proventi del medesimo; lo studio sulla opportunità o meno di riunire in una sola Compagnia più associazioni preesistenti, per tutti gli effetti tecnici ed economici che in ogni singolo porto si manifestavano; il vaglio delle attività economiche e patrimoniali delle associazioni preesistenti per la immisione nelle Compagnie, con la scelta di elementi preparati sotto ogni riguardo, è stata tutta un'opera ben riuscita, il cui risultato benefico non tarderà molto a manifestarsi, sia agli effetti della disciplina e del rendimento delle squadre, che dell'economia sul costo delle operazioni portuali.

A differenza delle cooperative che sfuggivano quasi completamente a qualsiasi possibilità di efficiente controllo, le Compagnie, per effetto delle ingerenze che su esse hanno sia l'autorità marittima che il Sindacato interprovinciale lavoratori dei porti, si vanno attrezzando assai solidamente con le organizzazioni tecniche adeguate alle esigenze del traffico.

In ogni porto per effetto della eliminazione delle molteplici associazioni preesistenti e della costituzione delle Compagnie portuali, si sono ottenute delle economie sulle spese generali di un valore non indifferente, delle quali, in tanta parte, ha beneficiato il commercio, in quanto hanno reso possibile una riduzione delle tariffe di sbarco.

Esempio tipico è quello del porto di Fiume, dove la organizzazione dei lavoratori, raggruppati in una sola Compagnia al posto delle sette cooperative prima esistenti, ha permesso una riduzione delle tariffe che arriva fino al 40 per cento su quelle esistenti nel 1928, pur potendo contenere il sacrificio dei lavoratori in una misura molto limitata; e quello offerto dal porto di Catania, dove le spese generali per l'esercizio 1929, hanno già segnata una economia di lire 184,176.15 in confronto di quelle sostenute nel 1928, e ciò per effetto dell'avvenuta unificazione delle cooperative già esistenti in quel porto.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si serve unicamente delle Compagnie per lo sbarco dei carichi di carbone, ed io mi appello all'autorità del ministro Ciano per conoscere se le operazioni di trasbordo affidate alle Compagnie dei lavoratori si siano sempre svolte con assoluta regolarità e con il massimo rendimento.

Un tale risultato non è soltanto una dimostrazione della capacità delle Compagnie, ma è anche una vantaggiosa realizzazione economica per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la quale, evitando ogni ingerenza da parte di intermediari non necessari, ha potuto conseguire, secondo i nostri calcoli, una economia di circa 15 milioni di lire, in un solo esercizio.

Si dice e si scrive che nei porti nazionali il rendimento del lavoro si mantiene a quote basse in confronto di quelle che si ottengono nei porti esteri. E ciò in parte è vero. Si dimentica però che molti dei nostri porti sono ancora privi di qualunque attrezzatura meccanica, e in altri, specie nei porti maggiori, quella che attualmente esiste risulta insufficiente, mentre per quanto riguarda il nostro grande Emporio marittimo: Genova, il lavoro si deve svolgere in una ristrettezza di spazio calcolata in 650 tonnellate per ogni metro lineare di banchina, fatto questo che mentre comporta un maggiore sforzo fisico da parte dei lavoratori, impedisce un possibile efficace miglioramento nelle quote di sbarco ed imbarco.

Ad ogni modo, non si deve negare che anche per questo lato non si siano fatti dei progressi: attualmente le quote minime giornaliere di trasbordo, per le merci alla rinfusa, sono state elevate da 600 a 800 tonnellate nei porti di maggiore traffico, e da 500 a 600 tonnellate nei porti inferiori e con arredamento insufficiente.

L'indirizzo impresso dal Governo fascista alle attività portuali ha radicalmente modificata la situazione assai penosa verificatasi nell'immediato dopo guerra; dal 1921 ad oggi esiste un progressivo miglioramento del traffico in perfetta relazione con i provvedimenti attuati per la disciplina del lavoro nei porti.

