

CXXV.

## TORNATA DI MARTEDÌ 19 MAGGIO 1931

ANNO IX

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIURIATI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **BUTTAFOCHI**

## INDICE

	Pag.
<b>Congedi</b> . . . . .	4751
<b>Commemorazione</b> . . . . .	4751
PRESIDENTE . . . . .	4751
MUSSOLINI, <i>Capo del Governo</i> . . . . .	4752
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Annunzio di presentazione</i> ) . . . . .	4752
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Seguito e fine della discussione</i> ):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'educazione nazionale per l'esercizio finanziario dal 1 <sup>o</sup> luglio 1931 al 30 giugno 1932 . . . . .	4752
GIULIANO, <i>Ministro</i> . . . . .	4753
Ordine del giorno . . . . .	4764
PACE . . . . .	4764
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Discussione</i> ):	
Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1 <sup>o</sup> luglio 1931 al 30 giugno 1932 . . . . .	4774
SCOTTI . . . . .	4774
D'ANNUNZIO . . . . .	4782
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Presentazione</i> ):	
CIANO: Modificazioni al Regio decreto-legge 3 gennaio 1926, n. 188, sulle concessioni ferroviarie di viaggio . . . . .	4782
— Sistemazione definitiva delle salme dei Caduti in guerra . . . . .	4788
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Votazione segreta</i> ):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'educazione nazionale per l'esercizio finanziario dal 1 <sup>o</sup> luglio 1931 al 30 giugno 1932 . . . . .	4788
<b>Interrogazione</b> ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	4789

La seduta comincia alle 16.

GORINI, *segretario*, legge il processo verbale della tornata precedente.

(È approvato).

## Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli: De Martino, di giorni 15; Landi, di 1; Mariotti, di 3; Restivo, di 5; Imberti, di 2; Protti, di 4; Muscatello, di 4; Serena Adelchi, di 3; Orlandi, di 5; Muzzarini, di 5; Palmisano, di 3; Vascellari, di 8; per motivi di salute, gli onorevoli: Marquet, di 5; Salvo Pietro, di 5; Guidi Dario, di 15; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Vezzani, di 2; Di Mirafiori, di 1; Giarratana, di 15; Nicolato, di 2; Fabbrici, di 1; Verdi, di 8; Pierantoni, di 2; Di Belsito, di 4; Malusardi di 7; Palermo, di 4; Rocca Ladislao, di 5; Fera, di 1; Severini, di 1; Bianchi, di 4; Bianchini, di 8; Guidi-Buffarini, di 4; Lantini, di 15; Paolucci, di 4; Pellizzari, di 4; Santini, di 3.

(Sono concessi).

## Commemorazione.

PRESIDENTE. (*Sorge in piedi — Il Capo del Governo, i Ministri, i deputati si alzano*). Onorevoli Camerati, s'è spento ieri a Torino, dopo circa un mese di lotta col male, residuo di gloriose ferite, il giovane camerata Lino Vitale Domeneghini.

Era nato a Carcina in provincia di Brescia nel 1899; ma la sua vita breve era già

piena di fervide opere. Poco più che adolescente era accorso volontario a combattere nella grande guerra, rimanendovi più volte ferito; soldato di fanteria nell'agosto del 1916, in un'azione sulla Vertojba, s'era guadagnato la prima ricompensa al valore; promosso sottotenente nel 1917, comandante sul monte Kobilek di una sezione lancia-torpedini, s'era offerto per le imprese più ardue con esempio mirabile di sprezzo del pericolo, come ricorda la motivazione della medaglia d'argento, che premiò il suo ardimento.

Finita la guerra partì volontario per la Libia ove rimase due anni; tornato in Patria abbracciò con fervore l'idea fascista e per essa combattè le battaglie della vigilia costituendo i primi nuclei del Fascismo bresciano, che lo ebbero intrepido comandante delle squadre di azione e poi comandante di Coorte della Milizia della Bassa Bresciana.

Da una azione squadrista tornò gravemente colpito e dalla nuova ferita mai completamente si riebbe.

Quando il Fascismo divenne Regime, egli lo servì nella Milizia ove raggiunse il grado di console e lo servì nell'opera di organizzazione sindacale dei lavoratori nel Bresciano, a Grosseto, a Parma e a Trieste.

Eletto deputato nella presente Legislatura, esercitò il mandato con alto senso di dovere e di responsabilità.

Pochi momenti prima di spirare, rassegnato al suo doloroso destino, ebbe umili ma grandi parole di devozione per l'idea fascista, alla quale s'era votato sino al sacrificio.

Lino Vitale Domeneghini nel breve cerchio della sua esistenza ebbe sempre il cuore pari alla fede: l'animoso esempio che egli ha dato, viva perenne nel nostro ricordo.

Salutiamo con fierezza il Camerata così immaturamente strappato al nostro affetto, e porgiamo alla famiglia colpita da tanto strazio l'espressione del nostro commosso cordoglio.

MUSSOLINI, *Capo del Governo, Primo Ministro*. Sedici anni or sono il Camerata che oggi ricordiamo era uno di quei ragazzi che partecipavano alle dimostrazioni interventiste, in quel maggio che più si allontana dalla storia e più per noi diventa radioso.

Era il maggio durante il quale finiva la storia dei professori e cominciava la storia del popolo italiano.

Naturalmente il buon interventista è quegli che è intervenuto. E Domeneghini intervenne, e fu ferito, una prima volta, nel 1916. Nell'ottobre del '17, quando le parole criminose della « inutile strage », del « pros-

simo inverno non più in trincea » avevano già prodotto i loro effetti deleteri, soprattutto nelle retrovie, il nostro Camerata comandava un reparto al passo di Zagradano. Vi resistette a lungo con due compagni, finchè, restato senza munizioni e ferito gravemente alla testa, cadeva prigioniero.

Fu internato in Germania; tentò di fuggire; fu ripreso, internato in una fortezza sul Baltico. Tornò a fuggire e finalmente ci riuscì.

Tutte queste cose evidentemente qualcuno di voi le ignorava e certamente le ignoravano quei giornali che oggi hanno dedicato il piccolo corpo 6 delle notizie inconcludenti alla morte di questo nostro Camerata.

Il quale, dopo la grande guerra, volle continuarla in Libia; poi la continuò nella Rivoluzione Fascista, squadrista della Disperata: nomi bellissimi che non hanno ancora perduto il loro significato. E fu ferito. Poi fu organizzatore sindacale e, siccome era lautamente stipendiato, ha lasciato tre figli e la moglie nella più squallida miseria!

Altre cose vorrei dire, ma il tempo delle parole declina.

### Annunzio di presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che sono stati presentati alla Presidenza i seguenti disegni di legge:

Dall'onorevole Ministro delle finanze:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 471, concernente provvedimenti per Fiume. (971)

Dall'onorevole Ministro dell'interno:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 490, recante provvedimenti a favore dell'Amministrazione provinciale di Zara e dei comuni della provincia stessa. (972)

Sono stati inviati alla Giunta generale del bilancio.

### Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'educazione nazionale per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'educazione nazionale per l'eser-

cizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932.

Ricordo che nella seduta di sabato è stata chiusa la discussione generale, riservandosi la facoltà di parlare all'onorevole relatore e all'onorevole Ministro.

Onorevole relatore, ella intende parlare?

FERRETTI LANDO, *relatore*. Rinunzio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della educazione nazionale.

GIULIANO, *Ministro dell'educazione nazionale*. (*Segni di attenzione*). Non c'è nella vita un campo di attività umana nel quale si senta così precisa, come in questo dell'attività culturale e scolastica, l'eterna contraddizione tra la realtà e l'ideale. E forse in nessun altro campo come in questo è facile dimenticare un momento per la bellezza dell'ideale il limite che la realtà c'impone.

Così avviene talvolta che, quando urge la necessità di correggere un particolare, proprio allora sentiamo più forte la tentazione di attuare tutta una nuova legislazione e, quando sappiamo di avere una certa quantità di mezzi per fare un po' di bene, proprio allora è più dolce pensare al maggior bene che potremmo fare se avessimo mezzi maggiori, e quando, infine, pensiamo al progresso che la nostra scuola compie giorno per giorno verso le mete fasciste, ritorna in noi più insistente la speranza di poter saltare tutte le tappe della storia e toccare senz'altro l'ultima meta.

Ora è certo che noi dobbiamo tenere gli occhi costantemente volti in alto al nostro ideale e trarre dalla sua verità compiti ed energie di quotidiano lavoro. Ma proprio la dottrina fascista ci ha insegnato che nemmeno per l'ideale non dobbiamo mai dimenticare la realtà sulla quale dobbiamo lavorare, poichè se la realtà senza ideale è materialità bruta, l'ideale fuori della realtà vanisce nell'utopia. Diciamoci dunque apertamente il moltissimo bene che è da fare, ma non dimentichiamo anzitutto quello che è fatto, e rendiamoci ben conto che non si può attuare questo bene subito nella sua totalità, contraddicendo senza altro radicalmente al bene di ieri; che non si può attuare la pienezza d'un ideale se non con un progressivo ritmo storico, ed è imprudente tentare mutamenti radicali di cose quando si tratta di correggere dei particolari.

Santa è l'inquietudine che sorge dall'appassionato amore del bene, ma cerchiamo di tenerla sempre ben distinta dalla meno santa inquietudine di quegli spiriti melanco-

nici, sempre travagliati dal rimpianto del passato. Teniamo insomma sempre ben presenti al pensiero entrambi i termini della eterna dialettica storica, pur accentuando piuttosto l'uno o l'altro secondo l'esigenza del momento.

Voi potete dunque credere che io ringrazio con piena sincerità il camerata Ferretti della sua acuta e geniale relazione così palpitante di ideale e insieme di sano realismo e parimenti ringrazio tutti gli altri camerati dei loro discorsi nei quali hanno rivelato tanta ricchezza di acute osservazioni e di nobili propositi. Io però intendo in questo mio modesto discorso, pur non scordando certo la visione degli ideali nostri, restarmene molto aderente ai fatti, ed esaminare con voi i fondamentali problemi non sempre facili che ci si presentano oggi per muovere pure un piccolo passo su questo cammino dalla realtà all'idea.

Vi risparmierei dunque questa volta trattazioni troppo ampie degli universali principi del Fascismo, e l'enunciazione di programmi che si levino troppo sublimi nei cieli. Possiamo al più ripeterci ciò che già in fondo sappiamo tutti, quale è stato il momento in cui abbiamo sentito iniziarsi la novella vita, ed in cui si è iniziato il ciclo della coltura nuova: è stato il momento in cui si è rivelata al nostro pensiero che l'Italia non era solo una terra e una Nazione, ma anche una forma di universale umanità in cui noi potevamo ritrovare l'unità piena dei due termini della vita cioè del reale e dell'ideale: unità che si era venuta a poco a poco attenuando e dissolvendo nello sviluppo della democrazia fino a spezzarsi definitivamente nella triste contraddizione socialista fra una ridda di egoismi in basso ed una scialba costellazione di utopie in alto.

Da questa ricomposta unità, ripeto, s'inizia la nostra nuova storia; e dal ripensamento di questa unità si svolge in lineamenti sempre più ampi la nuova coltura. Ma appunto la stessa ampiezza di lineamenti con cui vediamo questo ciclo di coltura protendersi verso l'avvenire ci fa comprendere che non possiamo pretendere di attuarla d'un tratto nella sua perfezione e molto dovremo ancora camminare e lavorare e molto forse ancora cammineranno e lavoreranno i figli nostri prima che il Fascismo compia tutto quanto ha promesso. Ciò che veramente importa è sentire che si lavora e si cammina e che si compie giorno per giorno il nostro dovere verso l'idea e verso il Duce.

Naturalmente noi abbiamo superato da un pezzo il concetto liberale che il dovere del

Governo si limiti a fornire alla coltura i mezzi per il suo progresso, astraendo da ogni sua valutazione ed affidando passivamente alla storia la determinazione delle sue direttive. Noi possiamo credere ad un'intima provvidenza della storia, ma certo non rinunciamo per questo a portare nella creazione della storia tutta la nostra attività ardente di fede. E noi diciamo francamente che vogliamo lavorare alla creazione di una coltura essenzialmente fascista. Ma noi vogliamo raggiungere questo fine non limitando la vita della coltura negli orizzonti già conquistati dal nostro pensiero, ma svolgendo in orizzonti sempre più ampi l'idea che ci è nata in cuore. E nemmeno noi presumiamo di poter raggiungere questa meta prescindendo dalla tradizione culturale del passato.

Una coltura nuova si crea non interrompendo ma trasformando la coltura che abbiamo ricevuto e che costituisce la realtà su cui dobbiamo lavorare. Si può anche interromperne la continuità storica, ma per riallacciarla subito e proseguirla rinnovata dall'energia vitale dell'idea nuova.

Noi non crediamo nemmeno che la scuola debba limitarsi a ricevere la coltura dall'esterno passivamente e adattare totalmente la sua funzione alle influenze della vita. Senza dubbio la scuola deve avere lo spirito vigile a ricevere le correnti ideali nuove che sorgono nella vita ma proprio per essere vigile e pronta a ricevere dal difuori deve rivendicare piena la sua autonomia. Poteva parere un'audace affermazione dieci anni fa, ma oggi è un luogo comune che anche nella coltura la neutralità è sempre una colpa perchè è sempre più o meno consenso alla parte peggiore fra i contendenti. La scuola non può limitarsi a ricevere luce ed energia dalla vita; appunto per questo essa deve a suo tempo anche rendere, purificato ed aumentato, il dono che ha ricevuto. Ecco perchè la scuola nostra deve essere oggi scuola fascista: ed ecco perchè credo anch'io col camerata Romano che lo Stato non possa fare la minima rinuncia nella sua opera formatrice delle generazioni nuove, e lungi dal chiudere scuole bisogna adoperarsi a riaprirne delle altre.

Noi come vogliamo creare una coltura fascista così vogliamo creare una scuola fascista, ma ripetiamo a proposito della scuola, ciò che abbiamo detto della coltura, che il nuovo si crea solo trasformando ma non interrompendo la tradizione, rinnovando ma non distruggendo la realtà su cui dobbiamo lavorare. Creare una scuola fascista vuol

dire svolgere il Fascismo, in quella forma che il Fascismo deve avere nella scuola, significa portare nella scuola tutta una concezione della realtà e dell'ideale, del nostro passato e del nostro avvenire.

Ora è evidente che voi avete il diritto di domandarmi se questa nuova concezione della vita entri progressivamente nella scuola. Ed io vi rispondo che la trasformazione fascista della scuola effettivamente si compie, giorno per giorno e con ritmo costante e più rapido di quanto si creda anche dove non appaia in esteriori sonanti manifestazioni. Persuadiamoci che la materialità bruta dell'inerte passato non può arrestare il cammino della idea. E anche coloro che credono di osteggiare la coltura fascista colla resistenza passiva si condannano da sè alla melancolia acida dell'isolamento. Il Fascismo punisce inesorabilmente chi non lo capisce col mezzo più semplice, abbandonandolo all'ombra della dimenticanza. E dimentichiamolo anche noi.

Non bisogna nemmeno lasciarsi prendere dalla illusione di poter attuare immediatamente la perfezione di un'idea colla forza della legislazione. Io non sono uno scettico in nessun campo della vita, credo anche al valore formativo della legge, ed alla necessità di attuarne i comandamenti con sacro rigore. Credo anche che forse bisogna essere proprio dei rivoluzionari autentici come siamo noi, per avere sicuro il senso della sua autorità. Ma, se sono un credente, non sono un idolatra e sono convinto che non ci si deve aspettare dalla applicazione della legge il miracolo della subitanea trasformazione degli spiriti. Certamente la vita sarebbe molto comoda se ci bastassero le leggi a risolverne pienamente i problemi e additarle la via sicura da scegliere in ogni suo momento. Anche per far quel poco di bene che è in nostro potere noi dobbiamo aprirci la strada faticosamente con la nostra esperienza, coi nostri sforzi e anche col nostro dolore.

Bisogna dunque saper vincere la tentazione anche del legiferare troppo, e di correre dietro l'illusione di trovare finalmente nell'ultima legge la perfezione del sogno. E non si ha nemmeno da credere che l'opera del Governo si esaurisca nel rifare continuamente le leggi. Si capisce che esse non sono e non possono essere mai definitive, e si debbono continuamente rinnovare come continuamente si rinnova la vita. Ma c'è tutta un'opera di applicazione e adattamento che può in certi tempi essere anche più utile che far leggi nuove.

La scuola italiana ha subito trasformazioni profonde nel 1923. Ora io assumendo il Ministero affidatomi dal Duce ho avuto l'impressione che questo organismo delicatissimo che è la scuola avesse soprattutto bisogno di acquistare il senso pieno e sicuro della sua stabilità e di pace. Non è più il momento di continuare a discutere pro o contro la riforma Gentile, nè per proclamare la santità intangibile, nè per negarla in pieno o tentarne la demolizione, sia pure con più o meno abili ritocchi.

La riforma Gentile rappresenta ormai un dato acquisito dalla Rivoluzione fascista, una realtà sulla quale dobbiamo lavorare con libero animo, senza sentirci immobilmente legati ad essa, e senza sentire la necessità di tradirla. Essa è una conquista del Fascismo e, come ogni valore autentico conquistato dal Fascismo ci permette ogni libertà di movimenti e di sviluppi senza contraddirla.

Il Ministero ha in corso tutto un gruppo di provvedimenti legislativi, dei quali qualcuno è già davanti al Parlamento ed altri sono in gestazione. Ma in essi io mi son proposto, soprattutto, un'opera di disciplina e di sistemazione, correggendo secondo i risultati dell'esperienza e lasciando aperta la strada agli sviluppi che l'esperienza possa suggerire ancora.

Ma oltre al rinnovamento della legislazione l'attività del Governo deve essere rivolta ancora ad altri oggetti altrettanto importanti, quali ad esempio i programmi e strumenti di lavoro e di studio ed il personale. È perfettamente inutile dire che se noi avessimo i mezzi ci sarebbe possibile fare di più: altrettanto, e anche più inutile, è aggiungere che sarebbe una gran bella cosa possedere tali mezzi. Invece c'è un argomento che può riuscire di grande interesse: cioè constatare come pur attraverso difficoltà gravissime che tutti conosciamo, i nostri studiosi lavorino vittoriosamente al progresso della nostra coltura, come le autorità gerarchiche di ogni grado sappiano, pur con mezzi sempre inadeguati compiere intero il loro dovere aiutando coltura e scuola col perfezionamento dell'organizzazione e dell'attività amministrativa. Ringrazio l'onorevole Ferretti dell'elogio rivolto così ai professori come ai funzionari. Ma lasciatemi aggiungere che mentre si ripete ogni giorno la melanconica canzone dei mezzi che mancano, però è ben difficile che passi un sol giorno senza dover constatare che anche nel campo della coltura è stata fatta una conquista piccola

o grande che essa sia. Ed il merito spetta interamente a uomini dall'apparenza modesta ma dall'anima ardente di fede che ogni giorno scopriamo nella scuola, nelle biblioteche, nei musei, nei laboratori e che compiono nell'ombra il quotidiano sacrificio di tutte le loro energie. (*Approvazioni*). Il merito è di questo popolo nostro che talvolta brontola e critica ma lavora con una mirabile virtù di intelligenza e di tenacia, che ha sempre paura di esagerate infatuazioni ma in realtà finisce sempre per valere molto di più di quanto esso stesso sia consapevole.

Il problema essenziale dell'Italia è forse ancora questo di creare una coltura degna della sua coscienza storica. (*Vive approvazioni*). Se noi guardiamo tutta la nostra storia recente noi troviamo che i pericoli maggiori che ci hanno minacciato sono stati sempre errori culturali, tanto è vero che nei momenti critici di supremo pericolo, il buon senso, che è poi sedimento delle civiltà passate sul nostro suolo, ha salvato la Nazione dagli errori dei suoi rappresentanti. Ancora oggi si tratta di rimettere in valore e in piena attività le molte forze spirituali sane che lavorano ignote nel nostro paese. Io ho sentito qui voci dei rappresentanti delle corporazioni e dell'artigianato, che chiedevano maggiori contatti col Ministero dell'educazione nazionale. Orbene io posso dire che nulla per me è più grato che incontrarmi coi rappresentanti di queste forze intellettuali italiane e proporci insieme il problema di una più intima unità fra la vita e la coltura, fra la scuola e la vita. (*Approvazioni*).