A questo riguardo ritengo non inutile ricordare il tonnello di merci sbarcate ed imbarcate negli anni che seguono al 1921, prendendolo dai dati ufficiali forniti dalla Regia Dogana:

Anno 1921	Tonn.	20,180,205
Anno 1923	»	27,514,910
Anno 1925	»	35,979,692
Anno 1929	»	36,821,817

I risultati conseguiti sono certamente notevoli, e poichè l'azione in profondità da parte del Ministero delle comunicazioni prosegue energicamente, non vi è dubbio che altri lati del problema portuale saranno attentamente presi in considerazione non appena le circostanze lo consentiranno.

I sindacati dei trasporti terrestri, che per effetto della riforma Ciano, sono a diretto e continuo contatto con la vita portuale, osservano che per conseguire lo scopo di una definitiva flessione delle tariffe e per una completa utilizzazione del personale occorre rivedere il funzionamento delle altre varie attività portuali.

La disciplina instaurata per la mano d'opera, deve ugualmente far sentire tutto il suo benefico influsso per un migliore coordinamento dell'azione delle imprese di sbarco e imbarco, degli spedizionieri, degli agenti marittimi, ecc.

È necessario altresì, così come è stato fatto per la mano d'opera, che il numero di dette attività venga contenuto nel limite delle esigenze locali ed in rapporto al traffico che converge in ogni singolo porto in modo da evitare il troppo frazionamento del traffico stesso, ciò che costituisce causa e incitamento a commettere irregolarità, ed impedire inoltre che persone di nessuna consistenza economica possano essere ammesse ad esercitare le attività portuali che svolgono con il denaro dei lavoratori, tanto che per molti casi le compagnie portuali sono costrette a dover attendere per settimane e per mesi il pagamento delle fatture emesse per prestazioni compiute, con danno evidente dei lavoratori stessi.

Tale coordinamento dovrà evitare insomma che alcuni inconvenienti più o meno gravi continuino a sussistere.

Per esempio: è attualmente interesse per l'imprenditore in determinate circostanze di tempo e di luogo, di mantenere bassa la quota di rendimento: infatti quando detta quota è mantenuta consuetudinariamente bassa, vi è più possibilità di beneficiare di premi extra contratto, che rappresentano un lucro non indifferente.

Non è, infatti, raro il caso, che di fronte alla resistenza di un armatore o di un comandante di nave, a concedere alle imprese di sbarco il premio di acceleramento, si costringa un piroscavo pure quando vi sono condizioni favorevoli per una maggior resa, a completare le giornate di stalla anche se, putacaso, alla sera del giorno precedente a quello fissato per la fine della scarica, nelle stive dello

stesso, sono restate appena qualche decina di tonnellate di merce.

Ho voluto accennare a questo esempio edificante, ma molti altri potremmo citarne, specie per quanto riguarda la legittimità di certi compensi che vengono fatturati alle aziende industriali e commerciali che nulla hanno a che fare con la reale spesa incontrata per la mano d'opera.

Su questo punto assai delicato ritengo mio dovere richiamare l'attenzione del ministro competente, perchè la epurazione e moralizzazione dei porti sia completata, prendendo adeguati provvedimenti che rendano impossibile a chiunque di speculare.

A questo riguardo s'impone anche una revisione delle tariffe stabilite per le imprese.

Nel porto di Genova ad esempio, la tariffa stabilita per le imprese di sbarco delle merci generali, porta una media di lire 18 a tonnellata.

Per lo sbarco a mezzo galleggianti, le imprese debbono corrispondere alla mano d'opera (facchini, chiattaioli e commessi di bordo) lire 8,93.

Le altre prestazioni inerenti allo sbarco, quali il fitto delle chiatte, i rimorchi, assistenza allo sbarco, canone dovuto al Consorzio importano una spesa di lire 4,95 a tonnellata.

Rimane un utile all'impresa di lire 4,12 a tonnellata.

Quando poi lo sbarco avviene direttamente, cioè senza l'uso dei galleggianti, ciò che rappresenta quasi il 50 per cento dello sbarco generale, la spesa per la mano d'opera costa, lire 5,56 a tonnellata.

Le altre spese (che sono contenute nell'affitto del grues, dell'assistenza, ristorni, canone consortile), importano, lire 3,30 a tonnellata.

Resta all'Impresa, lire 9,14 a tonnellata.

Riassumendo: nello sbarco delle merci generali le imprese godono un utile medio di lire 6,63 per tonnellata, contro una spesa media tra mano d'opera ed altre prestazioni di lire 11,37.

Per l'imbarco delle merci generali riservate esclusivamente alla « Calatimbar » la tariffa è la seguente:

Imbarco con galleggiante, categoria prima, merci in genere, merci alla rinfusa o in colli voluminosi non eccedenti il mezzo metro cubo per ogni quintale, lire 23 a tonnellata; più il rimborso spese di facchinaggio, lire 4 a tonnellata; e diritto fisso lire 0,05 a tonnellata; in totale, lire 27,05 a tonnellata.

Le spese da sostenere sono le seguenti: mano d'opera (facchini, chiattaioli e com-

messi di bordo, compreso il lavoro extra di chiattaioli), lire 9,13 a tonnellata; altre spese, quali fitto chiatte, rimorchi, guardianaggio, personale fisso, canone consortile, lire 4,13 a tonnellata. Restano alla « Calatimbar », lire 14,17 a tonnellata, che moltiplicate per le 400,000 tonnellate di merci generali che si imbarcano al di presso nel porto di Genova, costituiscono un largo margine annuo di circa lire 5,668,000, con le quali può fronteggiare abbondantemente tutte le spese di esercizio.

Si potrà obiettare che le imprese sono sottoposte ad altre spese di carattere generale ed a certi rischi che vengono ad incidere sulle loro disponibilità, ma si deve in contrapposto ammettere che molte spese, quali: assicurazioni sociali, infortuni, attrezzi, ecc., gravano sulle tariffe della mano d'opera, come pure che le tariffe della mano d'opera debbono sopperire alle spese generali delle Compagnie.

Questo è per quello che si può vedere e controllare; ma ci sono tanti altri gravami che non è dato a noi di poter conoscere perchè sottratti all'ingerenza ed al controllo delle stesse Autorità portuali e cioè quelli dovuti per le prestazioni degli spedizionieri e delle agenzie marittime che qualche volta rappresentano anche l'illecito.

Affermiamo questo perchè sono a nostra conoscenza certe fatture nelle quali sono state persino alterate le spese effettivamente sostenute per compenso alla mano d'opera.

Ecco dunque spiegata la ragione delle economie conseguite da quelle Società di navigazione o Aziende industriali e commerciali che hanno affidato i loro carichi di merci direttamente alle Compagnie dei lavoratori; non vi è quindi dubbio che, poste le Compagnie stesse a contatto con l'industria e con il commercio, l'economia che ne verrebbe non potrebbe mai essere inferiore del 30 per cento sul costo visibile delle operazioni di sbarco e imbarco.

Quali sono le garanzie che offrono le Compagnie nelle operazioni di sbarco e imbarco?

Sono le Compagnie dei lavoratori che provvedono alle operazioni di trasbordo; e sono i dirigenti delle Compagnie stesse che assistono e sorvegliano perchè le operazioni siano compiute con la dovuta celerità e a regola d'arte.

D'altra parte, sono anche gli Uffici del lavoro portuale che attraverso i propri ispettori assicurano tutta la regolarità del procedere del lavoro, come è la Milizia portuale che garantisce l'ordine e la incolumità delle merci.

Oltre a ciò le Compagnie hanno una loro particolare capacità giuridica, che le fa re-

sponsabili delle merci che loro vengono affidate, e della buona esecuzione delle operazioni di sbarco e imbarco.

Le Compagnie hanno tutti i loro atti e tutte le loro attività controllate e sorvegliate dalle Autorità preposte alla disciplina del lavoro e dallo stesso Sindacato lavoratori dei porti.

Versano cauzioni adeguate all'importanza del lavoro che sono chiamate a svolgere.

Sono attrezzate di tutti i mezzi necessari alle operazioni che possono venire loro affidate.