*Istruzione superiore.* — Non mi tratterò sul tema della istruzione professionale visto che c'è davanti al Parlamento un disegno di legge sul quale io non chiedo di meglio che una ampia discussione e sarà quella anche la sede più adatta per parlare della questione dell'artigianato che mi è stata prospettata dal camerata onorevole Buronzo. Accennerò invece all'istruzione universitaria.

Senza dubbio le difficoltà materiali che travagliano le nostre scuole superiori sono abbastanza gravi. Come vi ha detto l'onorevole Bruchi vi è stata una diminuzione di contributi degli Enti locali, e una riduzione nel reddito delle tasse e non si è avuta l'esenzione sperata dei tributi fondiari delle Università che hanno in uso beni demaniali: difficoltà gravi senza dubbio che però non interrompono e non interromperanno il progresso della vita universitaria.

L'onorevole Chiurco e l'onorevole Bruchi hanno ancora spezzata una lancia per le

Università minori ma io posso assicurarli che ormai nessuno pensa a sopprimerle.

Il camerata Limoncelli ci ha detto che la molteplicità dei nostri istituti deriva in gran parte dal carattere della nostra storia: e noi siamo orgogliosi di questa nostra storia che se ha delle colpe ha delle glorie senza pari e accettiamo tutte le conseguenze. Alla esperienza della storia, io credo che conviene lasciare la responsabilità di dichiarare la fine di istituti tradizionali alla esperienza della storia, tanto più che in questo caso poi la soppressione di Università dotate di un loro patrimonio non porterebbe affatto un beneficio per le altre ed una soluzione ai loro problemi.

Però se è forse inutile ripetere che non vogliamo sopprimere Università, è invece utile ripetere invece che non intendiamo fondare non solo nuovi istituti universitari ma nemmeno nuove Facoltà.

Naturalmente è molto facile darmi ragione in generale e poi chiedermi le eccezioni sempre per un caso speciale. È la solita storia che tutti vogliono il treno diretto e poi ognuno vuole che si fermi alla sua stazione. Al di sopra di tutti i casi speciali c'è l'esigenza di salvare la vita e il decoro delle Università.

Noi tra Università, Istituti universitari di vario genere, Istituti superiori di scienze economiche, Istituti superiori di magistero, politecnico, Istituti superiori di agraria; tutti indipendenti l'uno dall'altro possiamo contare fino a parecchie decine. Ora aumentare questo numero è semplicemente un assurdo. Bisogna convincersi che il progresso non consiste solo nel fondare istituzioni nuove e che si può bene meritare dalla propria città e dalla Patria anche semplicemente lavorando a far progredire le istituzioni che già esistono senza la vanità di legare il proprio nome ad istituzioni nuove.

Fondare nuove scuole universitarie significherebbe far del male a tutte; già nelle attuali condizioni i molti Istituti universitari avvertono il disagio di doversi invidiare studenti e persino professori!

È verissimo che più si farebbe per l'assetto edilizio delle nostre Università se avessimo più fondi, ma è anche vero che il lavoro non è stato arrestato da nessuna crisi. A Torino è ormai a buon punto il nuovo grande ospedale che dovrà accogliere tutte le cliniche. Per l'Università di Bologna non solo è stata approvata una Convenzione fra Enti locali e Governo che assicura una sistemazione per un auspicato e lungo progresso,

ma i lavori sono già avviati e procedono alacremente.

Analoga Convenzione è stata firmata pochi mesi or sono per l'Università di Pisa e la Commissione nominata per la sistemazione edilizia dell'Università di Roma mi presenterà presto almeno un programma minimo per la ripresa dei lavori.

Poiché sono a parlare di edilizia universitaria lasciatemi dire che se molto più il Governo vorrebbe fare per le biblioteche questo non significa che non si faccia niente. Per la biblioteca di Firenze siamo ben lontani da poter disporre dei mezzi necessari al compimento dell'opera, però i lavori sono stati ripresi, sia pure con intenti modesti. Proseguono intanto i lavori edilizi per la nuova sede della Biblioteca universitaria di Genova.

Si è compiuto un ampliamento di locali nella biblioteca di Bologna, si sono fatti utili lavori di restauro nella biblioteca estense di Modena, nella biblioteca universitaria di Padova, e Pavia, e, infine, qualche cosa si è fatto anche nella nostra biblioteca Vittorio Emanuele di Roma per rendere più agevole il servizio nel reparto librario di coltura generale.

L'onorevole Giardina e l'onorevole Fioretti e l'onorevole Chiurco hanno lamentato che l'esame di Stato non garantisca sufficientemente la preparazione pratica del medico: ma è evidente che non gioverebbe a dare tale garanzia la soppressione dell'esame di Stato. Gioverà pur sempre a qualche cosa che dopo i molteplici esami speciali e il lavoro essenzialmente teoretico della laurea, gli studenti siano obbligati a concentrare la loro attenzione per questo esame sulle materie più specialmente professionali. Tutti e tre gli oratori e specialmente l'onorevole Giardina, nel suo arguto e simpatico discorso, hanno scagliato invettive contro la libertà degli studi che a rigore permette a qualche studente di evitare l'esame su una delle materie fondamentali. Ma l'onorevole Giardina che ha parlato con me, dell'argomento, sa benissimo che nella realtà questa libertà non ha prodotto i gravi inconvenienti tanto temuti, e sa anche, ed io stesso gli ho detto che ad ogni modo non sono alieno dal prendere in considerazione l'idea di qualche limite a questa libertà. Così pure credo che si possa prendere in considerazione il problema di dare nel corso di medicina una maggior parte alle discipline più prettamente professionali. Ma riservandomi di sentire i pareri dei competenti io credo di poter escludere subito un

aumento come una diminuzione degli anni di studio per la laurea. Se sia possibile diminuire la durata dell'insegnamento nelle materie di carattere introduttivo, anzitutto studino le Facoltà e mettano a profitto la libertà didattica che la legge consente, e potremo ad ogni modo studiare in seguito la questione.

Qualche volta si sente ancora parlare di decadenza della coltura universitaria. È una frase che da un certo tipo di persone ho sempre sentito dire come altre del genere, che una volta gli uomini vivevano più a lungo e le stagioni erano più ragionevoli. È una forma mitica di illusione che getta nel passato l'eterna aspirazione verso un idilliaco sogno di felicità. Il pubblico è naturalmente meglio disposto verso il passato anzitutto perché desta meno gelosie e poi perché può scorgere più agevolmente in esso il valore che è stato quasi consacrato dalla abitudine e dalla tradizione.

L'Università italiana ancora oggi è non solo il supremo istituto scolastico della nazione ma è ancora e sempre il più grande centro di creazione della coltura come è stato in tutta la nostra storia. E tale noi dobbiamo curare che continui ad essere, poichè se in ogni ordine di scuola non si insegna veramente bene se non il sapere rielaborato nell'intimità del nostro pensiero, nella sfera dell'istruzione superiore si può dire che insegnamento e creazione del sapere si identificano.

Non possiamo per varie e ovvie ragioni bandire concorsi per tutte le cattedre vacanti: ma concorsi si bandiscono ogni anno ed io posso garantire che in ogni disciplina i giovani che entrano sono pienamente meritevoli del posto che occupano. Non ho alcuna difficoltà ad affermare pubblicamente che io sento il dovere di sorvegliare l'ingresso nella nostra università anche dal punto di vista politico. Naturalmente il criterio politico che si porta nella scuola deve essere tale da convenire ai compiti ed all'attività della scuola, deve essere cioè un criterio che va oltre l'esteriorità degli atteggiamenti e porta il giudizio sul carattere della coltura. Orbene io posso affermare che la coltura universitaria si va facendo gradatamente più consapevole della grande ricchezza ideale contenuta nella Rivoluzione fascista, ed io ho anche la sensazione che l'Università a poco a poco riesca a vincere certe forze negative che in qualche momento quasi parevano isolarla dalla vita. Io credo in questa grande istituzione che porta nel suo nome latino l'enunciazione di un programma senza limite. Essa è sorta nel mo-

mento in cui la latinità risorgeva per fondare la civiltà moderna, e l'ha accompagnata per sette secoli colla sua opera luminosa. Essa serba ancora intera la sua giovanile capacità di adattamenti e di sviluppi, può ancora accostarsi alla realtà della vita per arricchirci delle sue esperienze e tradurle in insegnamento saggio di cultura e di azione.

*Istruzione media.* — Riguardo alla scuola media, essa ha ormai una sua struttura solida e organica.

Il problema che può da questo punto di vista avere qualche importanza è quello della capacità numerica delle scuole in rapporto alle domande d'iscrizione.

La popolazione è in aumento continuo e aumentano le domande d'iscrizione, mentre le scuole pubbliche hanno dei limiti che ne impediscono l'aumento di capacità. Un tempo si rimediava creando anno per anno un certo numero di scassi aggiunte oltre il corso regolare completo e si provvedeva all'insegnamento in queste classi dividendo le ore delle varie discipline nelle varie classi, prima fra professori di ruolo e poi tra incaricati. Il disordine frammentario portato da quest'uso nelle scuole giunse a tal punto che la maggior parte dei professori non aveva più un suo insegnamento o una sua classe di cui gli spettasse la direzione e la responsabilità. La legge Gentile ha eliminato questo disordine. Essa infatti permette bensì di creare nuove scuole ma non di istituire classi aggiunte anno per anno. Data la difficoltà di creare nuove scuole si capisce che il problema delle iscrizioni si presenti grave. L'anno scorso abbiamo potuto rimediare in parte con la fondazione di qualche corso completo che la finanza ci ha permesso in grazia di economie risultanti da gestioni anteriori. Ma per il futuro bisogna evidentemente mettersi il problema nella sua ampia chiarezza.

Io credo di aver ben capito qual'era in fondo il concetto del camerata Limoncelli. Non certo quello di risolvere il problema chiudendo delle nostre scuole a beneficio della scuola privata. Egli voleva semplicemente raccomandarmi la più rigida sorveglianza sulla scuola privata.

Questo va bene, ma pur rinunciando a ogni filosofica discussione sull'eticità dello Stato io affermo che lo Stato deve avere ed oggi ha precisa consapevolezza dei suoi ideali e dei suoi fini e perciò non può fare la minima rinuncia ad un diritto che è un dovere, di svolgere direttamente la sua opera di educazione nazionale sulle nuove generazioni. (*Vivi applausi*).

Oggi abbiamo un Ministero dell'educazione nazionale e non più dell'istruzione pubblica. Il che significa che l'opera di cultura che lo Stato deve svolgere non è solo insegnamento di notizie ma formazione di caratteri e intende quindi non solo di non retrocedere dalle posizioni raggiunte ma di avanzare ancora verso la pienezza della sua opera formativa. (*Applausi*).

Un altro problema che ci presenta la scuola media è quello degli insegnanti. È diventato ormai abbastanza comune lamentare la deficienza di insegnanti maschi così nelle scuole medie come nelle scuole elementari. Io unisco anche la mia voce al coro dei lamenti sebbene le donne insegnanti abbiano fatto e facciano meglio di quanto si creda, anche nelle scuole medie. È inutile ora fare la diagnosi di questo male e ricercare le molteplici ragioni per cui i giovani hanno riservato in questo tempo le facoltà di lettere e di scienze e la carriera dell'insegnamento.

La relazione della Giunta ha accennato alla questione degli stipendi ed ha rilevato giustamente che nel sistema delle categorie statali i professori in genere ed i professori medi in specie, sono collocati al di sotto di altri funzionari che non sono superiori né per titoli di studio né per valore di pensiero, né per delicatezza di compiti. Io credo però che la questione non riguardi solo gli insegnanti e non sia solo questione di stipendi.

Abbiamo avuto un periodo, un santo periodo, di giusta reazione contro l'antica intellettualismo, io posso dirlo, puramente professionale, di reazione, in cui i valori dell'azione hanno avuto un sopravvento sui valori del pensiero. Non voglio intendere che in questo periodo di reazione e di sopravvento dei valori dell'azione si sia pensato meno. Non credo a questo distacco tra la teoria e la pratica, tra l'azione e il pensiero, io voglio anzi dire, che questo periodo, che si è chiamato soprattutto periodo di azione, è un periodo nel quale forse si è pensato di più che in ogni altro periodo della nostra vita. (*Approvazioni — Applausi*). È stato anzi un momento di maggiore intensità di pensiero, in cui si è pensato più intensamente e con un più rapido ritmo, tantoché i sistematici, coloro che vivono per la vita della riflessione, non facevano ormai più a tempo a raggiungere le intuizioni della nuova rivoluzione, che già la rivoluzione aveva aperto un nuovo orizzonte, portate nuove visioni e avviato verso nuove posizioni. (*Applausi*).

In questo mirabile periodo di ardente attività pratica, abbiamo avuto forse come av-

viene sempre uno strano inflazionismo delle speranze di molti giovani che parevano perdere il senso delle pazienti carriere.

Tra i tanti lamenti che sento a ragione o a torto io voglio dire una parola da impenitente ottimista quale sono. Io credo che la crisi di cui forse parliamo anche troppo potrà avere anche il benefico effetto di guarire la società dai pericolosi inflazionismi spirituali e dare ai giovani il senso dell'ordinato lavoro nella normalità delle carriere. Ed io saluto come un lieto sogno che in questi due ultimi anni si può notare un lieve aumento di studenti maschi iscritto alle Facoltà di lettere e di scienze ed agli Istituti magistrali.

Debbo, per debito di verità, affermare che gli ultimi concorsi alle scuole medie, sebbene il numero dei concorrenti non fosse molto grande hanno permesso un criterio di giudizio abbastanza elevato ed hanno dato un esito più che confortante come parecchie Commissioni mi hanno riferito ed io stesso ho potuto constatare dalla lettura dei temi e dei verbali di esami. Ed io sono lieto di dire agli insegnanti medi che io spero in un ulteriore progresso della loro classe, ed ho poi la certezza che oggi la vita serba ad essi, agli uomini di coltura e di scuole in genere un posto di lavoro in primissima linea e di primissima importanza.

Bisogna onestamente affermare che gli insegnanti medi hanno sempre avuto una parte importante nella vita della coltura italiana ed una minoranza abbastanza numerosa ha attivamente collaborato coi migliori insegnanti universitari in parecchi campi per mantenere ed aumentare la tradizione della coltura italiana.

Ed io vedrei come lieto segno che questa partecipazione dei professori medi all'attiva produzione della coltura si facesse anche più intensa. I casi dello studioso che trascura i doveri d'insegnanti sono molto più rari di quello che la critica sempre un po' maligna dei pigri voglia far credere.

Ed io ho visto sempre che coloro che lavorano di più sono proprio quelli che più facilmente trovano tempo per il lavoro. Se lo studio non è puro ammassamento materiale di notizie, ma è attività che crea e coordina idee, lo studioso vero ed autentico non può a meno di portare nella scuola il risultato vivo della sua attività mentale. E leviamoci di mente quello sciocco pregiudizio, che per insegnare nelle scuole medie anche inferiori sia sufficiente un minimum di cultura, e che nulla giovi passare quel livello comune.



Anche nelle più modeste scuole l'insegnamento presenta sempre una perfettibilità senza fine ed ogni intelligenza quanto è più attiva e colta, può sempre elaborare il suo sapere in una forma tanto più semplice e più profonda, più facile a propagarsi nelle intelligenze altrui. Io posso unirmi al relatore nell'elogio rivolto ai professori medi, di avere accettato nella gerarchia statale un posto inferiore a quello di altri funzionari, ma soprattutto sarei lieto ed orgoglioso se potessi togliere loro qualche gravame eccessivo d'orario e dare loro qualche miglioramento che significasse un conforto agli studi, dare loro quello che sono certo è il più gradito compenso, cioè il sentimento del valore nazionale della opera loro. Per ora posso solo augurare che venga il giorno in cui le condizioni generali del bilancio consentano di chiederlo.

Un terzo problema è quello dei programmi. Spesso si è parlato e si parla di programmi esageratamente ampi. Prima di affrontare il problema bisogna sgombrare il terreno da certe frasi che si tramandano senza nemmeno chiederne il significato e quindi servano a velare il pensiero invece che ad esprimerlo. Una frase che spesso un uomo savio mi ripete è che bisognerebbe far studiare solo il necessario ma farlo studiare veramente bene. Il difficile comincia quando si tratta di determinare in che cosa consista questo puro necessario. La facile illusione in cui cade il mio interlocutore è che il necessario sia quello che sa anche lui, e che risponde alla forma della coltura in cui egli ha rivolta ed incanalata l'attività del suo pensiero. Orbene bisogna che non ci spaventiamo se nei programmi ci sono cose che noi abbiamo scordato o non abbiamo mai saputo. La coltura si rinnova ed ogni generazione porta sempre nei programmi scolastici elementi nuovi necessari alla formazione della nuova persona umana e non deve atterrire questa nostra ignoranza di fronte alle cose che fanno solamente i bimbi. Qualche volta i bimbi sono quelli che fanno più degli uomini maturi, e qualche volta le forme supreme del genio sono pur quelle in cui alla sovranità del pensiero è ancora rimasta la facoltà di inebriarsi, che è propria dei fanciulli. (*Applausi*).

Peraltro, ripeto che il problema si può prendere in considerazione.

Naturalmente, c'è un altro pregiudizio che ancora si ripete ed è quello dell'utilità. Io mi sento dire: ma questo a che cosa serve? O camerati, se noi dovessimo, nel mondo del pensiero, proprio studiare semplicemente quello che serve da un puro punto di vista uti-

litario, io credo che dovremmo concludere molto tristemente che nulla serve. Se noi consideriamo non solo la cultura, ma se noi consideriamo la vita solo dal punto di vista utilitaristico, ma certo si svaluta anche la vita. Se la vita noi la pensassimo semplicemente dal punto di vista di un utilitarismo intelligente, ma nessuno forse troverebbe una ragione di viverla; e lo stesso Fascismo è grande semplicemente perchè ci ha detto che c'è una ragione di vivere che è più grande di quel che deve essere l'utilità.

Per altro capita che esagerazione talvolta vi possa essere. Ma a mio avviso più che nei programmi può essere talora nello svolgimento che ne viene fatto. Può essere talora che l'insegnante si lasci prendere dall'illusione di arricchire la mente dei suoi alunni sovraccaricandola di particolari notizie erudite e sottomettendoli ad un pesante e superfluo esercizio meccanico di scritturazione o di memoria: illusione forse più facile nelle classi troppo numerose dove l'insegnamento giunge più generico e meno vivo alla mente dell'alunno. Per quanto mi è possibile, io ho cercato sempre che il Ministero servendosi dell'Ispettorato tecnico faccia anche opera di buon consiglio. E non mancherò di far buona opera di saggio consiglio e anche di severa vigilanza. Ma il vero rimedio credo sia semplicemente da ricercarsi nell'elevazione intellettuale della classe degli insegnanti medi e in un auspicato sfollamento di classi.

Io ho riveduto quest'anno i programmi dei ginnasi e licei e istituti magistrali: ho tenuto ad ogni modo presente la questione dell'ampiezza, ma ho pensato soprattutto al loro aggiornamento: nella letteratura italiana abbiamo aggiunto tra gli autori che possono essere scelti come testi di lettura le opere politiche di Oriani e tre volumi delle laudi di D'Annunzio. Il volume *Elettra* tutto palpitante di italica fede, il volume che contiene la canzone di Caprera e l'ode ai marinai morti in Cina e ai fratelli Bronzetti non può essere ignorato. Si è cercato di mettere in più chiara luce nello studio delle letterature l'idea della loro continuità storica.

Alcune speciali modificazioni sono state introdotte nello studio della storia civile, per dare in questo campo anche più preciso il senso della unità storica di tutta la nostra secolare storia nazionale. Sono mutamenti non radicali, che non debbono turbare l'andamento della scuola ma debbono mostrare che la nostra moderna vita nazionale non è per nulla scissa dalla nostra storia passata, e non è una figliazione della storia di altre

nazioni, ma si ricongiunge proprio alle origini prime delle nostre civiltà antiche ed è anzi più che mai presente alla nostra coscienza fascista. Diciamolo pure chiaramente: è ora che si finisca di insegnare che la nostra vita moderna è nata un secolo e mezzo fa dalla rivoluzione francese, e che la storia del nostro passato è storia di civiltà morta. Noi siamo discendenti diretti di tremila anni di storia e la unità del nostro passato sale sempre più luminosa alla nostro vista, mentre salgono all'orizzonte più alti gli ideali dell'avvenire. (*Approvazioni*) Qualche modificazione io ho introdotto pure in altri programmi. Io non posso accettare che nelle scuole si insegni colla denominazione pura e semplice di diritto e di economia un diritto ed un'economia di purissima tradizione liberale per aggiungersi poi di strarso nozioni di diritto corporativo e di economia corporativa come se si trattasse di una aggiunta rimasta ancora esteriore e non ancora penetrata nella tradizione scientifica della gente seria. Bisogna riaffermarlo ancora ben forte: la Rivoluzione è sempre in sviluppo ma i suoi grandi principi ideali sono acquisiti alla storia e bisogna rielaborare il diritto e l'economia tradizionale conformemente a questi grandi principi ideali. Ed ho infine aggiunto un pò di geografia. È inutile ripetere ciò che tutti sanno che la coltura media ha ancora deficienze gravi proprio in geografia. Dirò solo che si può anche risparmiare qualche notizia di storia antica, ma è assolutamente necessario che i nostri giovani imparino ad avere chiara la posizione dell'Italia nel mondo.

*Istruzione primaria.* — Non ho molto da riferire a proposito della scuola elementare dopo le molte informazioni e notizie date dalla relazione. Ripetiamo ancora una volta che abbiamo i mezzi impari alle esigenze ed aggiungiamo che anche qui la nostra povertà non ci ha arrestato e non ha impedito infatti di istituire 1060 nuove scuole classificate dipendenti dall'Amministrazione statale e 500 dipendenti dai comuni autonomi, senza parlare delle scuole sussidiate che dipendono dagli Enti.

I provveditori ne chiedono un numero anche maggiore, ma se non possiamo accogliere tutte le richieste fonderemo almeno un altro migliaio di scuole.

La lotta contro l'analfabetismo procede bene e si avvicina rapidamente alla vittoria finale. Naturalmente l'analfabetismo contro cui bisogna combattere non è solo quello di chi non sa scrivere nome e cognome, ma

è anche e forse più l'analfabetismo che è insufficienza di coltura (*Approvazioni*). Bisogna alzare il livello della coltura del popolo, bisogna creare nei nostri lavoratori una umanità italiana più forte nello stesso modo che bisogna dar loro un'abilità professionale più specificata.

L'esperimento del libro di Stato si può dire riuscito. Abbiamo dovuto imporci una data al compimento del lavoro e senza dubbio è riuscita un'opera che è suscettibile ancora di perfezionamento. Qualche menda sfuggita nella prima edizione sarà eliminata nella seconda e allo scadere del triennio altri perfezionamenti potranno essere introdotti.

È inutile che vi ripeta ancora quale è stata l'opera del Governo Fascista in questo campo.

Non è una cosa nuova, che quando il Fascismo salì al potere e ci siamo per la prima volta occupati dei mille libri di testo che andavano per le scuole, abbiamo dovuto prontamente eliminare un buon numero di libri di testo per indegnità politica, ed altri per insufficienza didattica, ed oggi abbiamo un libro schiettamente italiano e fascista che anzitutto costa presso a poco la metà di quanto costavano gli altri che è pari ai migliori come valore didattico. (*Approvazioni*).

La Commissione che rivede il libro di Stato ha anche l'incarico di rivedere i programmi. Non escludo che i programmi attuali, per quanto buoni e informati a un ottimo indirizzo pedagogico, possano essere nelle scuole superiori alquanto alleggeriti. Debbo aggiungere che nelle prime classi specialmente il Ministero coi miei predecessori ha sempre sentita la simpatia più viva per quel moderno indirizzo pedagogico così consono alla nostra coscienza fascista che si propone di portare la mente del bimbo alla comprensione della norma attraverso la sua spontanea attività anche di gioco piuttosto che imporgliela dell'esterno come una costrizione alla sua libertà dei movimenti. (*Applausi*). E posso assicurare l'onorevole Orano che il Ministero come ha mostrato sempre così mostrerà ancora il massimo interessamento per tutte le energie vive e che lavorano con questi intenti, quindi anche per l'opera della signora Montessori.

Nei programmi per le scuole elementari ho rivolto lo sguardo con speciale interesse alla questione dell'insegnamento regionale. Io ho la più viva simpatia per questo rivivere di tradizioni regionali a cui assistiamo oggi, purchè esso significhi un apporto alla concreta unità ideale della Nazione; ma non ho

alcuna simpatia per una romantica tesi che era di moda qualche anno fa e voleva mettere in valore anche nelle scuole il dialetto per se stesso.

Il dialetto può ancora offrire ed offre infatti ancora oggi un efficace mezzo di espressione nel teatro a certe forme di mentalità e di vita provinciale che pur in certe forme di comicità ci rappresentano ancora tanta ricchezza di vecchio buon senso italiano: ed a questo teatro dialettale mando volentieri il mio saluto. Ma anche in questo campo il dialetto ha valore proprio in quanto tende a superare se stesso e si avvicina giorno per giorno alla lingua: tanto è vero che il teatro dialettale è anch'esso teatro nazionale ed il suo repertorio non appartiene più esclusivamente ad una regione e molto spesso scende al dialetto dalla lingua. Bisogna confessare chiaramente che ormai nessun dialetto riesce per se ad esprimere tutta la complessa anima moderna del tempo nostro nemmeno nella forma di una regione: ed ha viceversa costituito una delle ragioni per cui la lingua italiana ha serbato per parecchio tempo almeno in alcuni strati della nostra popolazione, un residuo di astratto accademismo che le ha tolto la snella movenza dell'intima unità con la vita. E per scendere ad un problema meno aulico, il dialetto è forse spesso la ragione per cui in passato i nostri emigranti spesso solo dopo una generazione hanno perso la nazionalità italiana.

Non intendo bandire nessuna crociata contro i dialetti che possono avere un loro innegabile valore e possono recare rivoli di fresca vita nella corrente della lingua viva. Ma io sento la necessità che questa lingua nostra italiana, così dolce e così solenne, così mirabilmente adatta ad esprimere ogni più umile e più alta armonia venga accostata all'intima coscienza del nostro popolo in tutte le regioni, possa arricchirsi di tutti i succhi vitali dei dialetti e portare alla luce tutti i tesori di vita ideale accumulata nella coscienza del nostro popolo in tre millenni della coltura: possa insomma compiere nella sua perfezione la sintesi tra la tradizione classica e la fresca corrente della nuova tradizione storica. (*Approvazioni*). Non sembra una pedanteria ma forse un giorno non sarà nemmeno inutile un po' di modesto lavoro che pur rispettando anche in questo campo i vari caratteri regionali valga a correggere la nostra dizione e darle un'impronta di schietta italianità. Compito essenziale della scuola elementare deve essere la creazione di questo fondamento comune di italianità,

ed elevarne quanto è possibile il tono nel popolo; attendendo i poeti pensatori che lo celebrino. I maestri elementari fanno opera veramente nobile per elevare questo comune fondo di umanità italiana. (*Vive approvazioni*). Io considero come uno dei più lieti sogni constatati nella relazione del camerata Ferretti questo fatto che c'è una tendenza all'aumento delle iscrizioni negli istituti magistrali, e nella carriera degli insegnanti.

D'altronde oggi questa classe ha un prestigio ben maggiore di una volta. Una delle migliori provvidenze della legge Gentile nel 1923 è stata la riforma dell'antica scuola normale che ne ha perfezionato gli studi ed aperta la via a migliori carriere. Certo nella classe magistrale si osserva un continuo raffinarsi di cultura ed un crescente entusiasmo fascista, che ripeto ancora sta come lieto segno di augurio per domani. (*Bene!*).

Poche parole dirò delle antichità e belle arti. Non è il caso che io intrattenga ancora la Camera su alcuni temi ormai troppo facili: che i monumenti antichi sono documenti della nostra nobiltà antica, ricchezza sempre viva dei nostri spiriti e della nostra terra, incitamento perenne ai nuovi sforzi di creazione, e che viceversa i mezzi finanziari rispetto all'enorme patrimonio da conservare e restaurare sono pochi. Lasciatemi dire una parola del più sereno ottimismo. È vero che a misura che cerchiamo nella nostra storia e perlustriamo questa terra benedetta ci si presentano nuovi problemi di nuove scoperte. È vero che i mezzi sono sempre insufficienti, ma è anche vero che in un modo o nell'altro qualche nuovo lavoro di scoperta o di restauro si fa sempre. A Torino si è compiuto il restauro del palazzo Madama, nella provincia il restauro della Sagra di San Michele. A Milano quello di Santa Maria delle Grazie. E a Mantova del Palazzo Ducale. A Verona si sono compiuti lavori importanti nella chiesa di San Zeno, a Trento si è compiuta la sistemazione del Castello del Buon Consiglio e degli annessi Musei: altri lavori si sono compiuti a Trieste nella chiesa di San Giusto, a Parenzo nella Cattedrale, a Spilimbergo ancora nella Cattedrale, a Firenze nella chiesa dei SS. Apostoli, a Pescia nella chiesa di San Francesco, a Pisa nella chiesa di Santa Caterina, a Pienza nella Cattedrale, ad Anagni nella Cattedrale, a Grottaferrata nella Badia Greca, a Spoleto nel Duomo, a Napoli nelle chiese dell'Incoronata, di Donna Regina e di San Lorenzo, a Baia nell'Aula termale e a Pesto nelle mura greche e sannitiche, a Bari nella chiesa di San Nicola, a Cosenza nella Cattedrale, ad

Andria in Castel del Monte, a Tropea nella Cattedrale, a Palermo in palazzo Reale e nella chiesa di San Salvatore, a Cefalù nella Cattedrale e smetto non perchè abbia finito, ma per rispetto al vostro tempo. Scavi sono stati fatti più o meno importanti ad Aquileja, a Spina, a Sarsina, ad Ancona, a Populonia, a Vulsci, a Cerveteri, all'Isola Sacra, a Tivoli, a Pompei, ad Ercolano, a Pesto, a Pozzuoli, ad Agrigento, ad Enna; ed anche qui smetto prima di aver finito. Parte di questi lavori sono stati fatti coi fondi ordinari, altra volta hanno aiutato enti locali, per esempio a Salerno hanno contribuito con magnifico slancio insolito tutti gli enti locali, qualche volta ha aiutato la munificenza di qualche privato cittadino, spesso ha aiutato il Capo del Governo, hanno aiutato tutte quelle forze che insieme compongono la stella d'Italia: il fatto è che nemmeno in questo campo la povertà ha arrestato il nostro cammino.

Di fronte al problema della moderna attività artistica io ci tengo a dichiarare che il Ministero nè nella persona del Ministro nè nel suo organismo amministrativo vuol sostituirsi ai critici d'arte e farsi giudice del valore di quello o di questo artista, ma nemmeno il Ministero può accettare che si ripeta con tanta facilità il melanconico luogo comune della fatale decadenza presente. (*Approvazioni*). Nè nella vita, nè nell'arte io amo i giudizi negativi pronunziati in forma generica. Quando si dice che qualcuno fa male bisogna mettere sempre il soggetto alla proposizione, anche per evitare che i peggiori accomunino comodamente la loro sorte ai migliori e gli inetti pretendano di passare per avanguardisti. Prima di negare in blocco tutta l'opera nuova, bisogna saper fermarsi un momento e fra le possibilità considerare modestamente anche questa, che noi non abbiamo ancora capito tutto: bisogna evitare che il nostro sano conservatorismo italiano, il nostro senso mirabile di armonia, ci si muti in un impedimento di fronte ai tentativi di esperienze nuove, bisogna evitare che possa avvenire più ciò che è avvenuto troppo spesso da Segantini a Medardo Rosso, che l'Italia riconosca il valore dei suoi artisti quando sono tornati con le patenti di celebrità ottenute all'estero: (*Applausi*) bisogna insomma giudicare non col gusto acre di cercare il male nel bene, (*Approvazioni*) ma col desiderio di trovare un valore di verità anche negli ardimenti di forme che ci possono urtare, bisogna soprattutto amare la nostra arte ed augurare con sentimento di amore e di fede a questa nuova ardente anima ita-

liana che anche nell'arte sdegna di adagiarsi nella ripetizione di temi consueti, che cerca con mirabili sforzi l'espressione di una nuova armonia. (*Approvazioni*). Con questo sentimento, mentre mando il mio saluto a tutti gli artisti italiani, mentre mando il mio augurio ai loro sogni più belli, voglio ancora una volta esprimere al collega e camerata Oppo il mio compiacimento per l'organizzazione della Quadriennale, ed aggiungo che non si può nè schernire nè oltraggiare una mostra dove splendono le tele di Mancini e di Spadini, che ospita l'arte di uomini come Medardo Rosso, Wildt, Romanelli, Tosi, Carrà, Soffici e molti altri che onorano l'Italia. (*Vivissimi applausi*).

Riguardo alla questione delle scuole d'arte mi voglia permettere la Camera di non anticipare la trattazione di un problema al quale ho già rivolto la mia attenzione d'accordo con la sezione del Consiglio Superiore. L'onorevole Di Giacomo ha creduto ricordare qualche provvedimento sui programmi dei Conservatori musicali e delle scuole d'arte.

Ma il problema è tutto da risolvere. Egli intende dire per ora solo questo: che ne capisce tutta l'importanza. Sappiamo a memoria le belle frasi che si ripetono da oltre un secolo sulla spontaneità dell'arte e della genialità artistica destinata a tradire col suo bell'impeto irruente tutte le regole della scuola.

Siccome però non basta tradire le regole della scuola per fare dell'arte e la genialità le tradisce superandole in alto e non sciupandole in basso, per ciò io considero il problema delle scuole d'arte come un problema fondamentale da mettere allo studio.

La scuola deve fornire le regole buone che, senza soffocare la spontaneità dell'atto di cui ha bisogno, le dia la disciplina necessaria alla sua esplicazione nella normalità comune della vita. Questa è la scuola che noi abbiamo il dovere di assicurare alla Nazione, benedicendo al volo del genio che superi la scuola e l'insegnamento e le regole per cercarsi una sua legge nell'eterna armonia dello spirito.

*Educazione fisica.* — Concluderò con un breve cenno sull'educazione fisica. È questo un tema sul quale io sento di poter parlare quasi con maggior libertà, perchè so di parlare soprattutto come testimone senza essere nemmeno sospettato di pretendere a merito alcuno.

Prima di dire brevemente ciò che oggi si fa, prima di compiacermene coll'amico camerata onorevole Ricci, permettetemi un

cerno anche più breve sull'opera enorme che su questo campo ha compiuto il Fascismo. Anche qui io non faccio che portare la testimonianza dell'esperienza di tutta una generazione. E per prima cosa la mia generazione può affermare che il Fascismo ha dato all'Italia addirittura una nuova coscienza della vita fisica: nell'atmosfera culturale della nostra giovinezza si era portati a considerare la formazione della persona umana quasi esclusivamente come acquisto di notizie. Il valore essenziale era quello del sapere prima che quello del fare.

Una dottrina che passava allora per scientifica, non si capisce come, affermava che il genio era una forma di degenerazione morbosa, mentre esso è una forma potentissima di salute del corpo e dello spirito (*Approvazioni*); e per poco non si giungeva a questo: che un po' di nevrastenia dovesse costituire una specie di ornamento della legion d'onore degli intellettuali! (*Si ride*).

Il socialismo democratico poi nel suo sogno di un'utopistica provvidenza statale che appagasse l'universalità degli egoismi, e gli levasse tutte le energie, poteva augurare al corpo tutte le materiali soddisfazioni, ma non quell'esercizio del corpo che sbocca nell'affermazione dell'individualità e dello spirito, e che è quasi preparazione giornaliera al mandato d'eccezione che è l'eroismo. Per dire la verità dal principio del secolo il buon senso aveva cominciato a reagire contro queste falsità culturali, ma non era facile sradicarle coi processi del buon ragionamento. Ebbene queste falsità sono state travolte prima dalla guerra e poi dalla rivoluzione fascista.

Il Fascismo ha immediatamente compreso che la educazione fisica non è solo fisica ma è anche spirituale, che è anche formazione di carattere, sviluppo di volontà, rinsaldamento della capacità di controllo sopra sé stessi. (*Approvazioni*).

Ha capito subito ciò che oggi appare chiaro a tutti che l'educazione fisica o semplicemente ginnastica, come si diceva una volta, se è pari al suo compito implica in sé un grande insegnamento di vita. Insegna, in fondo, a guardare la realtà in faccia, a valutare con giusta e serena coscienza i suoi lavori e le sue asprezze, a misurare con sereno coraggio i valori e le asprezze, ed a tener ben chiaro alla mente il fine a cui si indirizza il nostro lavoro: è formazione di individualità e di disciplina, di orgoglio e di moralità, di fierezza e di obbedienza, è formazione di questa bella coscienza fasci-

sta, che le altre scuole svolgono in una ricchezza di idee e di teorie.

Io sento ancora oggi lamentare l'insufficienza delle palestre: ma io ricordo che in altro tempo, ancora prima delle palestre, mancava ogni volontà buona. L'insegnamento della ginnastica era stato seriamente reso obbligatorio dal De Sanctis, ma a poco a poco era decaduto a tal segno che finiva per essere appena sopportato con un'indulgenza che era quasi un'offesa: tanto che si può dire che abbia fatto benissimo il Governo Fascista nel 1923 portando via dalla scuola questo insegnamento che era ormai quasi nullo.

Affidando poi questo insegnamento all'Opera Nazionale Balilla il Governo fascista riconosceva che in questo campo, più che in ogni altro, la scuola doveva essere il centro di una più grande opera educatrice che dalla scuola si estende alla Nazione. Non sono io che dovrei dire che cosa l'Opera Nazionale Balilla era prima, e che cosa in un secondo momento il sottosegretario per l'educazione fisica onorevole Ricci ha compiuto. (*Applausi*).

Lo dirò, ripeto ancora, colla libertà del buon testimone che sa di non aver avuto altro merito se non quello della solidarietà del buon camerata.

Ma innanzi tutto, estesa l'educazione fisica alle scuole elementari, ha con corsi e pubblicazioni provveduto ad abilitare via via i maestri all'insegnamento della ginnastica, ha ricostituito un'Accademia di educazione fisica, che vuol essere una Università del carattere ed un centro di coscienza militare nella vita e nella scuola.

Ha ripreso l'opera, che era stata interrotta, di formazione del personale insegnante nelle scuole medie, ha istituito in ogni capoluogo di provincia direzioni ginnico-sportive, che sono veri centri di propaganda e di animazione; ha soppressi locali malsani e li ha sostituiti con costruzioni nuove. Oggi sono in funzione 1400 palestre ed altrettanti campi e piazzali per giuochi, si sono creati centri di giuochi sportivi, campeggi, ricreatori, scuole all'aperto per i figli del popolo sui monti e sui colli, in riva ai fiumi e al mare; io credo di non esagerare dicendo che ha impresso una fisionomia nuova sulla fanciullezza d'Italia.

Quando io incontro i Balilla del mio amico e camerata Ricci, camminare in fila con quella fine grazia di bimbi e perfettamente allineati come vecchi soldati, prima sorrido di tenerezza e poi penso che in essi vive in atto la sintesi dell'insegnamento fascista. (*Vive approvazioni*).