Debbono sottoporre tutte le fatture che emettono per prestazioni compiute al controllo dell'Ufficio portuale del lavoro, prima di inoltrarle al datore di lavoro interessato.

I loro dirigenti tecnici ed amministrativi vengono designati dai sindacati e nominati dalla autorità portuale, ciò che dà tutto l'affidamento per la perizia e per la moralità necessaria a ben dirigere il lavoro e l'andamento interno delle Compagnie.

Chi può dare altrettante garanzie?

Ma è bene qui affermare, che a completare le garanzie che offrono le Compagnie per la disciplinata ed efficiente esecuzione delle operazioni di trasbordo, interviene l'autorità e la competenza degli ufficiali di porto preposti alla direzione degli Uffici del lavoro portuale, i quali, nella quasi totalità dei casi, sono all'altezza del loro compito e compiono dei veri miracoli di attività, per far sì che tutti gli interessi che affluiscono nei porti, possano essere convenientemente tutelati.

Sorveglianza alla distribuzione del lavoro — compilazione di tariffe e norme di lavoro — controllo sulle attività delle Compagnie — composizione delle controversie — presiedere il Consiglio dell'Ufficio del lavoro, ecc. è tutta un'operosità che assorbe completamente tutta una giornata di un ufficiale, e che vien data con tanto zelo e con altrettanta passione, si da destare l'ammirazione e il plauso di tutti coloro che per effetto della loro attività debbono avere quotidiano contatto con essi.

L'azione benefica del nuovo ordinamento si è fatta sentire in tutti i porti del Regno, ma riterrei di mancare ad un mio preciso dovere se mi esimassi dal segnalare la particolare situazione di alcuni dei più importanti porti che per essere retti da speciali ordinamenti continuano ad essere gestiti attraverso istituzioni la cui struttura si è appalesata non completamente rispondente alle esigenze dei traffici.

Intendo alludere al Consorzio autonomo del porto di Genova, al Provveditorato del

porto di Venezia ed al Commissariato del porto di Fiume, che potrebbe venire agevolmente soppresso come ritiene lo stesso camerata onorevole Baccich.

Il confronto tra il funzionamento di questi porti e quello ove sono state attuate in pieno le disposizioni di carattere generale che regolano il funzionamento degli uffici del lavoro portuale, mette in rilievo come sia giunto il momento di far rientrare anche queste singole istituzioni nella normalità della legislazione sindacale e portuale. Salvo il Regio Commissariato del porto di Napoli, dove esiste un Ufficio del lavoro portuale regolarmente inquadrato secondo le disposizioni di legge vigenti, e il porto di Trieste per il quale si sta approntandone la istituzione nel Consorzio autonomo del porto di Genova e nel Provveditorato del porto di Venezia, nessun aggiornamento realmente notevole e decisivo è stato attuato in materia di organi preposti alla disciplina del lavoro.

Nei porti di Genova e di Venezia manca un vero e proprio Ufficio del lavoro portuale, e si assiste quindi a questa anomalia che mentre in tutti i porti è istituito e funziona bene detto Ufficio, del cui Consiglio fanno parte i rappresentanti delle Confederazioni interessate, nei due massimi porti nazionali sopra citati detti organismi non sono stati costituiti in corrispondenza alle esigenze di carattere generale che scaturiscono dal nuovo indirizzo dato a tutta la materia portuale delle leggi fasciste.

Certo si è che l'ordinamento del porto di Genova e quello del porto di Venezia si appalesano assai costosi, e pertanto anche per questa ragione sarebbe cosa necessaria riesaminare la loro situazione.

Il problema è di notevolissima importanza ed occorre che sia attentamente ponderato poichè i maggiori interessi portuali sono appunto costituiti dal traffico esistente nel porto di Genova ed in quello di Venezia che raggiungono circa un terzo del traffico di tutti gli altri porti del Regno.

Ma appunto perchè trattasi di un problema delicato, appunto perchè la soluzione di tale problema implica la salvaguardia di importanti interessi nazionali, noi riteniamo che il ministro delle comunicazioni non mancherà di esaminare tali situazioni e di provvedere di conseguenza.