Una volta si credeva che per sentire forte e fiera la nostra individualità fosse necessario essere dei solitari eretici e ribelli. Oggi il Fascismo ha insegnato all'Italia, e l'Italia facista insegna al mondo che si può esaltare la nostra individualità nella più ardita fievolezza camminando perfettamente allineati sulla via maestra dell'ortodossia, consacrando con un senso di mistico ardore la nostra devozione e la nostra obbedienza ad un'idea e a un Capo. (*Vivissimi generali prolungati reiterati applausi — Moltissime congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole camerata Pace ha presentato un ordine del giorno, sottoscritto anche dagli onorevoli camerati De Francischi, Fera, Bruchi, Vezzani, Zingali, Salvi.

Ne do lettura:

« La Camera fa voti che nell'esonero dalle tasse universitarie agli appartenenti a famiglie numerose — che tanta ripercussione ha sui bilanci universitari — si tenga conto di elementi di merito e dell'attuale composizione della famiglia ».

L'onorevole Pace intende svolgere il suo ordine del giorno?

PACE. Rinunzio a svolgerlo, ma lo mantengo.

PRESIDENTE. Onorevole Ministro dell'educazione nazionale, ella accetta l'ordine del giorno dell'onorevole Pace?

GIULIANO, *Ministro dell'educazione nazionale*. Lo accetto come raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Pace ella ha inteso. L'onorevole Ministro accetta il suo ordine del giorno come raccomandazione. È soddisfatto?

PACE. Sono soddisfatto, e converto l'ordine del giorno in raccomandazione.

PRESIDENTE. Sta bene. Passiamo ora all'esame dei capitoli del bilancio, i quali, come di consueto, ove non vi siano osservazioni, s'intenderanno approvati con la semplice lettura.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge:

*Stato di previsione della spesa del Ministero dell'educazione nazionale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932. — Titolo I. Spesa ordinaria. — Categoria I. Spese effettive. — Spese generali. — Capitolo 1. Ministero — Personale di ruolo — Stipendi e assegni vari continuativi (Spese fisse), lire 7,430,000.*

Capitolo 2. Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti, lire 105,000.

Capitolo 3. Spese di manutenzione e di adattamento dei locali dell'Amministrazione centrale, lire 40,000.

Capitolo 4. Spese per i telegrammi di Stato, lire 160,000.

Capitolo 5. Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti meritevoli, lire 315,000.

Capitolo 6. Indennità e spese per ispezioni missioni e congressi — Indennità e diarie a membri di Consigli, Giunte e Commissioni di carattere permanente e temporaneo, lire 2,600,000.

Capitolo 7. Indennità di trasferimento, lire 430,000.

Capitolo 8. Sussidi ad impiegati ed agenti in attività di servizio — Sussidi ad ex impiegati e ad ex insegnanti e loro famiglie, lire 306,000.

Capitolo 9. Spesa per le assicurazioni sociali obbligatorie (*Spesa obbligatoria*), lire 200,000.

Capitolo 10. Spese di liti (*Spesa obbligatoria*), lire 23,000.

Capitolo 11. Affitto di locali, trasporti, provviste di oggetti di cancelleria per le Commissioni centrali e per le Commissioni di vigilanza sugli esami di concorso in servizio dell'istruzione superiore e dell'istruzione media — Compilazione, stampa e spedizione di temi per gli esami di maturità e di abilitazione magistrale e tecnica, lire 21,000.

Capitolo 12. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 13. Spese casuali, lire 18,000.

*Debito vitalizio.* — Capitolo 14. Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 48,000,000.

Capitolo 15. Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 4 e 10 della legge 23 ottobre 1919, n. 1970, sulle pensioni civili, modificati dall'articolo 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 750,000.

Capitolo 16. Contributo alla Cassa di previdenza per le pensioni dei sanitari, per il riconoscimento agli effetti del trattamento di riposo, dei periodi di servizio di assistente effettivo di cattedre universitarie (articolo 6 del Regio decreto 19 aprile 1923, n. 1000, e articolo 6 della legge 14 aprile 1927, n. 604) (*Spesa obbligatoria*), lire 60,000.

Capitolo 17. Contributi alla Cassa nazionale per le assicurazioni sociali obbligatorie

e assicurazione presso la Cassa nazionale degli infortuni a favore del personale delle Regie scuole e dei Regi istituti commerciali, industriali e di agraria — Indennità in caso di licenziamento e di cessazione dal servizio al personale predetto e alle rispettive famiglie (*Spesa obbligatoria*), lire 140,000.

*Spese per l'amministrazione scolastica regionale e per l'istruzione elementare.* — Capitolo 18. Personale di ruolo dell'Amministrazione regionale scolastica — Personale ispettivo e direttivo — Stipendi ed altri assegni contemplati dalle leggi organiche (*Spese fisse*), lire 26,500,000.

Capitolo 19. Spese di ufficio e di cancelleria e per trasporti e facchinaggi che fanno carico all'Amministrazione regionale scolastica — Stampa dei ruoli dei maestri dipendenti dai provveditorati agli studi — Affitto di locali, trasporti e provvista di oggetti di cancelleria per lo svolgimento dei concorsi magistrali, lire 400,000.

Capitolo 20. Concorso nella spesa per i locali e l'arredamento degli uffici dell'Amministrazione regionale scolastica, lire 140,000.

Capitolo 21. Indennità e spese per il servizio di vigilanza scolastica e per incarichi o missioni affidate ai direttori didattici governativi in servizio dell'istruzione elementare, lire 3,000,000.

Capitolo 22. Concorsi e rimborsi dello Stato nelle spese che le Amministrazioni regionali scolastiche e i comuni sostengono per gli stipendi ed assegni dei maestri delle scuole elementari e per le scuole reggimentali — Compensi dovuti ai maestri delle scuole sussidiate, lire 740,000,000.

Capitolo 23. Retribuzioni ai direttori didattici incaricati, lire 175,000.

Capitolo 24. Somme dovute all'Azienda delle poste e telegrafi in dipendenza della esecuzione dalle tasse postali concessa ad Enti, corpi ed Istituti (*Spesa obbligatoria*), lire 400,000.

Capitolo 25. Indennità e spese per le missioni eseguite dal personale medico dell'Amministrazione della Sanità pubblica nell'interesse dell'igiene e della assistenza scolastica, lire 9,000.

Capitolo 26. Indennità alle Commissioni giudicatrici e di vigilanza nei concorsi magistrali regionali ed alle persone incaricate di coadiuvare il segretario di dette Commissioni, lire 175,000.

Capitolo 27. Indennità alle Commissioni per gli esami nelle scuole elementari amministrate dai Regi provveditorati agli studi — Indennità e spese per l'esame di abilitazione

all'insegnamento in italiano ai maestri all'glotti, lire 725,000.

Capitolo 28. Indennità di trasferimento ai maestri elementari, lire 95,000.

Capitolo 29. Assegni di benemeranza ai maestri ed alle maestre delle scuole elementari pubbliche ed assegni di benemeranza ai direttori ed alle direttrici didattiche (Regi decreti 24 marzo 1895, n. 84, 22 gennaio 1899, n. 50, e 27 febbraio 1902, n. 79; decreto luogotenenziale 23 novembre 1916, n. 1650 e Regio decreto 29 gennaio 1920, n. 263) (*Spese fisse*), lire 160,000.

Capitolo 30. Sussidi a vedove, orfani minorenni bisognosi, ed orfani maggiorenni, assolutamente inabili a proficuo lavoro, di maestri elementari nonchè a genitori bisognosi di maestri elementari defunti ed a maestri o ex maestri, direttori didattici o ex direttori didattici, colpiti da gravi sventure domestiche o resi inabili all'insegnamento, lire 48,000.

Capitolo 31. Rimborso del valore capitale dell'aumento delle pensioni ai maestri elementari, dipendente dal riconoscimento delle campagne di guerra. Concorso del Ministero nelle riduzioni sul prezzo dei viaggi in ferrovia concesse agli insegnanti elementari lire 100,000.

Capitolo 32. Visite medico-fiscali ai maestri dipendenti dalle Amministrazioni regionali scolastiche, lire 50,000.

Capitolo 33. Sussidio annuo a favore delle scuole per i contadini dell'Agro Romano e delle Paludi Pontine per l'istituzione di scuole-asilo ed opere integrative della scuola nel Lazio e territori confinanti — Sussidi a favore dei comuni della Basilicata impossibilitati a mantenere le scuole per l'istruzione obbligatoria (articoli 70 e 86 della legge 31 marzo 1904, n. 140), lire 470,000.

Capitolo 34. Concorso dello Stato per l'arredamento di scuole elementari appartenenti a comuni e a corpi morali che mantengono scuole a sgravio dei comuni — Spese per eventuali acquisti diretti da parte del Ministero, lire 300,000.

Capitolo 35. Assegni, premi e sussidi ad asili e giardini d'infanzia — Spese per i corsi estivi per il conferimento del diploma di maestra del grado preparatorio, lire 440,000.

Capitolo 36. Scuole di metodo per l'educazione materna — Sussidi e contributi per il mantenimento ed il funzionamento delle scuole materne e per promuoverne e diffonderne la istituzione, lire 3,450,000.

Capitolo 37. Sussidi, premi ed assegni ad istituzioni ausiliarie e ad istituzioni o scuole integrative della scuola elementare e popolare

e ad istituzioni facenti capo ad organizzazioni o ad associazioni che, oltre ai loro scopi specifici, si prefiggono comunque il fine dell'assistenza scolastica; a biblioteche scolastiche e magistrali e ad associazioni od enti che promuovono la diffusione e l'incremento di esse biblioteche, lire 1,100,000.

Capitolo 38. Spese per conferenze e corsi magistrali indetti dal Ministero — Corsi magistrali speciali indetti da privati con l'approvazione del Ministero — Festa degli alberi — Mostre, gare e congressi didattici, riguardanti l'insegnamento elementare e popolare, l'educazione infantile, associazioni e scuole di cultura popolare, lire 25,000.

Capitolo 39. Sussidi e spese per la propaganda igienica nelle scuole, lire 100,000.

Capitolo 40. Fondo destinato alle spese degli Enti culturali delegati per la gestione delle scuole non classificate (Regio decreti 20 agosto 1926, n. 1667 e 28 giugno 1928, n. 1768), lire 9,700,000.

Capitolo 41. Fondo destinato alle spese degli Enti culturali delegati per il funzionamento delle scuole e dei corsi di cui all'articolo 85 del testo unico approvato con Regio decreto 5 febbraio 1928, n. 577, lire 6,480,000.

Capitolo 42. Fondo corrispondente ai versamenti effettuati dagli Enti di cultura nonché da Enti pubblici e privati e destinato alla preparazione dei maestri per le scuole gestite da Enti delegati (articolo 81 del testo unico approvato con Regio decreto 5 febbraio 1928, n. 577), *per memoria*.

Capitolo 43. Spese per l'assistenza educativa agli anormali (Regio decreto 31 dicembre 1923, n. 3126), lire 260,000.

*Spese per l'istruzione media.* — Capitolo 44. Regi istituti medi d'istruzione — Stipendi ed assegni vari continuativi al personale di ruolo — Retribuzioni per supplenze ed incarichi (*Spese fisse*), lire 172,000,000.

Capitolo 45. Regi istituti medi d'istruzione — Personale — Rimunerazioni per insegnamenti speciali e per opera prestata dagli insegnanti nella direzione delle biblioteche e dei gabinetti scientifici e nel coadiuvare i Presidi degli istituti medi di secondo grado nelle mansioni d'ufficio, lire 20,000.

Capitolo 46. Spese per gli esami di ammissione, di maturità e di abilitazione magistrale e tecnica, lire 4,500,000.

Capitolo 47. Premi di operosità e di rendimento ai segretari delle Commissioni per gli esami di ammissione, di maturità e di abilitazione magistrale e tecnica, lire 35,000.

Capitolo 48. Spese di ufficio, di cancelleria, per fornitura e manutenzione di mobili e

suppellettili e per trasporti e facchinaggi, che fanno carico ad uffici ed Istituti d'istruzione media — Spese per fitti, adattamento e riparazioni di locali occorrenti agli stessi uffici ed Istituti — Imposta sui fabbricati per il Regio liceo « Genovesi » di Napoli, per la Regia scuola magistrale « Pimentel Fonseca » di Napoli, e rimborso d'imposta fabbricati all'Istituto tecnico di Modica, lire 200,000.

Capitolo 49. Regi Istituti medi d'istruzione — Spese per l'acquisto e conservazione del materiale scientifico e didattico per i gabinetti e le biblioteche — Spese per l'acquisto di pubblicazioni da distribuirsi ai Regi Istituti tecnici ed ai Regi licei scientifici — Spese per l'acquisto di quadri, stampe ed altro per l'adornamento ed il decoro, a fine educativo, dei locali degli Istituti d'istruzione media di qualsiasi tipo — Spese per le esercitazioni pratiche e per proiezioni luminose di carattere didattico e scientifico — Altre spese inerenti ai fini dei singoli Istituti o dipendenti da speciali disposizioni, lire 1,100,000.

Capitolo 50. Spese per l'incremento della cultura nazionale nelle nuove provincie, lire 280,000.

Capitolo 51. Fondazioni scolastiche e lasciti a vantaggio dell'istruzione media — Assegni per posti di studio liceali, lire 32,163.

Capitolo 52. Sussidi, contributi ed assegni fissi a Istituti di istruzione media — Contributo annuo dello Stato a favore dell'Istituto nazionale Kirner per gli insegnanti delle scuole medie e loro famiglie — Viaggi d'istruzione all'interno e all'estero, lire 450,000.

Capitolo 53. Borse di studio e posti gratuiti nei convitti, tenuti da provincie, comuni o da Enti con personalità giuridica, da assegnare ad alunni maschi che frequentino i Regi Istituti magistrali (articolo 7 della legge 2 luglio 1929, n. 1272), lire 880,000.

*Spese per l'educazione fisica e giovanile.* — Capitolo 54. Sussidi e spese per l'educazione fisica — Sussidi ed incoraggiamenti a società ginnastiche, palestre, corsi speciali — Acquisto di fucili ed attrezzi di ginnastica, premi per gare diverse, lire 100,000.

Capitolo 55. Contributo dello Stato a favore dell'Opera nazionale « Balilla » (Regio decreto 20 novembre 1927, n. 2341), lire 8,491,617,60.

*Spese per gli Istituti di educazione.* — Capitolo 56. Convitti nazionali ed educandati femminili — Personale di ruolo — Stipendi ed altri assegni contemplati dalle leggi organiche (*Spese fisse*), lire 7,500,000.



Capitolo 57. Assegni fissi e contributi ad istituti di educazione — Canone annuo al Seminario Vescovile di Pistoia — Sussidio all'Istituto femminile « Suor Orsola Benincasa » e sussidio al comune di Sambuca Pistoiese per il mantenimento agli studi di un'alunna licenziata da quel Regio Conservatorio di Santa Maria del Giglio, lire 1,575,000.

Capitolo 58. Convitti nazionali ed educandati femminili — Aiuti e sussidi per i lavori di manutenzione dei locali, lire 250,000.

Capitolo 59. Posti gratuiti e semigratuiti nei convitti nazionali, negli educandati femminili ed in altri istituti di educazione, lire 2,750,000.

Capitolo 60. Sussidi o rimborsi di spese di corredo ed altre per alunni di convitti nazionali e per alunne di istituti educativi femminili, lire 100,000.

*Spese per gli Istituti dei sordomuti e dei ciechi.* — Capitolo 61. Regi istituti dei sordomuti — Regia scuola di metodo « G. Cardano », per i maestri dei sordomuti — Regia scuola magistrale per l'educazione dei ciechi — Personale di ruolo — Stipendi ed altri assegni contemplati dalle leggi organiche — Rimunerazioni per supplenze (*Spese fisse*), lire 660,000.

Capitolo 62. Regia scuola magistrale per l'educazione dei ciechi — Spese di mantenimento — Spese per locali, arredi e materiali (Regio decreto 31 dicembre 1923, n. 3126), lire 95,000.

Capitolo 63. Istituti governativi ed autonomi pei sordomuti e pei ciechi — Spese di mantenimento — Contributo per l'istruzione ed educazione dei sordomuti e ciechi soggetti all'obbligo scolastico nelle scuole e negli asili d'infanzia — Spese per il miglioramento dei locali, degli arredi scolastici e del materiale didattico — Sussidi e spese varie, lire 2,300,000.

*Spese per l'istruzione tecnica.* — Capitolo 64. Stipendi, assegni e retribuzioni al personale delle Regie scuole agrarie medie e delle Regie scuole e dei Regi corsi secondari di avviamento al lavoro (*Spese fisse*), lire 63 milioni.

Capitolo 65. Rimunerazione per opera prestata dagli insegnanti nel coadiuvare i direttori delle Regie scuole secondarie di avviamento al lavoro nelle mansioni di ufficio, lire 6,400.

Capitolo 66. Concorsi e rimborsi dovuti dallo Stato, ai comuni che conservano l'autonomia scolastica, per i posti di insegnante di materie di cultura generale negli ex-corsi integrativi trasformati in scuole e corsi se-

condari di avviamento al lavoro, lire 3 milioni 80,000.

Capitolo 67. Spese per il funzionamento e per i servizi speciali delle Regie scuole agrarie medie — Posti e borse di studio e di tirocinio pratico all'interno e all'estero — Sussidi ad allievi bisognosi — Acquisto di pubblicazioni agrarie, lire 2,730,000.

Capitolo 68. Regie scuole e Regi corsi secondari di avviamento al lavoro — Concorsi e sussidi per acquisto di materiale didattico e scientifico e per acquisto di pubblicazioni — Altre spese inerenti ai fini così delle scuole come dei corsi o dipendenti da speciali disposizioni — Viaggi di istruzione e spese varie per l'incremento della cultura nazionale nelle nuove provincie, lire 2,000,000.

Capitolo 69. Affitto e conduzioni di terreni per le esercitazioni pratiche nelle Regie scuole e nei Regi corsi secondari di avviamento al lavoro, lire 3,000,000.

Capitolo 70. Spese, concorsi e sussidi per le scuole pratiche di agricoltura consorziali e per le scuole e gli istituti agrari liberi, lire 2,400,000.

Capitolo 71. Contributi e sussidi per il mantenimento di Regi istituti e di Regie scuole industriali, per arredi ed impianti, per corsi speciali e classi aggiunte, sussidi ed incoraggiamenti a favore di alunni; borse di perfezionamento tecnico industriale all'interno e all'estero; concorsi per i viaggi di istruzione, acquisto di pubblicazioni, riviste, medaglie e concessioni di premi a favore dell'insegnamento professionale, lire 29,272,000.

Capitolo 72. Sussidi ed incoraggiamenti a scuole professionali libere ed altre istituzioni affini, contributi pel mantenimento di corsi per maestranze, lire 850,000.

Capitolo 73. Concorsi fissi a scuole minerarie e sussidi a dette scuole per acquisto di strumenti e di pubblicazioni scientifiche; borse di studio ad allievi licenziati dalle scuole minerarie, lire 370,000.

Capitolo 74. Concorsi e studi per l'istruzione professionale dei pescatori, lire 50,000.

Capitolo 75. Contributi e sussidi per il mantenimento dei Regi Istituti, di Regie scuole commerciali, per l'arredamento ed impianti, corsi speciali e classi aggiunte, viaggi d'istruzione, acquisto di pubblicazioni, riviste, medaglie e per concessioni di premi nell'interesse dell'insegnamento commerciale, lire 6,174,882.

Capitolo 76. Sussidi per l'istruzione tecnica nelle provincie napoletane a carico della soppressa Cassa ecclesiastica — Assegni fissi

a scuole secondarie di avviamento al lavoro, ex-complementari, e alle scuole per agenti ferroviari di Napoli e Roma, lire 49,971.80.

Capitolo 77. Sussidi ed incoraggiamenti a scuole commerciali libere ed altre istituzioni affini, lire 274,800.

Capitolo 78. Spese per l'istruzione secondaria di avviamento al lavoro da sostenersi con le somme consolidate a favore dello Stato e dovute dagli Enti ai sensi dell'articolo 12 della legge 7 gennaio 1929, n. 8, e dell'articolo 29, del Regio decreto 6 ottobre 1930, n. 1379, *per memoria*.

*Spese per l'istruzione nautica.* — Capitolo 79. Personale degli Istituti di istruzione nautica — Stipendi ed assegni vari continuativi (*Spese fisse*), lire 3,300,000.