In quest'opera come sempre, Sua Eccellenza Ciano, potrà contare sulla disciplinata e fedele cooperazione dei sindacati dei trasporti, i quali hanno avuto modo di apprezzare la bontà del metodo e le benefiche con-

seguenze, anche salariali, che dal nuovo ordinamento portuale ne derivano ai lavoratori.

Ed è appunto questo risultato, di rendere cioè massimamente efficiente ed economico il lavoro portuale senza che i lavoratori abbiano a risentirne danni economici, che mi preme rilevare e documentare.

Infatti la chiusura dei ruoli dei lavoratori ha consentito di diminuire le tariffe di sbarco e imbarco di una media del 25 per cento dal 1927 ad oggi, mentre le giornate lavorate sono in genere aumentate consentendo ai lavoratori di percepire una retribuzione per giornata vissuta non inferiore a quella esistente prima che si attuassero le riduzioni di tariffe e la costituzione delle Compagnie.

Su questo terreno ritengo che il massimo risultato sia stato già ottenuto e che un miglioramento ulteriore non possa verificarsi, se non riesaminando come prima ho spiegato, le tariffe degli imprenditori.

La retribuzione degli operai portuali per la giornata vissuta oscilla attualmente da un minimo di lire 18 ad un massimo di lire 32.

Per concludere sul problema portuale, io ritengo che il sistema realizzato con la istituzione delle Compagnie dei lavoratori, guidate e controllate dall'Ufficio del lavoro portuale, con la cooperazione attiva del Sindacato operaio, rappresenti una soluzione unitaria e corporativa del problema dei porti.

Il potenziamento della funzione dello Stato e quello dell'azione sindacale, integrandosi vicendevolmente, rendono possibile una organizzazione dei porti efficiente ed economica al massimo grado e pienamente rispondente agli interessi superiori della economia nazionale.

Ed ora mi consenta la Camera di esprimere l'augurio che un assetto meglio rispondente alle pratiche possibilità degli scali ferroviari sia dato a quel numeroso personale di facchinaggio che opera appunto nelle stazioni.

Esprimo il convincimento che le Compagnie dei lavoratori, che tanta buona prova danno nei porti, possano essere con vantaggio istituite presso gli scali ferroviari senza che le ferrovie dello Stato abbiano a paventare danno qualsiasi, e senza che il commercio e l'industria possano lamentare una menomazione della loro libertà di servizio, qualora lo ritengano più economico, di personale alle dirette dipendenze delle Aziende.

La buona prova data dalle Compagnie portuali ci dimostra che è possibile creare un coordinamento di attività, predisporre organismi idonei e non costosi a tutto vantaggio

della sicurezza, della celerità e della economia delle operazioni di facchinaggio.

Presso il Ministero delle comunicazioni esiste un progetto della Confederazione dei Sindacati dei trasporti terrestri e della navigazione interna, che tende allo scopo anzidetto; ed io rivolgo a questo proposito viva preghiera a Sua Eccellenza Ciano perchè voglia esaminare benevolmente le nostre proposte che darebbero una definitiva sistemazione al numeroso personale addetto al facchinaggio negli scali ferroviari.

Da ultimo rivolgo una viva raccomandazione perchè sia facilitato da parte del Ministero delle comunicazioni il compito dei Sindacati dei trasporti, di stipulare contratti collettivi di lavoro per i dipendenti da imprese appaltatrici di servizi ferroviari o postali.

Questo numeroso personale attende una sistemazione contrattuale che sarebbe resa meno difficile qualora il Ministero delle comunicazioni tra i vari oneri di capitolato imponesse quello di rendere obbligatoria l'osservanza da parte degli imprenditori, delle norme della Carta del lavoro.

Sono sicuro che, anche in questo campo, non mancherà l'efficace interessamento del Ministero delle comunicazioni e di quello delle corporazioni.