Capitolo 80. Premi e sovvenzioni a titolo di incoraggiamento e per l'incremento della istruzione nautica — Sovvenzioni ad Istituti d'istruzione nautica — Borse di studio — Sussidi ad alunni e concorso nelle spese per imbarco di allievi su navi scuole e per spese di esercitazioni pratiche — Retribuzioni per incarichi speciali, lire 108,000.

*Spese per l'istruzione superiore.* — Capitolo 81. Regie Università ed altri Istituti superiori — Stabilimenti scientifici universitari — Personale di ruolo — Stipendi, assegni, indennità, retribuzioni e compensi contemplati dalle leggi organiche (*Spese fisse*), lire 53 milioni 500,000.

Capitolo 82. Spese per il funzionamento dei Regi Osservatori, della Regia scuola normale superiore di Pisa, dell'Erbario coloniale di Firenze e della Regia scuola di ostetricia di Trieste e di Istituti e Corpi scientifici — Contributo dello Stato per il funzionamento del Consiglio nazionale delle ricerche, del Regio Comitato talassografico italiano, del Regio Istituto italiano di archeologia e storia dell'arte in Roma, della stazione sperimentale per le radiocomunicazioni e dell'Istituto nazionale di ottica — Dotazione per gli istituti superiori di Magistero di Firenze, Messina e Roma, lire 2,800,000.

Capitolo 83. Spese per il funzionamento dei Regi istituti superiori agrari e di medicina veterinaria — Contributi e sussidi per il mantenimento dei Regi istituti superiori di scienze economiche e commerciali — Acquisto di pubblicazioni, riviste, materiale didattico e scientifico — Altre spese in servizio degli istituti, lire 4,560,000.

Capitolo 84. Sussidi e incoraggiamenti ad istituti superiori d'istruzione commerciale e ad altri istituti e corpi scientifici, lire 90,000.

Capitolo 85. Contributi a favore delle Regie Università e dei Regi istituti superiori a carico dello Stato e delle Regie Università e degli istituti superiori mantenuti con convenzione fra lo Stato ed altri Enti, lire 33,300,000.

Capitolo 86. Assegni fissi ad Istituti di istruzione superiore e legato Filippo Barker-Webb a favore della Regia Università di Firenze — Contributo dello Stato all'Ente autonomo per i corsi di letteratura e cultura italiana per gli stranieri presso la Regia Università di Perugia, lire 380,000.

Capitolo 87. Contributo pel funzionamento della Regia Commissione geodetica italiana, sia per i lavori svolti nel territorio italiano come in concorso con Stati esteri, lire 50,000.

Capitolo 88. Spesa per incoraggiamenti a ricerche di carattere scientifico o per contribuire, anche in concorso con Enti o privati, al migliore assetto scientifico e didattico delle Facoltà o scuole e dei rispettivi Istituti scientifici nonchè degli Istituti di istruzione superiore agraria e veterinaria (Regio decreto 30 settembre 1923, n. 2102, articolo 117, e Regio decreto 6 novembre 1924, n. 1851, articolo 12), lire 2,200,000.

Capitolo 89. Fondazioni, posti gratuiti, pensioni, premi, medaglie, sussidi ed assegni per gli studi superiori e per il perfezionamento all'interno e all'estero — Viaggi all'interno ed all'estero in servizio dell'istruzione superiore, lire 1,070,000.

Capitolo 90. Spese per i corsi speciali di storia militare e di cultura scientifica relativa alla tecnica militare, presso Istituti d'istruzione superiore (Regio decreto 7 agosto 1925, n. 1615), lire 130,000.

*Spese per le Accademie e le biblioteche.* — Capitolo 91. Biblioteche governative e Sopraintendenze bibliografiche — Personale di ruolo — Stipendi ed altri assegni contemplati dalle leggi organiche (*Spese fisse*), lire 4,900,000.

Capitolo 92. Biblioteche governative e Sopraintendenze bibliografiche — Spese per gli uffici e per i locali — Acquisto, conservazione e rilegatura di libri, documenti, manoscritti e pubblicazioni periodiche — Stampa dei bollettini delle opere moderne italiane e straniere — Scambi internazionali, lire 4 milioni e 200,000.

Capitolo 93. Spese per restauri di materiale bibliografico raro e di pregio e per provvidenze necessarie ad impedire il deterioramento del materiale stesso — Spese e incoraggiamenti per riproduzioni fotografiche di cimeli e di manoscritti di gran pregio — Espropriazioni,

a norma di legge, di materiale bibliografico prezioso o raro, ed esercizio, da parte del Governo, del diritto di prelazione, giusta l'articolo 6 della legge 20 giugno 1909, n. 364, o del diritto di acquisto della cosa denunciata, per l'esportazione, giusta l'articolo 9 della legge medesima, lire 250,000.

Capitolo 94. Assegni a biblioteche non governative — Assegno per la pubblicazione della « Rivista zoologica » e per la biblioteca della Stazione zoologica (Acquario) di Napoli — Assegno alla biblioteca nazionale Braidenese di Milano per la somma corrispondente alla rendita del Legato Crespi Edoardo, lire 450,000.

Capitolo 95. Sussidi, premi ed assegni a biblioteche popolari e ad enti che promuovono l'incremento delle biblioteche stesse e la diffusione del libro, lire 40,000.

Capitolo 96. Accademie — Personale di ruolo — Stipendi, pensioni accademiche ed altri assegni contemplati dalle leggi organiche (*Spese fisse*), lire 180,000.

Capitolo 97. Assegni alle accademie e ai corpi scientifici e letterari, alle Società ed agli enti culturali — Istituto storico italiano e Scuola storica nazionale — Deputazioni e Società di storia patria — Unione accademica nazionale — Comitato nazionale di scienze storiche — Comitato nazionale per la storia moderna e contemporanea — Spese inerenti ai fini dei detti istituti, lire 1,243,900.

Capitolo 98. Assegno a favore della Reale Accademia d'Italia, lire 3,000,000.

Capitolo 99. Edizioni nazionali ed altre pubblicazioni di carattere continuativo; aiuti ed incoraggiamenti a pubblicazioni e concorsi a premi fra i presidi e professori di scuole medie e aiuti e assistenti di Università ed istituti superiori — Spese per il funzionamento della biblioteca del Ministero, lire 107,500.

Capitolo 100. Premi di incoraggiamento ad autori, ad enti, ed istituti che abbiano eseguito e promosso opere di particolare pregio ed importanza per la cultura e l'industria (Regio decreto 1º luglio 1926, n. 1306), lire 900,000.

*Spese per le antichità e le belle arti.* — Capitolo 101. Soprintendenze all'arte medioevale e moderna, alle antichità, alle opere di antichità e d'arte, ai monumenti, alle gallerie ed uffici e istituti dipendenti — Gabinetto fotografico nazionale — Accademie di belle arti e licei artistici — Conservatori di musica — Scuole di recitazione — Regio opificio delle pietre dure — Regia calcografia — Personale di ruolo — Stipendi ed altri assegni contemplati

dalle leggi organiche — Retribuzioni per supplenze ed incarichi di insegnamenti di qualunque specie; compensi e indennità a maestri d'arte, ad aiuti ed assistenti (*Spese fisse*), lire 18,700,000.

Capitolo 102. Indennità alle Commissioni per gli esami di ammissione, idoneità, promozione, maturità e licenza negli istituti di istruzione artistica, lire 45,000.

Capitolo 103. Accademie di belle arti e Licei artistici — Conservatori musicali — Scuola di recitazione — Fitto e manutenzione di locali — Spese per stampati, cancelleria e varie d'ufficio — Acquisto e conservazione di mobili e del materiale artistico e didattico — Spese inerenti ai fini dei singoli istituti, lire 1,000,000.

Capitolo 104. Contributi ordinari e straordinari per istituzione e mantenimento di scuole e di istituti d'arte e di istituti superiori per le industrie artistiche. Contributi ordinari e straordinari per il mantenimento degli istituti e scuole industriali, aventi finalità prevalentemente artistica, trasferiti al Ministero dell'educazione nazionale in adempimento del Regio decreto 31 dicembre 1923, n. 3127 — Sussidi per arredamenti ed impianti — Concorsi per viaggi d'istruzione di insegnanti e di alunni — Mostre didattiche, premi ad alunni, medaglie di merito — Sussidi ed incoraggiamenti a scuole professionali libere ed altre istituzioni di educazione tecnica industriale con finalità prevalentemente artistica — Contributi da corrispondere alla Cassa nazionale delle assicurazioni sociali, lire 7,000,000.

Capitolo 105. Spese per il pensionato artistico e musicale, per il concorso drammatico, per sovvenzioni a rappresentazioni drammatiche, per la tutela e l'incremento dell'arte drammatica e lirica, per incoraggiamento a favore del Teatro d'arte in Roma, per la esecuzione delle composizioni premiate, per aiuti ad istituti artistici non governativi ed a società promotrici di belle arti, per premi d'incoraggiamento ad artisti, per concorso ad esposizioni artistiche e per viaggi di istruzione per alunni delle Regie accademie di belle arti, dei licei artistici e dei Regi conservatori di musica, lire 640,000.

Capitolo 106. Contributi dello Stato al mantenimento delle Regie scuole superiori di architettura di Firenze, Napoli, Torino e Venezia, lire 240,000.

Capitolo 107. Assegni fissi e contributi ad enti, istituti comuni, ed associazioni per l'incremento e l'insegnamento delle belle arti e della musica, lire 235,000.

Capitolo 108. Borse di studio e sussidi da conferirsi ad alunni di condizione disagiata degli istituti d'istruzione artistica, lire 150 mila.

Capitolo 109. Soprintendenze alle antichità, all'arte medioevale e moderna, alle opere d'antichità e d'arte ed uffici ed istituti dipendenti — Spese per la manutenzione e l'adattamento dei locali — Acquisto di libri, di pubblicazioni periodiche, di materiale scientifico ed artistico e di opere di notevole importanza archeologica ed artistica — Spese per la conservazione, lire 250,000.

Capitolo 110. Lavori di conservazione e di restauro ad opere d'arte di proprietà pubblica e privata — Sussidi a Musei e pinacoteche non governative, lire 330,000.

Capitolo 111. Scavi — Lavori di scavo, di sistemazione e di assicurazione degli edifici e monumenti scoperti — Trasporto, restauro e provvisoria conservazione degli oggetti scavati e spese per il ricupero degli oggetti di antichità provenienti dai lavori del Tevere — Esplorazioni archeologiche all'estero — Pubblicazione delle « Notizie degli scavi » ed acquisto di opere scientifiche — Rilievi, piante, disegni — Sussidi a scavi non governativi, lire 500,000.

Capitolo 112. Spese per la scuola archeologica italiana in Atene e spese inerenti agli studi ed alla compilazione della carta archeologica d'Italia, lire 230,000.

Capitolo 113. Monumenti — Dotazioni governative a monumenti; dotazioni ed assegni provenienti dal Fondo per il culto e dall'Amministrazione del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, per chiese ed ex-conventi monumentali — Spese per la manutenzione e conservazione dei monumenti — Assegno fisso per il monumentale Duomo di Milano, lire 800,000.

Capitolo 114. Spese per la manutenzione e conservazione dei monumenti — Spese per la manutenzione e la custodia del monumento di Calatafimi e della tomba di Giuseppe Garibaldi a Caprera — Assegno pel sepolcreto della famiglia Cairoli in Groppello — Spese inerenti ai fini del Museo nazionale di Castel Sant'Angelo in Roma — Spese per la conservazione di altri monumenti, edifici e raccolte che si collegano a memoria di fatti patriottici o di persone illustri, lire 2,800,000.

Capitolo 115. Spese per l'amministrazione, la manutenzione e la custodia dei beni già facenti parte della dotazione della Corona, retrocessi al demanio dello Stato, ed assegnati al Ministero dell'educazione nazionale, per il soggiorno nei Palazzi e Ville Reali delle

Loro Maestà e dei Reali Principi, nonché per il pagamento dei canoni dovuti per l'uso dei palchi di Corte, lire 1,300,000.

Capitolo 116. Regio opificio delle pietre dure in Firenze e Regia calcografia in Roma — Spese di manutenzione e di adattamento dei locali — Spese per la lavorazione — Spese per le incisioni della Regia calcografia e per la loro riproduzione, lire 40,000.

Capitolo 117. Galleria nazionale d'arte moderna in Roma — Manutenzione e adattamento dei locali — Acquisti e commissioni di opere, e spese per il loro collocamento — Regia galleria d'arte moderna in Firenze — Contributo dello Stato da devolversi in acquisti di opere d'arte di artisti nazionali e stranieri, lire 80,000.

Capitolo 118. Contributo dello Stato all'Ente autonomo « Esposizione biennale internazionale d'arte di Venezia » per l'organizzazione delle sue manifestazioni, lire 200,000.

Capitolo 119. Soprintendenze alle antichità, all'arte medioevale e moderna, alle opere d'antichità e d'arte ed uffici ed Istituti dipendenti — Spese alle quali si provvedeva con il provento della tassa di entrata, lire 2,200,000.

Capitolo 120. Acquisto di cose d'arte e di antichità, lire 400,000.

Capitolo 121. Catalogo dei monumenti e delle opere d'antichità e d'arte — Materiale scientifico sussidiario pel catalogo — Gabinetto fotografico per la riproduzione delle cose d'arte e relativo archivio, lire 220,000.

Capitolo 122. Retribuzioni alle guardie notturne nei musei, nelle gallerie, negli scavi di antichità e nei monumenti — Compensi per indicazioni e rinvenimento di oggetti d'arte lire 220,000.

Capitolo 123. Paghe, mercedi ed indennità al personale salariato (operai, custodi straordinari e giardinieri) in servizio dei monumenti, musei, gallerie e scavi di antichità — Visite medico-fiscali al suddetto personale ed assegni in caso di malattia, lire 6,200,000.

Capitolo 124. Somma per restituzione agli aventi diritto di tasse di esportazione temporanea degli oggetti di antichità e d'arte in seguito alla reimportazione, *per memoria*.

Capitolo 125. Spese per fitti di locali, di ufficio e di cancelleria, per forniture e manutenzione di mobili e suppellettili, di trasporti e facchinaggi degli uffici ed Istituti dipendenti dall'Amministrazione delle antichità e belle arti (esclusi gli Istituti di istruzione artistica), lire 650,000.

*Spese diverse.* — Capitolo 126. Contributo governativo pel funzionamento della scuola elementare completa e del corso complementare d'insegnamento professionale marittimo a bordo della nave *Caracciolo* radiata dai ruoli del Regio naviglio (articolo 7 della legge 13 luglio 1911, n. 724), lire 16,000.

Capitolo 127. Spese per la gestione della Discoteca di Stato in Roma, lire 45,000.

Capitolo 128. Spese per l'esecuzione e pubblicazione di statistiche concernenti i servizi dipendenti dal Ministero per l'educazione nazionale, *per memoria*.

Capitolo 129. Contributo per il funzionamento dell'Istituto internazionale per la cinematografia educativa, lire 30,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 130. Assegni di disponibilità e maggiori assegnamenti sotto qualsiasi denominazione (*Spese fisse*), lire 30,000.

Capitolo 131. Retribuzioni al personale straordinario, avventizio e con contratto a termine, presso l'Amministrazione centrale e presso gli uffici ed istituti dipendenti dal Ministero, lire 105,000.

Capitolo 132. Indennità mensile al personale straordinario, avventizio od assimilato, giusta le disposizioni del decreto luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1314, e successive modificazioni (*Spese fisse*), lire 6,000,000.

Capitolo 133. Indennità mensile a favore dei salariati dello Stato (decreti Reali 4 settembre 1919, n. 1738, 27 novembre 1919, n. 2335; 28 dicembre 1919, n. 2485; 3 giugno 1920, n. 737; 5 aprile 1923, n. 853; 7 maggio 1927, n. 694 e 23 ottobre 1927, n. 1966), lire 350,000.

Capitolo 134. Contributo straordinario al Regio Comitato talassografico italiano per corrispondere al personale civile di ruolo, assistente, l'indennità temporanea mensile di cui al Regio decreto 14 settembre 1918, n. 1314, e successive modificazioni, lire 37,000.

*Spese per l'istruzione elementare.* — Capitolo 135. Sussidi ai comuni danneggiati dai terremoti per la spesa relativa alla costruzione, al restauro, all'ampliamento ed allo acquisto di edifici per le scuole elementari e per il relativo arredamento principale (Regio decreto 9 maggio 1915, n. 654, e decreti luogotenenziali 27 agosto 1916, n. 1056 e 29 aprile 1917, n. 697), lire 600,000.

Capitolo 136. Indennità mensile dovuta agli insegnanti elementari iscritti nei ruoli provinciali di cui all'articolo 43 della legge 4 giugno 1911, n. 487, giusta le disposizioni del decreto luogotenenziale 14 settembre

1918, n. 1314 e successive modificazioni, lire 40,000,000.

Capitolo 137. Sussidi per la costruzione e per l'adattamento di locali scolastici in sedi rurali (ottava delle venti annualità previste dall'articolo 11 del Regio decreto 31 dicembre 1923, n. 3125), lire 4,500,000.

Capitolo 138. Spese per la compilazione di progetti, l'acquisto e l'occupazione delle aree, la direzione, la sorveglianza ed il controllo dei lavori la costruzione e l'arredamento (banchi e cattedre) delle aule destinate ad uso delle scuole elementari nei comuni della provincia dell'Istria e per i sopraluoghi relativi alle costruzioni (Regio decreto 26 agosto 1926, n. 1794) — (sesta rata), lire 1 milione 250,000.

Capitolo 139. Contributo a favore dell'Istituto nazionale della mutualità agraria, sezione per l'insegnamento della cooperazione della mutualità, dell'igiene rurale e della previdenza, lire 25,000.

Capitolo 140. Contributi straordinari dello Stato al Monte pensioni degli insegnanti elementari, per la integrazione delle riserve matematiche, lire 25,000,000.

Capitolo 141. Somma da rimborsare all'Amministrazione della Cassa depositi e prestiti e degli istituti di previdenza per l'ammontare delle pensioni a favore dei maestri elementari del cessato regime austro-ungarico, in corso al 1° luglio 1924 (e per la parte delle pensioni liquidate e da liquidare posteriormente al personale stesso in ragione del tempo di servizio utile prestato fino al 1° luglio predetto, lire 3,000,000.

*Spese comuni all'istruzione elementare e all'istruzione media.* — Capitolo 142. Concorso dello Stato per il pagamento degli interessi dei mutui per gli edifici destinati ad uso delle scuole elementari, medie, magistrali, delle altre scuole e dei convitti, degli istituti educativi dell'infanzia, dei ciechi e dei sordomuti, dichiarati corpi morali; e per l'arredamento principale (banchi e cattedre) degli edifici destinati ad uso delle scuole elementari, dei giardini e degli asili d'infanzia, lire 11,490,000.

Capitolo 143. Concorso dello Stato per il pagamento degli interessi dei mutui che il comune di Napoli può contrarre con la Cassa depositi e prestiti per la costruzione o lo acquisto, l'adattamento, il restauro e l'arredamento principale (banchi e cattedre) degli edifici scolastici per le scuole elementari, pei giardini d'infanzia e per le scuole magistrali (articolo 5 del decreto luogotenenziale 27 febbraio 1919, n. 219), *per memoria*.

Capitolo 144. Concorso dello Stato per il pagamento degli interessi dei mutui che i comuni della Basilicata sono autorizzati a contrarre con la Cassa depositi e prestiti per la costruzione, sistemazione e per l'adattamento di edifici ad uso di scuole elementari e medie (articolo 5 del Regio decreto 8 maggio 1924, n. 1021), *per memoria*.

*Spese per gli istituti di educazione.* — Capitolo 145. Sussidio alle scuole di magistero superiore femminile annesse all'Istituto «Suor Orsola Benincasa» in Napoli e pareggiate con Regio decreto del 15 maggio 1901, lire 9,000.