Sotto l'impulso dato dal Governo fascista, i pubblici servizi di trasporto e di comunicazione hanno grandemente progredito, ed i lavoratori dei trasporti non possono non esprimere a mio mezzo tutta la loro gratitudine al Governo stesso per le direttive impresse nella risoluzione degli importanti problemi ai quali essi sono interessati, in quanto vedono come attraverso le soluzioni date dalle leggi e dagli ordinamenti fascisti, non soltanto si consegue un beneficio generale per l'economia nazionale, ma si realizzano le più favorevoli condizioni per la continuità e la efficienza del lavoro produttivo e per il conseguente assestamento delle condizioni economiche degli operai.

Come organizzatore e come rappresentante dei lavoratori dei trasporti, rilevo con grande compiacimento i progressi realizzati dalle Amministrazioni dipendenti dal Ministero delle comunicazioni, condizione questa necessaria per la elevazione morale e materiale degli addetti ai pubblici servizi di trasporto. (*Vivissimi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Bibolini. Ne ha facoltà.

BIBOLINI. Onorevoli camerati, il camerata Banelli ha parlato diffusamente della

marina mercantile. A me non resta da dire che brevi parole e poche cifre!

L'importanza che la marina mercantile rappresenta nel quadro generale dell'economia nazionale è forse poco apprezzata da una parte del popolo italiano, deviato nel suo giudizio da falsi competenti i quali, nell'esame superficiale dei nostri problemi molto complessi e nelle loro critiche, altro non dimostrano che la pochezza, anzi l'assoluta deficienza di conoscenza dei nostri maggiori problemi.

Ed io mi auguro che l'energia del camerata Starace chiamato oggi a dare nuova vita ed impulso alla nostra patriottica istituzione della Lega Navale, sappia infondere in questa istituzione quello spirito di iniziativa e di propaganda capace di risvegliare nel sentimento italiano la coscienza navale che oggi...

STARACE. Tutti gli italiani si dovrebbero iscrivere alla Lega Navale! (*Applausi*).

BIBOLINI. ...purtroppo è molto assopita e che il Governo Fascista vuole elevata al massimo grado.

Onorevoli camerati, la Marina mercantile è un'arma formidabile di espansione dei popoli, feconda di energie e di ricchezze. Lottando contro avversità economiche, si batte in tutti i mari, cercando nuovi traffici, fecondi di rapporti commerciali tra i popoli.

La Marina mercantile poco chiede allo Stato e solamente in quei casi in cui entrando in giuoco le superiori necessità della Nazione o il prestigio della bandiera, lo Stato chiede agli armatori sacrifici superiori alle possibilità economiche.

E la Nazione deve essere grata a Sua Eccellenza Ciano se coi provvedimenti sul credito navale prima, e sul premio di armamento alle navi veloci, dopo, ha permesso alla patriottica iniziativa dei nostri Camerati Biancardi, Brunelli, De la Penne, amministratori delle grandi società di navigazione, di costruire quelle magnifiche navi che presto solcheranno gli oceani, — prova della capacità tecnica dei nostri costruttori, ammirazione degli stranieri, — guidate dalla disciplinata maestria dei nostri equipaggi.

Dico che la marina mercantile poco chiede allo Stato, perchè anche le sovvenzioni altro non sono che un compenso agli oneri molto gravosi che lo Stato impone alle società sovvenzionate.

Voi, camerati di Sicilia, di Sardegna, e del litorale, conoscete le magnifiche navi che, per volere del Governo fascista, oggi approdano nei vostri porti. Voi sapete che al quantitativo di merci e passeggeri sbarcati corri-

sponde molte volte un nolo che rappresenta una frazione minima della spesa che tale approdo necessita. Ebbene questi approdi sono necessari ed è bene che il Governo li mantenga e li sviluppi.

Questa verità è ora entrata nell'animo degli italiani; e sono ormai cessate quelle ostilità di altri tempi che pure hanno vinto l'uomo più rotto alle grandi battaglie politiche ed economiche: Giovanni Giolitti.

Ma il ramo della Marina mercantile che merita di essere ricordato per le sue maggiori benemeritenze, è la marina mercantile da carico. Uscita stremata dalla guerra sottomarina, impoverita dalla requisizione generale dello Stato durante la guerra, mentre le altre marine si impinguavano di utili e di riserve...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Nella guerra ha guadagnato!