Capitolo 146. Concorso dello Stato nella spesa di mantenimento di alunni già profughi di guerra e di dodici alunni arabi nei convitti nazionali, nonché di quattro alunni egiziani o bulgari nei convitti nazionali di Roma e di Torino, lire 89,000.

*Spese per l'istruzione tecnica.* — Capitolo 147. Concorso dello Stato nelle spese per interessi sui mutui di favore concessi ad Istituti di istruzione agraria dalla Cassa depositi e prestiti a termini della legge 30 giugno 1907, n. 432, e del decreto luogotenenziale 5 agosto 1917, n. 1464, lire 34,056.

Capitolo 148. Interessi per mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti e da altri Enti per l'acquisto delle aree, per la costruzione, l'acquisto, l'adattamento o il restauro delle Regie scuole industriali o per l'arredamento dei relativi edifici scolastici ed officine (decreto luogotenenziale 1<sup>o</sup> maggio 1917, n. 896, e Regi decreti 30 ottobre 1923, n. 2523, e 8 maggio 1924, n. 1021), lire 1,399,191.20.

Capitolo 149. Interessi per mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti e da altri enti per la costruzione di edifici dei Regi Istituti e delle Regie scuole commerciali, lire 250,000.

Capitolo 150. Contributi, concorsi e sussidi per impianto e arredamento di Istituti e scuole commerciali, lire 20,000.

*Spese per l'istruzione superiore.* — Capitolo 151. Somma comprensiva di capitale ed interessi da corrispondere al comune di Milano a rimborso dell'anticipazione di lire 19,000,000 pari al contributo dello Stato nella spesa occorrente per il completo assetto edilizio degli Istituti di istruzione superiore di Milano (settima delle trenta annualità stabilite dall'articolo 2 del Regio decreto 10 febbraio 1924, n. 347), lire 1,308,970.

Capitolo 152. Contributo dello Stato nella spesa per l'assetto edilizio della Regia Università, degli Istituti superiori e del Policlinico di Sant'Orsola di Bologna (prima delle cinque rate stabilite dall'articolo 2 della

Convenzione approvata con la legge 11 aprile 1930, n. 488), lire 6,000,000.

Capitolo 153. Contributo dello Stato nella spesa per l'assetto edilizio della Regia Università di Firenze (diciottesima delle trentacinque annualità stabilite dell'articolo 4 della legge 22 giugno 1913, n. 856), lire 108,335.

Capitolo 154. Assegnazione straordinaria per acquisto di materiali e per lavori riguardanti gli Osservatori astronomici e gli altri Istituti d'istruzione superiore non contemplati nelle tabelle A e B del Regio decreto 30 settembre 1923, n. 2102, lire 90,000.

Capitolo 155. Interessi a carico dello Stato sul mutuo di lire tredici milioni autorizzato con il Regio decreto 7 ottobre 1926, n. 1974, in favore del comune di Genova, per la sistemazione edilizia degli Istituti di quella Regia Università (seconda delle 35 quote annuali d'interessi), lire 208,053.90.

Capitolo 156. Compimento delle opere relative all'assetto edilizio della Regia Università di Parma (Regio decreto 9 novembre 1925, n. 2073. Spesa ripartita - 6<sup>a</sup> delle venti annualità), lire 250,000.

Capitolo 157. Contributo straordinario all'Amministrazione provinciale di Sassari in relazione all'onere da questa assunto con la Convenzione approvata con il Regio decreto 9 ottobre 1924 per il mantenimento della Regia Università di Sassari (Regio decreto 31 dicembre 1925, n. 2433) (Spesa ripartita - 7<sup>a</sup> delle nove rate), lire 270,000.

Capitolo 158. Contributo dello Stato nella spesa per la costruzione di edifici clinici ed ospedalieri e per Istituti scientifici universitari in Torino (prima delle sei rate di cui alla Convenzione approvata con la legge 7 gennaio 1929, n. 3), lire 2,000,000.

Capitolo 159. Concorso dello Stato nelle spese per interessi dei mutui di favore concessi dalla Cassa depositi e prestiti ad Istituti superiori di agraria, a termini dei decreti luogotenenziali 5 agosto 1917, n. 1464, e 8 maggio 1919, n. 715, nonché dei Regi decreti 28 dicembre 1924, n. 2323, e 6 maggio 1929, n. 837, lire 69,489.

Capitolo 160. Annualità di ammortamento del mutuo della Cassa depositi e prestiti di lire 480,000, per la costruzione ed arredamento del Regio Istituto di biologia marina del Tirreno e degli altri Istituti gestiti dal Regio Comitato talassografico italiano (Regio decreto 21 dicembre 1922, n. 1801), lire 34,630.

*Spese per le accademie e le biblioteche.* — Capitolo 161. Contributo dello Stato a favore dell'Istituto nazionale fascista di coltura in

Roma (Regio decreto 20 gennaio 1927, numero 71), lire 100,000.

Capitolo 162. Contributo dello Stato per la pubblicazione degli atti delle Assemblee costituzionali italiane dal medioevo al 1831 e delle carte finanziarie della Repubblica veneta (quarta delle cinque rate stabilite con la legge 21 giugno 1928, n. 1484), lire 30 mila.

*Spese per le antichità e le belle arti.* — Capitolo 163. Spesa per il pagamento degli stipendi, delle retribuzioni ed assegni vari dovuti al personale dell'Amministrazione della Real Casa, passato in servizio dello Stato e collocato nei ruoli transitori speciali, istituiti nell'Amministrazione dell'educazione nazionale con l'articolo 3 del Regio decreto 16 maggio 1920, n. 641 (*Spese fisse*), lire 750,000.

Capitolo 164. Interessi per mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti e da altri istituti di credito per l'acquisto delle aree, per la costruzione, l'acquisto, l'adattamento o il restauro di Regie scuole industriali trasferite al Ministero dell'educazione nazionale in adempimento del Regio decreto 31 dicembre 1923, n. 3127, o per l'arredamento dei relativi edifici scolastici e delle relative officine (decreto luogotenenziale 10 maggio 1917, n. 896, ed articolo 11 del Regio decreto 31 ottobre 1923, n. 2523), lire 111,955.

*Spese diverse.* — Capitolo 165. Annualità dovuta all'Istituto nazionale delle Assicurazioni ad estinzione del mutuo di lire 20,000,000 concesso dall'Istituto medesimo, all'Opera nazionale « Balilla » (quarta delle venticinque annualità fissate dall'articolo 5 del Regio decreto 11 ottobre 1928, n. 2227), lire 1,508,382.40.

Categoria II. *Movimento di capitali.* — *Estinzione di debiti.* — Capitolo 166. Annualità dovuta alla Cassa depositi e prestiti in conseguenza del prestito contratto per le spese di assetto e miglioramento dell'Università di Padova e dei suoi stabilimenti scientifici — Ventinovesima delle quaranta annualità approvate con la legge 10 gennaio 1904, n. 26, rettificata a partire dall'esercizio 1915-16 secondo un nuovo piano di ammortamento, lire 28,430.

Capitolo 167. Annualità dovuta alla Cassa di risparmio delle provincie lombarde in dipendenza della legge 17 luglio 1903, n. 373, che approva la convenzione per l'assetto ed il miglioramento dell'Università di Pisa e dei suoi stabilimenti scientifici — Ventinovesima delle quaranta annualità, lire 97,820.

Capitolo 168. Annualità per la estinzione del prestito occorrente per la sistemazione

della zona monumentale di Roma — Venticinquesima delle trentacinque annualità approvate con l'articolo 21 della legge 11 luglio 1907, n. 502, modificato dall'articolo 5 della legge 15 luglio 1911, n. 755, lire 300,000.

Capitolo 169. Annualità dovuta alla Cassa centrale di risparmio e depositi in Firenze ad estinzione del mutuo di lire 2,250,000 dalla medesima accordato al Tesoro dello Stato per i lavori di sistemazione edilizia della Regia Università di Firenze, a termini della Convenzione 7 febbraio 1920 approvata e resa esecutiva con la legge 6 gennaio 1921, n. 28 (articolo 3 della legge 6 gennaio 1921, n. 28) (dodicesima delle trentacinque annualità), lire 86,600.

*Riassunto per titoli.* — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 11,648,000.

Debito vitalizio, lire 48,950,000.

Spese per l'Amministrazione scolastica regionale e per l'istruzione elementare, lire 794,302,000.

Spese per l'istruzione media, 179,497,163 lire.

Spese per l'educazione fisica e giovanile, lire 8,591,617.60

Spese per gli istituti di educazione, lire 12,175,000.

Spese per gli istituti dei sordo-muti e dei ciechi, lire 3,055,000.

Spese per l'istruzione tecnica, lire 112,958,053.80.

Spese per l'istruzione nautica, 3,408,000 lire.

Spese per l'istruzione superiore, 98,080,000 lire.

Spese per le accademie e le biblioteche, lire 15,271,400.

Spese per le antichità e le belle arti, lire 44,430,000.

Spese diverse, lire 91,000.

Totale della categoria prima della parte ordinaria, lire 1,332,457,234.40.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 6,522,000.

Spese per l'istruzione elementare, lire 74,375,000.

Spese comuni all'istruzione elementare e all'istruzione media, lire 11,490,000.

Spese per gli istituti di educazione, lire 98 mila.

Spese per l'istruzione tecnica, 1,703,247.20 lire.

Spese per l'istruzione superiore, lire 10,339,477.90.

Spese per le accademie e le biblioteche, lire 130,000.

Spese per le antichità e le belle arti, lire 861,955.

Spese diverse, lire 1,508,382.40.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 107,028,062.50.

Categoria II. *Movimento di capitali*. — Estinzione di debiti, lire 512,750.

Totale della categoria seconda, 512,750 lire.

Totale del Titolo II (parte straordinaria), lire 107,540,812.50.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 1,439,998,046.90.

**PRESIDENTE.** *Riassunto per categorie.*

— Categoria I. Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria) lire 1,439,485,296.90.

Categoria II. *Movimento di capitali*, lire 512,750.

Totale generale, lire 1,439,998,046.90.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

Procediamo ora all'esame dell'articolo unico del disegno di legge. Ne do lettura:

« Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dell'educazione nazionale, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932, in conformità dello stato di previsione, annesso alla presente legge ».

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

### **Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

**SCOTTI.** Onorevoli camerati, lo studio del bilancio delle ferrovie dello Stato presenta nell'attuale periodo di crisi un grandissimo interesse. Tale interesse deriva non soltanto dalla naturale ripercussione che i risultati

finanziari delle ferrovie hanno sul bilancio dello Stato e dall'influenza che l'andamento tecnico e commerciale delle ferrovie ha sulla economia della Nazione, ma deriva specialmente dalla importanza dei problemi che la politica deflazionistica, voluta dal Duce e da lui sviluppata con inflessibile tenacia, ha imposto a tutte le industrie e quindi anche alle ferrovie. Problemi di minor spesa, di più basso costo, e vorrei anche dire di migliore prodotto, che le ferrovie, in quanto hanno risentito per le prime della depressione economica, devono se non per le prime, almeno in modo definitivo, risolvere, continuando con ritmo accelerato quella politica di deflazione che già è in atto, mediante i noti provvedimenti per la riduzione del personale (si prevede una riduzione di 12.000 agenti) e con la istituzione del nuovo ufficio commerciale e del traffico.

Il controllo vigile e costante del Ministro delle comunicazioni ci assicura che questa opera verrà condotta da tutti i competenti organi ferroviari, con spirito veramente deflazionista, perchè sembra un paradosso ma risponde invece ad una palmare verità che, in tutti i campi della economia nazionale, certi ancora esistono che, pur adattandosi ad orientare la propria azione, per la forza prepotente delle cose, verso la deflazione, tale azione svolgono con mentalità ancora influenzata dalla tendenza opposta.

La risoluzione dei problemi che assillano tutte le industrie si presenta particolarmente necessaria ed urgente per le ferrovie, inquantochè la situazione delle nostre ferrovie, come quella delle ferrovie di tutto il mondo, per quanto non sia preoccupante, è da considerarsi con molta attenzione.

Se infatti i risultati del bilancio, chiuso al 30 giugno 1930 con un avanzo di 92 milioni, sono soddisfacenti, tuttavia l'esame del bilancio mette in luce alcuni sintomi che denunciati in modo non equivoco nel rendiconto per il detto esercizio finanziario, trovano la loro conferma nella relazione del camerata Fier, che espone i risultati del primo semestre dell'esercizio in corso, che ha dato luogo ad una riduzione del traffico del 15 per cento e commenta la previsione per il prossimo esercizio, di minori introiti e conseguentemente di minori spese per circa 700 milioni.

Nè i bilanci delle ferrovie estere si trovano in migliori condizioni.

In Francia, ad esempio, le compagnie ferroviarie francesi prevedono un disavanzo per l'esercizio in corso di 2900 milioni, in gran parte dovuti alla diminuzione del traffico.



Le prime sei settimane del 1931 hanno dato luogo ad una riduzione di introiti di 189 milioni di franchi, il che corrisponde ad una diminuzione dell'11,36 per cento. Ciò dimostra che la diminuzione del traffico è un fenomeno non soltanto nostro, ma è un fenomeno generale; e che esso non è in relazione coi noti provvedimenti governativi del novembre ultimo scorso, dettati dalla saggia preoccupazione di adeguare l'economia del Paese, a quota 90.

La sensibile contrazione del traffico verificatasi nelle nostre ferrovie non sarebbe preoccupante se fosse soltanto dovuta alla crisi economica e al naturale ed immediato riflesso che l'andamento della economia nazionale esercita sugli scambi. Se così fosse, se cioè il fenomeno fosse puramente transitorio e contingente vi sarebbe la certezza che con la sicura ripresa dell'economia nazionale i traffici riprenderebbero la vittoriosa linea ascensionale.

Ma ci troviamo invece di fronte ad un fenomeno collaterale, la cui importanza va crescendo di giorno in giorno, ed in proporzioni tali che fino a pochi anni fa non erano facilmente prevedibili.

Intendo riprendere in esame la concorrenza minacciosa e formidabile che la strada fa alle ferrovie, che il motore fa alla locomotiva.

È ormai a tutti noto che al tranquillo senso di stabilità e di continuità che le ferrovie offrono coi loro impianti grandiosi, con le loro costruzioni destinate a vincere il tempo, e con la sicurezza dei loro servizi, che non hanno limiti di distanza, ed hanno assoluta precisione di tempo e soprattutto con la non sostituibile possibilità di trasporti di grandi masse a grandi distanze, l'autoveicolo contrappone oltre al vantaggio di eseguire il trasporto dal domicilio del mittente a quello del destinatario, la possibilità di impiego di piccole unità, a partenze frequenti, ed elevate velocità; contrappone la possibilità di aprire nuove vie di traffico ovunque esista una strada, senza alcuna preoccupazione per spese d'impianto, stazioni, binari ecc.; contrappone, infine, la possibilità di rinunciare senza sensibili perdite all'esercizio di linee non sufficientemente redditizie.

A tutti questi elementi, che già esercitano una considerevole influenza sul costo, sulla velocità e sulla comodità dei trasporti, un altro elemento si è aggiunto in questi ultimi tempi; e la sua azione acquista si può dire giornalmente, sempre maggiore importanza, e cioè l'impiego di camions ad elevatissimo

tonnellaggio, la cui portata corrisponde a quella di un vagone ferroviario, e con l'impiego di nafta che riduce di oltre un terzo il costo del combustibile, per il trasporto, in confronto all'impiego della benzina.

Inoltre lo sviluppo dei trasporti automobilistici è stato facilitato dal continuo accrescimento e miglioramento della rete stradale che costituisce una delle benemerenze più insigni del Fascismo.

Chiunque infatti oggi percorra le grandi strade italiane, e specialmente quelle sistemate dall'azienda autonoma stradale non può nascondere la propria meraviglia ed il proprio orgoglio per quest'opera la quale dimostra come veramente il Fascismo abbia compreso l'importanza sempre maggiore che la strada va assumendo. Ed è del pari confortante come tale importanza abbiano compreso le amministrazioni delle grandi città, le quali attraverso gli studi dei piani regolatori si sono sforzate di dare soluzioni, che direi definitive, al problema stradale, e valga per tutte l'esempio di Napoli con la costruzione delle grandiose arterie allacciate al tunnel della Vittoria, per Mergellina, per Posillipo, e per il Parco nazionale, dà motivo di meraviglia al viaggiatore già estasiato dalle infinite bellezze della città partenopea.

La lotta fra autoveicolo e ferrovia tende dunque a divenire sempre più serrata ed accanita, ed è naturale che la ferrovia cerchi di difendere la sua posizione di sovrana dominatrice dei trasporti; e ciò non tanto per ragione di interesse particolare, quanto per ragioni di indole superiore che si identificano con l'interesse e con la sicurezza della nazione.

Si tratta infatti, non soltanto di difendere un patrimonio di oltre trentotto miliardi, e di sfruttare in modo conveniente, cioè completo ed economico un complesso di impianti che tante fatiche e tanto denaro sono costati alla Nazione, quanto di assicurare il traffico internazionale attraverso ai valichi alpini non facilmente accessibili agli autoveicoli. E si tratta soprattutto di assicurare il trasporto di grandi masse di uomini e di materiali da un campo all'altro della Penisola per la difesa della Nazione: compito questo che per ora e che per molti anni ancora non potrà essere assolto da altri mezzi di trasporto con la potenza, con la ricchezza e con la sicurezza delle ferrovie.

La difesa delle ferrovie di fronte agli altri mezzi di trasporto si presenta quindi non soltanto possibile, ma necessaria. Affinchè però tale difesa non riesca di nocimento a quello stesso interesse e a quella stessa sicu-

rezza della Nazione, che la ferrovia è chiamata ad assicurare, è necessario che essa sia contenuta entro i limiti delle ferree leggi dell'economia. Non si deve mai, cioè, dimenticare che in legge di economia generale ogni mezzo di trasporto deve potersi sviluppare in modo da dare il massimo rendimento ed ogni trasporto deve potersi effettuare usando il mezzo più economico e più conveniente.

Fatta questa premessa di carattere generale, sarebbe opportuno di vedere se la ferrovia, nelle attuali condizioni di tariffe e con l'attuale organizzazione del suo servizio, sia in grado di controbattere e di vincere la concorrenza dell'autoveicolo per tutte le categorie di trasporti, a breve come a lunga distanza, sia per piccole come per grandi partite, sia per merci ricche come per merci povere.

Dall'esame dei vari elementi che costituiscono il costo del trasporto, si può facilmente constatare come la presa a domicilio del mittente, la consegna al domicilio del destinatario, più il trasporto per ferrovia, superi — per i trasporti a breve distanza — grandemente il costo di trasporto dell'automezzo, che fa servizio da porta a porta. Altrettanto dicasi del trasporto del bestiame, il quale viene preso dall'autoveicolo direttamente dalle stalle e portato al mercato, senza dar luogo a quel calo gravissimo che si verifica nel trasporto del bestiame per effetto dello strapazzo cui è soggetto per le ripetute operazioni di carico e scarico.

Nè, vorrei dire a Sua Eccellenza il Ministro, si può dire che gli automezzi non pagano l'usura stradale a cui danno luogo, inquantochè da studi recenti, e voglio specialmente citare quello fatto dall'Ufficio tecnico della provincia di Varese, risulta come, attraverso i vari cespiti di tasse sia dirette che indirette che pagano gli automezzi, essi compensano largamente l'usura stradale cui danno luogo.

Un'altra constatazione è facile fare, e cioè che il raggio di azione dell'autoveicolo, che fino a qualche anno fa poteva dirsi contenuto entro i 100 chilometri, va continuamente aumentando; e quindi, quando si pensi che i principali centri industriali dell'Italia settentrionale distano fra di loro non più di 200 chilometri, e che una distanza non superiore li separa dai porti di cui si servono, si capisce come le ferrovie possano e debbano preoccuparsi della quantità di traffico che viene continuamente a loro sottratto e di quello, ancor maggiore, che potrà esser sottratto per l'avvenire.

Restano i trasporti a lunga distanza, sia in piccole che in grandi partite, e per questi è incontrastata padrona la ferrovia. È noto, però, che tali trasporti a lunga distanza, pur essendo redditizi, non danno quell'utile che da essi sarebbe legittimo aspettare, e ciò per la configurazione geografica del nostro paese, per la conformazione della nostra rete e per la natura dei trasporti effettuati.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. E per le tariffe differenziali!

SCOTTI. Sissignore. Manufatti dal Nord verso il Sud, che richiedono poco materiale per il limitato peso e volume in rapporto al loro valore; prodotti agricoli dall'Italia meridionale verso il nord, che richiedono abbondante materiale speciale mobile e quindi gravosi e costosi spostamenti di materiali dall'Italia del Nord verso l'Italia del sud per soddisfare le richieste delle regioni agricole del Mezzogiorno.

A ciò si devono anche aggiungere le doverose opportune riduzioni di tariffe per favorire l'esportazione dei prodotti agricoli del Mezzogiorno ed il costo rilevante dei rapidi treni derrate che con grande puntualità e precisione attraversano tutta la penisola per trasportare i prodotti agricoli verso il nord ed è appunto per tale riduzione di tariffe che i trasporti a grande velocità dei prodotti agricoli del Mezzogiorno vengono a costare circa un terzo di quanto non venga a costare il trasporto in vagoni dei manufatti dall'Italia del nord verso il sud, ciò che rappresenta veramente un potente aiuto ai trasporti e all'aumento del commercio di esportazione dei prodotti agrumari ed ortofrutticoli.

A tale proposito è opportuno osservare come l'esportazione dei prodotti orticoli, agrumari e di frutta secca nel 1928-30, pur avendo subito una sensibile flessione come valore delle merci, ha segnato una forte ascesa come quantità: nel 1928 quintali 4.715.186, nel 1929 quintali 4.959.027, nel 1930 quintali 6.241.741.

Ciò è confermato dalla relazione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il 1929-30, in cui si rileva che il movimento dei carri derrate a grande velocità, che era stato di 166.257 carri nel 1927-28, fu di 176.381 nel 1928-29, raggiungendo 195.027 nel 1929-30.

Dalla relazione stessa risulta che la quantità di carri agrumi caricati in Calabria ed in Sicilia salì a 37.645 nel 1927-28, a 38.044 nel 1928-29 e a 48.133 nel 1929-30.

Da tale esame statistico e dall'andamento dei trasporti ferroviari, risulta dunque un rilevante aumento del commercio di esportazione dei prodotti agricoli dell'Italia meri-

dionale; e ciò ad onta della contrazione di consumo nei paesi di importazione per effetto della crisi economica. Ciò significa come la nostra ortofrutticoltura abbia raggiunto un notevole progresso e si sia messa in grado di competere con le altre nazioni concorrenti, forse più preparate della nostra per la presentazione dei prodotti e per l'organizzazione della vendita. Ciò dimostra altresì le cure che il Governo fascista dedica a tale importante ramo dell'agricoltura nazionale sia con l'efficace tutela della nostra produzione, ottenuta attraverso ai trattati doganali, sia con le facilitazioni di carattere ferroviario mediante le quali i nostri prodotti possono raggiungere i mercati di consumo in ottime condizioni e non eccessivamente gravati da spese di trasporto e ciò mercè il consapevole sacrificio sostenuto dal bilancio delle ferrovie dello Stato.

Ritornando ora allo studio da me intrapreso, risulta dunque, che eccezione fatta per i trasporti a grande distanza, l'andamento dei traffici ferroviari è alquanto preoccupante e che l'avvenire delle ferrovie può presentare qualche incognita, ove non si ristabilisca una situazione di equilibrio fra i vari mezzi di trasporto, situazione che ora minaccia di essere turbata dal prodigioso affermarsi del mezzo automobilistico.

Nella ricerca di questo nuovo equilibrio, che non potrà avvenire senza qualche attrito ed opposizione come avviene in tutti i campi dell'attività in occasione di grandi mutamenti ed innovazioni, è necessario prevedere quale sarà il nuovo assetto generale dei trasporti, quando agli automezzi potranno essere applicati quegli ulteriori miglioramenti di cui sono suscettibili e che non saranno certo inferiori a quelli che nel frattempo verranno apportati alle ferrovie.

Come molti studiosi prevedono e come è stato illustrato ampiamente sulla stampa in questi ultimi tempi, è prevedibile che il nuovo assetto avverrà sulla base che alle ferrovie resteranno tutti i trasporti di media e grande distanza, mentre invece gli autoveicoli dovranno assolvere il compito dei trasporti a breve distanza per cui sono tecnicamente ed economicamente preparati.

Le ferrovie dovranno perciò rassegnarsi e prepararsi a questa nuova sistemazione, limitandosi a circoscrivere quanto più è possibile il raggio di azione degli autoveicoli....

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Non si rassegnano ! Combattono ! La rassegnazione non è del Governo fascista !

SCOTTI. Questo è vero. ..

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Combattono intelligentemente facendo tutti i mestieri; possibilmente anche gli automobilisti !

SCOTTI. Le ferrovie dovranno ridurre il raggio di azione degli autoveicoli, in modo che i trasporti tornino ad essere convenienti anche per certe distanze che oggi sono state acquisite dagli autoveicoli e che possono ritornare alle ferrovie.

Ora questo scopo non si potrà raggiungere con provvedimenti fiscali e legislativi diretti a limitare lo sviluppo degli autoveicoli e che riuscirebbero anche di grave nocimento alla efficienza bellica della Nazione, essendo evidente la necessità di favorire la dotazione automobilistica della Nazione ed indirizzarne anzi i criteri verso l'unità tecnica in modo da accrescerne e renderne più razionale il rendimento in guerra.

Ma ritengo invece che il miglior mezzo per restituire alle ferrovie una parte del traffico perduto e per acquistarne del nuovo, consista nel seguire la via maestra che voi, signor Ministro, avete tracciato nella nota circolare, in occasione della istituzione del servizio commerciale e del traffico.

Vasto è il campo nel quale si può svolgere l'azione di ricupero del traffico ferroviario ed è necessario che esso venga attentamente esplorato da tutte le gerarchie ferroviarie, nessuna esclusa, superando quel naturale senso di misoneismo che deriva dalla consuetudine in forme, ormai cristallizzate, della vita secolare delle ferrovie.

Ma l'alto valore dei funzionari chiamati a coprire i superiori gradi delle gerarchie ferroviarie ci assicura che tale nuova politica dei trasporti verrà condotta con ardimento applicando criteri ampiamente commerciali.

E poichè ho accennato al vasto compito che attende il nuovo servizio commerciale e del traffico, mi propongo di esaminare brevemente alcuni problemi che ad esso si presentano.

Mi riferisco anzitutto ai rapporti che devono intercedere tra amministrazione ferroviaria e pubblico, rapporti che finora sono stati ispirati al concetto di impedire in qualsiasi modo gli abusi da parte del pubblico. Si è così creata una serie di formalità e di disposizioni regolanti i trasporti che non sono del tutto adatte a stabilire quei rapporti di cordialità e di correttezza che devono esistere fra fornitore e cliente e che sono la base della prosperità di qualsiasi azienda.

Occorre quindi liberare la stipulazione del contratto di trasporto da tutto quanto lo

rende complicato e poco accetto al pubblico e rivedere la classificazione delle merci che ha migliaia di voci e che è fonte di infinite contestazioni per la dichiarazione e la tassazione del trasporto.

Se non è possibile in tale campo raggiungere la semplicità del trasporto automobilistico che non fa distinzione fra merce e merce e considera soltanto l'elemento peso e volume, è però necessario procedere ad una revisione ed a una riduzione del numero delle voci di tariffa per rendere più semplice e più facile la tassazione e meno costosa l'opera di controllo come ho visto con piacere richiesto nella relazione del camerata Fier.

Occorre pure rivedere il sistema della trattazione delle controversie fra Amministrazione ferroviaria e pubblico per la liquidazione delle avarie che si producono durante il trasporto.

Nella liquidazione dei danni per avarie, si è notato, negli esercizi dal 1923 in poi, una continua diminuzione; ma è doveroso riconoscere che se tale diminuzione è in gran parte dovuta al maggior senso di responsabilità e di disciplina del personale, in parte è anche dovuta all'accanimento con cui la ferrovia si difende dalle responsabilità che le competono pel contratto di trasporto.

Ora è indubbio che, se ciò può essere motivo di lode pel contenzioso ferroviario, si risolve alla fine in un danno per la ferrovia, poiché ispira al pubblico il concetto che la ferrovia, anche in virtù della sua situazione di ente statale, finisca per avere sempre ragione.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Ha sempre torto!...

SCOTTI. In tal modo, se da una parte la ferrovia finisce per risparmiare qualche milione, finisce anche col perdere decine di milioni di traffico con tale sistema che diminuisce la fiducia nella ferrovia.

Ma oltre ai provvedimenti che hanno per scopo di stabilire tra ferrovia ed utenti rapporti di maggiore fiducia e correttezza utili ad entrambi, occorre vedere se ed in quale misura si possa addivenire ad una coraggiosa e razionale riduzione delle tariffe per quei trasporti che sono soggetti alla concorrenza degli autoveicoli.

L'Amministrazione ferroviaria si è già messa su questa strada, ma con molta circospezione e prudenza ed i risultati finora raggiunti credo che non siano del tutto confortanti. Ciò vuol dire che le riduzioni non sono state sufficienti in rapporto alle concorrenze da vincere, per quanto forse applicate con eccessiva estensione, e che occorre quindi diminuire ancora le tariffe per quei casi di tra-

sporto, per quelle merci e per quelle distanze che sono soggette alla concorrenza degli autoveicoli.

Ma siccome in tale campo si raggiunge un limite che è determinato dal costo di trasporto, occorrerebbe pensare ad altri provvedimenti.

È noto, ad esempio, che il trasporto delle merci in piccole partite, del così detto collettame è quasi tutto in mano degli spedizionieri, ed è noto altresì che il peso medio dei vagoni, in cui si carica questo collettame, raggiunge i 35 quintali; sarebbe quindi opportuno che fino alla concorrenza di tal peso le ferrovie applicassero integralmente le tariffe in corso, ma per i superi di tal peso potessero concedere una tariffa notevolmente inferiore, come ad esempio è praticato in Svizzera; con la qual cosa si raggiunge lo scopo di stimolare maggiormente i trasporti.

Inoltre i trasporti di una certa importanza, e specialmente quelli aventi carattere di continuità e di regolarità, per cui il prezzo di concorrenza è decisivo, non dovrebbero essere soggetti alla rigida applicazione delle comuni tariffe standard, ma formare oggetto di speciale trattazione.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. È già in pratica da sette mesi.

SCOTTI. Però, Eccellenza, questa trattazione non dovrebbe essere condotta con la lentezza che qualche volta si riscontra nelle pratiche burocratiche e che spesso rende tardivo e nullo qualunque provvedimento. Se non è possibile, come avviene negli autoveicoli, mettersi d'accordo con una semplice telefonata, sarebbe però opportuno che le pratiche fossero semplici e brevi e soprattutto condotte per ogni singola stazione o sede di riparto commerciale e del traffico.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Bisogna vedere, onorevole Scotti; andarci adagio, perchè se no prenderei tante telefonate.... (*Si ride — Commenti*). Bisogna essere molto attenti e prudenti.

SCOTTI. Si tratta della concorrenza, onorevole Ministro.

Altro utile provvedimento sarebbe quello di concedere ad ogni chiusura di esercizio dei premi speciali a quelle ditte ed a quegli spedizionieri che hanno raggiunto un certo tonnellaggio o una determinata cifra di affari. Detti premi invoglierebbero il cliente a servirsi del mezzo ferroviario, ciò che tornerebbe specialmente conveniente agli spedizionieri. Così pure si potrebbero apportare notevoli miglioramenti sui servizi cumulativi di corrispondenza. Attualmente i trasporti che devono percorrere parecchie reti, di due

o più amministrazioni ferroviarie, sono gravati di tasse di transito, di utilizzazione materiale, tasse minime, tasse di ricarteggio, ecc., che li rendono molto cari, oltre a essere meno rapidi per le operazioni di consegna e riconsegna fra le singole amministrazioni.

Tali tasse dovrebbero essere sopresse o ridotte al minimo; le diverse ferrovie, anziché esaurirsi in una dolorosa concorrenza, dovrebbero vedere di mettersi d'accordo per il miglioramento e il minor costo dei trasporti.

Analogamente si dovrebbe abbassare il costo di tutte quelle operazioni accessorie come sarebbero la pesatura dei trasporti...

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. È già abbassato!

SCOTTI. ....la fornitura dei copertoni, la lavatura e disinfezione dei carri....

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Già abbassato; ridotto del 50 per cento!

SCOTTI....che ora sono troppo onerose e assumono in qualche caso carattere di vere penalità come la tassa di sosta dei vagoni e delle merci.

Un altro ramo del servizio delle ferrovie che dovrebbe essere maggiormente curato è quello del quale ebbi a intrattenere lungamente la Camera l'anno scorso, relativo ai raccordi ferroviari.

Il raccordo può servire come efficacissimo mezzo di difesa contro la concorrenza automobilistica, purché non venga considerato come fonte di reddito per le ferrovie, ma come ausiliario prezioso per vincolare a sé tutto il traffico delle ditte raccordate. Invece, con l'attuale sistema di forte tassazione del raccordo, sia come canone annuo che come tassa di esercizio e di manovra, esso non potrà avere mai presso di noi quello sviluppo che ha raggiunto presso altri paesi, specialmente in Germania, dove tutti gli stabilimenti, anche di poca importanza, sono allacciati alla ferrovia, e dove il raccordo rappresenta uno dei più efficaci mezzi di sviluppo e di conservazione del traffico ferroviario mentre da noi si verifica perfino il caso di qualche ditta che alla scadenza della convenzione per il raccordo si dimostra aliena dal rinnovarlo.

Tra gli strumenti di difesa della ferrovia, uno di considerevole importanza sta entrando in campo anche da noi, e cioè il sistema dei «containers» o carri-sezione. Si tratta di grossi cassoni, della capacità corrispondenti a quella di un autocarro, coi quali si cerca di risolvere il problema del trasporto combinato tra ferrovia ed automezzo, e si realizzano impor-

tanti economie e vantaggi. Il costo dell'imballaggio viene infatti ridotto al minimo, non abbisognando più casse, ceste ed altri involucri; il peso lordo della partita di merce da trasportarsi resta diminuito; viene eliminato il problema del ritorno degli imballaggi vuoti, e infine si evitano i trasbordi durante il viaggio ed i conseguenti pericoli di avarie e di rotture.

Un altro mezzo col quale le ferrovie potrebbero facilitare il commercio ed attirare nuovamente a sé parte di quel traffico che viene sottratto dall'autoveicolo, consiste in un sistema già in uso presso alcune compagnie ferroviarie americane ed inglesi, e cioè nel mettere a disposizione dei singoli clienti che ne facciano richiesta un locale ad uso magazzino od ufficio spedizioni, dietro corresponsione di un canone annuo proporzionato allo spazio occupato. Tale magazzino sarebbe particolarmente conveniente ai rappresentanti delle ditte commerciali, e le stesse ferrovie ne risentirebbero il vantaggio di poter effettuare direttamente lo scarico, senza ingombro dei piani caricatori, avocando soprattutto a sé tutto il traffico delle ditte che abbiano di questi locali.

Naturalmente sarebbe necessario che gli affitti fossero in misura molto tenue, come accade....

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Ha visitato lei i magazzini della nuova stazione di Milano?

SCOTTI. Sì; l'importante è però che questi magazzini siano tenuti a prezzi bassissimi, come accade in Inghilterra. A Londra, dove gli affitti sono naturalmente molto cari, per dei magazzini di 40 metri quadrati si domandano soltanto 1,100 lire di affitto.

Finalmente, onorevoli camerati, vi propongo di trattare un ultimo argomento, che è di grande attualità, e cioè quello dell'azione che con ogni sforzo e con ogni mezzo le ferrovie devono svolgere per attrarre a sé e al Paese il movimento turistico. E mi riferirò al caso pratico di una delle plaghe più turistiche d'Italia, la regione dei laghi: Maggiore, di Como, di Varese e di Lugano e ad un'altra questione che con questa ha stretta attinenza, e che anzi io considero come la sua necessaria premessa; cioè la valorizzazione del transito internazionale di Luino.

È noto che alla gigantesca opera del traforo del Gottardo, compiuta con capitali svizzeri, l'Italia ha contribuito con somme ingenti, riservandosi il diritto di costruire sul proprio territorio la stazione internazionale di Luino, così come la Svizzera si era riser-

vato il diritto di costruire la stazione internazionale di Chiasso.

Diversa fu la sorte delle due stazioni internazionali. Mentre Chiasso vedeva fiorire e ingigantire il proprio traffico, fino a diventare l'unica stazione di transito tra l'Italia e l'Europa centrale e settentrionale, Luino, che pur rappresentava la via più breve fra Genova e il Gottardo e che era tecnicamente attrezzata per un traffico di grande importanza, decadeva a poco a poco, fino a scomparire dal novero delle grandi stazioni internazionali.

Se noi ricerchiamo le ragioni che determinarono l'assoluto predominio di Chiasso, dobbiamo riconoscere che nessuna di esse corrisponde a un interesse italiano. Mi riuscirà facile di dimostrarlo.

Dal computo chilometrico delle distanze che separano Genova da Bellinzona, che è il punto di congiungimento delle due linee di Luino e Chiasso verso il Gottardo, risulta che la distanza chilometrica fra Genova e Bellinzona, via Luino, è di chilometri 251 di cui chilometri 226 sul territorio italiano e chilometri 25 sul territorio svizzero. La distanza chilometrica invece fra Genova e Bellinzona, via Chiasso, è di 259 chilometri, di cui 203 sul territorio italiano e 56 sul territorio svizzero.

Inoltre per la tassazione dei trasporti il percorso svizzero viene aumentato di 6 chilometri per il così detto percorso di montagna, e quindi il totale percorso svizzero via Chiasso diventa di 62 chilometri. Da questo confronto si possono fare due constatazioni: 1°) il percorso totale tra Genova e Bellinzona, Via Luino, è di chilometri 14 più breve del corrispondente percorso via Chiasso. 2°) Il percorso sulle ferrovie italiane è di chilometri 226 per Luino e di 203 per Chiasso, e perciò è più conveniente per le ferrovie italiane far percorrere il traffico via Luino per lucrare un maggior percorso sulla propria rete, mentre per le ferrovie svizzere è più conveniente il traffico di Chiasso in causa del maggior percorso sul territorio svizzero: 62 chilometri via Chiasso di fronte 25 via Luino.

Fatta questa constatazione, sembrerebbe naturale che i trasporti dovessero seguire la via Luino più conveniente in via assoluta per la maggiore brevità del percorso e più conveniente all'Italia per il maggior percorso italiano.

Invece non fu e non è così, perchè le ferrovie svizzere riuscirono a colmare l'inferiorità di Chiasso per i trasporti da Genova al Gottardo con speciali riduzioni di tariffa e con premi ed abbuoni alle grandi ditte

spedizioniere che usavano di quel transito, e vi accentrarono a poco a poco tutto il traffico del Gottardo.

Quali i moventi di questa azione costante e paziente per allontanare da Luino il traffico che geograficamente le spettava? Sono moventi che vanno ricercati nella grande abilità e perspicacia spiegate dalle ferrovie federali svizzere per difendere gli interessi non soltanto ferroviari, ma anche turistici ed economici del proprio paese.

Lascio da parte i motivi superiori di carattere politico, per i quali ogni nazione cerca di avere nel proprio territorio le stazioni di smistamento del grande traffico internazionale di viaggiatori e merci; accenno appena all'economia di spesa che rappresenta il mantenere sul proprio territorio il numeroso personale ferroviario, postale e doganale e spedizioniere occorrente per una grande stazione internazionale, oltre al vantaggio finanziario di avere sul proprio territorio un numeroso personale straniero che spende e consuma, e vengo a parlare di un importante motivo di carattere turistico che induce le ferrovie svizzere a favorire il transito di Chiasso e ad ostacolare lo sviluppo di Luino.