BIBOLINI. No; anzitutto la marina era requisita, nessuna nave esclusa; mentre le altre marine si impinguavano a nostro danno di utili e di riserve, approfittando dei noli altissimi della guerra e del dopoguerra. La nostra marina ebbe poi l'ultimo colpo dal fisco coll'avocazione totale del reddito.

Parecchi furono i vinti. Ma la massa degli armatori rimase sulla breccia. E la marina mercantile da carico, colpita oggi da una crisi che nessuno poteva prevedere così gravosa, reagisce con energia perchè guidata da uomini tenaci, temprati alle più dure lotte. Chiusi nei loro uffici studiano i mercati, vagliano la maggiore o minore intensità di traffico sulle diverse linee, ricercano il massimo rendimento delle loro navi, economizzano il centesimo in tutti i rami della loro gestione. Ma non disertano. Oggi essi perdono denaro, ma ricordano la massima antica: vivere non è necessario, necessario è navigare. Come sul campo di battaglia, la bandiera della Patria sventola oggi in tutti i mari, dove c'è ancora possibilità di traffico.

Onorevoli camerati, la mancanza di una flotta mercantile da carico durante la guerra è costata alla nazione una perdita enorme di ricchezza. Vi bastino due cifre. I soli uffici istituiti dal Governo italiano nei porti di New York e di Londra hanno speso, pel solo noleggio di navi estere, il primo 83 milioni di sterline, il secondo 116 milioni di dollari, pari a 10 miliardi di lire. Se a questa cifra aggiungete le altre somme spese in altri porti, arriverete a cifre che fanno veramente paura.

Se considerate queste cifre e pensate che durante la guerra tutte le navi italiane, nessuna esclusa, furono requisite, ricevendo un compenso che appena copriva le spese di eser-

cizio (l'onorevole Ciano lo sa perchè tutti i momenti si portavano i libri sul tavolo del Ministro)...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ho liquidato le conseguenze.

BIBOLINI. ...converrete con me che gli armatori da carico sono veramente benemeriti, se oggi resistono alla marina estera arricchita a nostro danno.

Ma anche e specialmente in tempo di pace la nostra marina è un fattore importantissimo della nostra economia, un fattore che ha tutte le possibilità di un più grande sviluppo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Se non vive in tempo di pace, non potrà vivere in tempo di guerra!

BIBOLINI. Basta pensare che gli iscritti nelle matricole della gente di mare sono circa 230 mila, dei quali 32 mila appena sono imbarcati.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. 180 mila non hanno volontà di imbarcarsi!

BIBOLINI. Perchè non ci sono navi. Sono tutti marinai. Create le navi e la gente si imbarcherà. Considerate questa enorme riserva di uomini, che oggi è una forza latente, e domani potrebbe entrare in azione armando oltre 15,000 tonnellate di navi su tutti i mari, portando un beneficio economico straordinario alla attività della nostra bilancia commerciale.

La nostra marina da carico ha, dunque, la possibilità di un maggiore sviluppo che sarà raggiunto dagli uomini che sono preposti alla marina stessa, se la Nazione vorrà sorreggere i loro sforzi, specialmente oggi che la crisi è veramente profonda.

Per dimostrarvelo mi bastano due sole cifre: i noli dell'anteguerra, nel 1913, rappresentati con indice 100, sono ridotti oggi a 86, mentre le spese di esercizio sono notevolmente aumentate.

Ebbene, nonostante questa situazione disastrosa, una voce osa levarsi a criticare il Governo fascista, accusandolo di favorire la marina mercantile da carico.

Si critica il ministro delle comunicazioni perchè preferisce utilizzare le nostre navi per i trasporti dei carboni da Rotterdam...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Fuori i nomi!

BIBOLINI. Si osa dire che il ministro delle comunicazioni paga due o tre danari di più del mercato inglese; notate: 75 centesimi su 35 lire di nolo! Ma questa affermazione non è vera. Infatti, l'Ufficio approvvigionamenti del carbone e delle ferrovie sta-

bilisce i suoi noli decade per decade; ora, se durante il periodo dei ribassi dei noli può verificarsi in qualche giorno che i noli del mercato inglese siano inferiori di due o tre danari al massimo in confronto del nolo stabilito, non è meno vero che succede tutto il contrario quando i noli sono al rialzo.

Ma allora il senatore Ricci non si è mai affrettato a richiamare Sua Eccellenza Ciano a rimettersi in carreggiata per favorire la nostra marina! (*Commenti*).

Voce. Federico Ricci, di buona memoria!

BIBOLINI. Io sono certo che Sua Eccellenza non sentirà questa voce...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non la conosciamo nemmeno!

BIBOLINI...come non darà peso alla discussione avvenuta in qualche Parlamento estero su questa questione, perchè è bene affermare chiaramente che l'Italia può acquistare il carbone in Inghilterra o in altri paesi dove crede più opportuno, ma che intende avere la piena libertà di trasportare il nostro carbone come più lo ritiene conveniente.

Vi dico, Eccellenza, che una ulteriore riduzione di noli non è possibile, perchè anche la minima riduzione porterebbe al disarmo completo, o per lo meno al disarmo della maggioranza delle nostre navi...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Dobbiamolo al mercato internazionale.

BIBOLINI. Se lei oggi riduce i noli, li riduce al disotto dei noli internazionali. (*Interruzioni*). E non lo farà perchè una ulteriore riduzione porterebbe al disarmo di una gran parte della nostra flotta; e questo fatto tornerebbe a vantaggio delle marine estere, le quali pronte nei porti di caricazione dei carboni, approfitterebbero immediatamente dell'aumento dei noli che inevitabilmente verrebbe a verificarsi col disarmo delle nostre navi, e lei, onorevole ministro, dovrebbe pagare questo maggior nolo.

È dunque superflua la mia argomentazione.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Le do ragione. Vada avanti.

BIBOLINI. Eccellenza, mi permetta di dire ancora alla Camera che se lei ha creduto conveniente di fare acquisto di carbone in Inghilterra e di riceverlo a Rotterdam, a condizione (f. o. b.), favorendo in questo modo, senza alcun aggravio per lo Stato, la marina mercantile italiana, ella ha fatto l'interesse dell'Italia, perchè oggi le ferrovie di Stato pagano il carbone uno scellino di meno di certi industriali che, diment-

cando la marina italiana, hanno fatto acquisto a condizioni *cif.*, condannando in questo modo una parte della marina al disarmo.

Eccellenza, gli armatori italiani lavorano disciplinati in silenzio fidenti in voi, o fedelissimo del nostro Duce. Dalla vostra mascella quadrata di marinario (*Si ride*) e dalle vostre mani che sanno ancora di catrame delle gomene maneggiate sui bordi delle navi, traspare la fiducia che ci fa forti nelle avversità e ci sospinge alla conquista di un migliore avvenire. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la parola agli onorevoli relatori ed all'onorevole ministro.

Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

La seduta termina alle 19.50.

Ordine del giorno per la seduta di domani

alle ore 16.

1 — Interrogazioni.

Discussione dei seguenti disegni di legge:

2 — Modifiche alla legge 11 marzo 1926, n. 396, sull'ordinamento del Regio esercito. (509)

3 — Modifica alla legge 11 marzo 1926, n. 397, sullo stato degli ufficiali del Regio esercito, della Regia marina e della Regia aeronautica. (*Approvato dal Senato*). (524)

4 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 marzo 1930, n. 124, che reca modificazioni alla tassa di consumo sul caffè ed alla imposta di fabbricazione sui surrogati del caffè. (498)

5 — Nomina a maresciallo maggiore vice-direttore della banda dell'Arma dei carabinieri Reali. (*Approvato dal Senato*). (508)

6 — *Seguito della discussione del seguente disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931. (442)

7 — *Discussione del seguente disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1930 al 30 giugno 1931. (446)

8 — Votazione a scrutinio segreto di 3 disegni di legge.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
AVV. CARLO FINZI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