La Svizzera prima e meglio di noi ha compreso che il turismo tende a perdere il suo carattere a scopo di istruzione e di riposo per assumere un carattere essenzialmente dinamico e sportivo.

Non più quindi lunghi e riposanti soggiorni in stazioni climatiche o di svago e di villeggiatura, non più soste prolungate nei luoghi di bellezza, ma rapidi spostamenti da un centro turistico all'altro, e veloci scorribande in automobile ed autobus per vedere, senza sostarvi, le più decantate bellezze panoramiche.

In base a tali principî turistici e allo scopo di far gravitare su Lugano e Locarno tutto il movimento turistico che dal nord sbocca attraverso il Gottardo sul versante meridionale delle Alpi, le ferrovie svizzere hanno cercato di sfruttare l'ampia rete interna di comunicazioni del Canton Ticino, ed hanno cercato di tagliare, per quanto possibile, tutte quelle vie di comunicazione con l'Italia che avrebbero potuto permettere a quest'ultima di crearsi una propria rete turistica nella regione dei laghi lombardi.

Praticamente le ferrovie svizzere hanno lasciato aperta una sola grande via di comunicazione fra il Gottardo e l'Italia; quella di Chiasso, e vi incanalano la massa dei viaggiatori dopo averli turisticamente già sfruttati. Perchè fermarsi a Como, a Varese, a Luino, a

Stresa, a Pallanza ed anche a Milano? Tutti questi luoghi sono già stati visitati passando a grande velocità con autobus di marca svizzera che irradiandosi da Lugano a da Locarno hanno fatto vedere le bellezze insuperate del nostro panorama e delle nostre città a viaggiatori già forniti di cestini da viaggio svizzeri, sigari svizzeri, buste e cartoline svizzere, ecc. Solo i francobolli vengono acquistati in Italia per dimostrare ai parenti ed agli amici lontani che si sono visitati i laghi italiani.

Questo accorto accaparramento del movimento turistico, aiutato da un bene organizzato sistema di biglietti circolari e da una intelligente *réclame*, crollerebbe facilmente se anche una parte soltanto di questo movimento venisse deviata sul Lago Maggiore attraverso il transito ferroviario di Luino, e ciò non per il vantaggio esclusivo di questa città, ma per la indispensabile rimessa in valore di tutta la zona lombarda dei nostri laghi, che a poco a poco e per una serie di errori e di deficienze sono diventati una semplice *dépendance* turistica di Lugano e di Locarno.

Attualmente Luino non figura neppure sulle carte delle grandi comunicazioni; ed i turisti provenienti dal Gottardo che desiderano visitare il Lago Maggiore si limitano a farci una fulminea puntata da Locarno viaggiando non sui piroscafi italiani della Società di navigazione, ma su motoscafi svizzeri, mentre se esistessero comunicazioni ferroviarie comode ed adatte, integrate da servizi automobilistici e di traghetto e da una meglio organizzata navigazione — argomento sul quale mi sono già permesso di richiamare l'attenzione di Vostra Eccellenza — si permetterebbe la formazione di interessanti relazioni turistiche tra i diversi centri del Lago Maggiore (Luino, Stresa, Pallanza, Baveno, Laveno) e quelli del Lago di Varese Como, ciò che apporterebbe vantaggi non indifferenti all'industria alberghiera, ora languente, di tutta la zona dei laghi lombardi.

Ho accennato ai principali motivi di carattere politico, economico e turistico che dovrebbero spingere la nostra Amministrazione ferroviaria a favorire il transito di Luino, facendovi convergere il traffico merci da Genova verso il Gottardo e sviluppandovi il traffico viaggiatori che è ora pressochè inesistente, perchè fra Luino e la Svizzera vi sono soltanto comunicazioni locali con pochi treni omnibus e misti, lenti e scomodi. Sarebbe invece necessario stabilire comunicazioni dirette non solo fra Basilea e Genova Via Luino — Novara, ma anche Via Luino,

Gallarate, Milano, comunicazioni che oltre ad avere grande importanza turistica, costituirebbero nuove dirette relazioni fra la Germania e la zona industriale di Gallarate, Busto e Legnano, attualmente tagliate fuori dal traffico viaggiatori del Gottardo.

Confido che la questione verrà attentamente studiata non solo dall'Amministrazione ferroviaria, ma anche dal Commissariato del turismo di recente istituzione, giacchè essa rientra nel grande quadro dell'azione e dello sforzo che questi due enti debbono svolgere per sviluppare il nostro movimento turistico che pur già essendo imponente, non è ancora proporzionato alla immensa superiorità delle attrattive e delle bellezze della nostra terra in confronto di altri paesi meno belli e tuttavia più frequentati dal grande turismo internazionale. In questa opera di sviluppo, e che in alcuni casi e per alcune zone dovrà essere di creazione del movimento turistico, il commissario del turismo e l'Amministrazione ferroviaria potranno ottenere importantissimi risultati per le nostre ferrovie ed apportare a queste ultime nuove benefiche correnti di traffico se la loro azione sarà strettamente coordinata, per rendere facile e comodo il viaggiare non solo con la perfezione del servizio che già esiste ma anche mediante quelle concessioni ed agevolazioni a favore del turista come i servizi cumulativi e la facilità del trasporto dei bagagli, la validità dei biglietti, delle fermate e delle vie facoltative, che recentemente sono state preannunciate.

Onorevoli camerati, nel mio discorso ho richiamato la vostra attenzione sui provvedimenti di carattere commerciale e turistico che possono servire a superare la crisi di traffico che le nostre ferrovie attraversano, ed ho esposto le ragioni per le quali ritengo che detta crisi si debba risolvere non con la compressione del mezzo di trasporto automobilistico, ma con il coordinamento dei due mezzi di trasporto, con una maggiore industrializzazione del servizio ferroviario, e specialmente col dare alla parte commerciale dell'Azienda ferroviaria quella elasticità che le permetta di adattarsi facilmente a tutte le particolari circostanze che si verificano in un'industria così delicata e complessa come la ferrovia.

Noi possiamo essere certi che l'opera lungimirante, sagace ed animatrice del Ministro delle comunicazioni e dei valorosi funzionari dell'Azienda ferroviaria dello Stato, saprà trovare la via giusta per far superare alle ferrovie questo periodo di crisi, e salvaguardare quelle supreme ragioni di interesse na-

zionale che impongono in qualsiasi momento e per qualsiasi evenienza la piena efficienza delle ferrovie e di tutti gli altri mezzi di trasporto. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

### Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Ministro delle comunicazioni. Ne ha facoltà.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge:

Modificazioni al Regio decreto-legge 3 gennaio 1926, n. 188 sulle concessioni ferroviarie di viaggio. (973)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle comunicazioni della presentazione di questo disegno di legge. Sarà inviato agli Uffici.

### Si riprende la discussione sul bilancio delle comunicazioni.

PRESIDENTE. Riprendendo la discussione sul bilancio delle comunicazioni, la facoltà di parlare spetta all'onorevole camerata D'Annunzio.

D'ANNUNZIO. Onorevoli Camerati! Per chi consideri quelle correnti di traffico che — tra Continente e Continente — son misurate dai canali di Suez e di Panama appare ancor lontana nella luce fredda delle statistiche quella equilibrata unità di commerci che dovrebbe preludere all'unità ideale del mondo.

Altri vi dirà come otto milioni di tonnellate di naviglio siano in disarmo, ed in tutti i porti innumeri marittimi attendano disoccupati l'opportunità di un imbarco.

Mentre il tonneggio delle navi si è accresciuto negli ultimi dieci anni del 47 per cento, il volume dei traffici è salito soltanto del 20 per cento. Si è perciò determinata una « crisi marittima » indipendente dalla « crisi economica generale », e nessuna Nazione per quanto ricca di tradizioni commerciali e di risorse ha potuto sfuggirvi. Ma non di questo io mi occupo oggi. Solo osservo che, malgrado lo squilibrio tra il tonneggio disponibile e quello delle merci da trasportare, si sono accresciute, certo più per ragioni di prestigio che in base alle attuali realtà economiche, le flotte mercantili della Francia, della Grecia, dell'Olanda, della Norvegia, del Giappone e dell'Italia.

Sebbene nei primi mesi dell'anno il ritmo delle costruzioni sia diminuito, questa constatazione non perde di valore. Inoltre, men-

tre alcune nazioni avevano finora ricorso per i loro trasporti a navi di altre bandiere, si rivela la tendenza da parte di esse ad organizzare una marina a tipo nazionale. Per superare lo sforzo iniziale dell'armamento, queste nazioni profittano della disoccupazione marittima che riduce ovunque al minimo i salari della gente di mare. Esse sono la Turchia, l'Egitto, l'Ungheria, l'Austria, la Jugoslavia, la Polonia e la Russia. Di queste due ultime, la Polonia, mentre attrezza in concorrenza a Danzica il porto di Gdynia, affida ad una società franco-polacca la costruzione d'un tronco di ferrovia che colleghi direttamente a questo porto le miniere dell'Alta Slesia. In Russia poi il Commissariato sovietico del Lavoro — d'accordo con la Federazione della gente del mare — ordina la mobilitazione dei marittimi rimasti imbarcati negli ultimi sei anni e di tutti quelli, che pur non avendo preso il mare, siano restati nei depositi marittimi dopo il 1926. Questa mobilitazione aveva per termine il 1º maggio.

E, mentre la Grecia riorganizza la marina mercantile, si profila nel Mediterraneo l'intervento di una Compagnia nord americana, la *American Export Line*. Questa, avendo potuto acquistare dallo Shipping Board — a prezzi di demolizione — una flotta di 24 navi — per una capacità di carico di 200 mila tonnellate — ha concluso un accordo col Governo sovietico, in base al quale assumerebbe il monopolio di tutti i trasporti marittimi tra i porti russi del Mar Nero e quelli Americani dell'Atlantico.

Tutte queste concorrenze che confluiscono in quella darsena degli oceani che è il Mediterraneo non possono non preoccupare l'armamento italiano. Tralasciando la questione se sia oggi preferibile una marina di qualità ad una marina di quantità, e se convenga oppure no demolire le navi antiquate, è evidente che occorre concentrarsi in una difesa che è in funzione dei due elementi complementari del materiale e dell'equipaggio. Pel rinnovamento graduale del naviglio, specie dopo la progredita costruzione delle moto-navi e delle petroliere, già sono in corso le norme indicate dal Governo. Ma, in una marina che si rinnova per trovarsi pronta quando l'industria marittima tornerà proficua, bisogna che un razionale tirocinio pratico integri l'istruzione degli allievi degli Istituti nautici che saranno i capitani di domani.

I metodi finora seguiti non sono i più idonei per addestrare l'allievo all'esperienza del mare e per aiutarlo a divenire un ufficiale.



Occorre dunque prendere l'iniziativa di un sistema meno imperfetto di « educazione navale » cui solo può provvedersi con le « navi scuola », sussidiarie degli Istituti nautici.

Il problema delle « navi scuola » non riguarda soltanto la formazione di un « tipo » più completo e moderno di ufficiale mercantile, ma interessa in futuro anche gli armatori che, da una più esperta guida nautica e commerciale delle loro navi, trarranno quei benefici che li inducano a progredire negli armamenti.

Prima di vedere in qual modo si possa pervenire a questo risultato, accennerò a quanto le altre marine han saputo fare in questo campo.

*Inghilterra.* — L'Inghilterra che riassume in potenziale tutta la Storia della navigazione del mondo, avendo appreso pur essa dagl'italiani i primi elementi della cosmografia e della nautica, poté poi realizzare nelle imprese lontane quel precetto di Leonardo per cui « è tristo quel discepolo che non avanza il suo maestro ».

Questo maestro fu Giovanni Caboto, colui che dopo aver avvistato per primo (1497) le coste dell'America del Nord si ebbe al suo ritorno dalla liberalità di Re Enrico VII una veste di seta e « dieci sterline » per divertirsi.

Più di lui, suo figlio Sebastiano coltivò nei piloti inglesi la generosa passione delle scoperte. Egli fu il capo di quella schiera di navigatori che posero le basi di quella supremazia navale su cui l'Inghilterra vive ancora oggi. Hopkins, Chancellor, Willoughby-Hudson, Burrough, Jenkinson, Davis, Frobisher, Raleigh e Drake furono suoi allievi. E navigando da pirati, da conquistatori e da marinai posero al di là di tutti i mari le prime radici dell'Impero. Però, se Drake che fu il più audace poté per la seconda volta circumnavigare il globo (1577-1580), anche in questo fu preceduto dagli italiani. Leone Pancaldo di Savona e il vicentino Antonio Pigafetta furono con una ventina di liguri compagni a Magellano. Così pure, se Stefano Burrough (1556) che per primo vide i Samoiedi ricercò invano per la Nuova Zembla il passaggio del Nord-est, un italiano doveva per primo ritrovarlo sulla Vega, di Nordenskjöld (1878-1880), e fu questi Giacomo Bove.

Col sopraggiungere della nuova potenza marittima che a poco a poco debellò Spagna, Portogallo, Francia e Olanda, noi rimanevamo chiusi nel Mediterraneo a ponente, a mezzogiorno ed a scirocco mentre, con le perdite successive degli empori genovesi e

veneziani, sorgeva dalla parte di levante quel limite che dopo che le navi di Millo l'ebbero violato si convenne di chiamare « la pia verginità dei Dardanelli ».

Indulgete, o camerati a questa mia digressione. Ma mentre l'Italia riaccende sul mare latino la luce dei suoi fari per ricercare quelle origini che la guidino per ricominciare, è bene talora ripetere a noi stessi « Ricordati e aspetta ».

La tradizione marinara inglese mai venne meno dopo gl'insegnamenti di Giovanni e di Sebastiano Caboto. E per quello che riguarda gli allievi della marina mercantile, i corsi d'istruzione pratica datano dal 1859.

In quell'anno, il Governo concedeva ad un Comitato di membri del Dipartimento della marina di commercio e di armatori di Liverpool la piccola fregata *Conway* come nave scuola. L'istituzione ebbe successo, tanto che nel 1861 una nave più grande *Winchester* fu ribattezzata *Conway*, ed un altro bastimento *Worcester* fu attribuito ad un altro Comitato. Queste due navi che stazionarono, la *Conway* sulla Mersey e la *Worcester* sul Tamigi, ebbero più che altro la caratteristica di collegi navali galleggianti. In quel tempo dominava ancora la vela, e la pratica migliore era alla portata di tutti, mentre era ancora deficiente l'istruzione tecnica scolastica.

Il Governo inglese ha per molti anni concorso alle spese di queste due navi e si fecero sempre agli allievi incoraggianti facilitazioni, quali l'assegnazione ad ognuna di esse d'un certo numero di posti da ufficiale sulle navi delle grandi Compagnie di navigazione e la preferenza per entrare nella Marina indiana od al servizio delle Dogane marittime cinesi.

I due collegi navali si perfezionarono col tempo, ed oggi gli allievi pagano una retta di oltre 12,000 lire.

Però, diminuito rapidamente il numero dei velieri pel moltiplicarsi dei piroscafi, le due navi stazionarie più non bastavano alle nuove esigenze determinate dalla più regolare velocità delle navi e dall'uso necessario di più moderni mezzi per la condotta di navigazione. Per meglio istruirsi navigando, gli allievi dovevano ricorrere agli armatori. Per rimediare a questa deficienza, nel maggio 1930 è stata indetta da Sir Garthwait una sottoscrizione nazionale per l'acquisto di una nave scuola che consenta coi più moderni criteri l'allenamento pratico degli allievi ufficiali della marina mercantile.

Si sono raccolte diverse migliaia di sterline e la nuova nave si chiamerà — *Sea Lion* —

il Leone del mare. Siccome però una nave-scuola non può — specie nelle condizioni odierne — essere gestita con profitto, a fianco dell'Associazione che provvede alla nave si è creata una speciale «Confraternita» detta pure del «Leone del mare» che si assume — con una quota minima annuale di due scellini — o di multipli di tale quota — l'impegno d'integrare il disavanzo inevitabile. Questa Confraternita è sotto il Patronato del Re e sotto la Presidenza di lord Jellicoe.

Non ad una soltanto, ma a due e più navi scuola potrà provvedere il popolo britannico. Il vecchio leone del mare non vuole certo perdere le sue unghie.

*Germania.* — Il popolo tedesco, se si astragga dalle tradizioni più che altro commerciali delle città Anseatiche, non era portato al mare, ma vi fu spinto da quelle stesse necessità di espansione che l'indussero — prima della guerra — a divenire una potenza coloniale.

La marina commerciale, come del resto quella da guerra — fu pertanto aiutata con ogni mezzo ed ancor oggi esistono tre Società per l'istruzione pratica degli allievi. Prima fra queste è l'Associazione tedesca per la gestione delle navi scuola, fondata nel 1900 — e che da quell'epoca fa navigare un veliero da 1200 tons. Nel 1927 ne ha fatto costruire uno un poco più grande e che si chiama *Schulschiff Deutschland*.

Pure nel 1927 fu fondata un'altra Compagnia «La Navigante» che fa navigare due grandi velieri attrezzati coi più moderni impianti. Si chiamano *Bremen e Oldenburg*, di 2100 tonnellate, ed imbarcano oltre il Comando, una cinquantina di allievi ed un limitato equipaggio fisso composto di velai, di cuochi e personale di servizio.

La terza Compagnia che gestisce navi che imbarcano allievi è la cosiddetta *P Line* della Ditta Leitz di Amburgo.

Il sistema adottato da queste tre Compagnie che concordano tra loro i programmi dell'istruzione teorica è il seguente: «gli allievi che non hanno mai navigato sono invitati a concorrere per imbarcare sulle navi-scuola dell'Associazione tedesca, e dal concorso si traggono i migliori elementi che in numero di 110 sono ripartiti tra le due navi.

Dopo un anno d'imbarco, coloro che si dimostrano idonei passano sulle navi delle altre due Compagnie come marinai ordinari. Pur prestando servizio, la loro istruzione continua e sono pure renumerati con un tenue assegno. Su queste navi gli allievi rimangono fino al compimento del prescritto periodo

d'imbarco per conseguire il brevetto di ufficiale.

Per la gestione delle due navi-scuola (*Grossherzogin Elisabeth e Deutschland*) l'Associazione tedesca riceve dal Governo centrale della Prussia, dalle Compagnie di navigazione, da Enti pubblici di propaganda marittima e dai comuni di Amburgo, Brema, Lubecca, Oldenburg e Meckelemburg 400 mila marchi all'anno, in quote diverse. Gli allievi pagano — pel vestiario — una quota di circa 500 lire all'anno.

*Giappone.* — Questa Nazione — pur provvedendo alla sua marina militare la cui forza rivelò a Tsushima — ha saputo costituirsi una flotta mercantile, tanto di linea che da carico, efficiente e numerosa.

Per allenare gli allievi della sua marina mercantile, il Giappone ha ricorso ai mezzi più perfetti e più costosi. Il Governo mantiene infatti a sue spese due motovelieri, il *Nippon Maru* ed il *Kaiwo Maru* di circa 2800 tonnellate con due motori *Diesel* di 1200 HP ed attrezzati unicamente per l'istruzione degli allievi.

Queste navi hanno un equipaggio di una cinquantina di persone — quasi tutti velai, cuochi ed inservienti, ed uno Stato Maggiore di 17 ufficiali, dei quali circa la metà compiono le funzioni di istruttori.

Su ogni nave imbarcano 120 allievi che provvedono a tutti i servizi inerenti alla manovra degli alberi ed alla condotta dei motori. Vi sono a bordo tutti gli strumenti più moderni per capitani e per macchinisti. Le navi non portano carico e costano allo Stato un milione di yen all'anno. Gli allievi pagano una tenue quota d'equipaggiamento.

Il sistema giapponese non solo è il più perfetto, ma è quello che più rapidamente ha saputo seguire gli sviluppi della sua marina mercantile. Essa che quasi non esisteva nel 1900, rappresentava nel 1914 quasi il 4 per cento del tonnellaggio mondiale, e nel 1928 saliva al 6.4 per cento, superando quello d'Italia che è di poco più del 5 per cento.

*Stati Uniti d'America.* — Per quanto gli Stati di questa Confederazione abbiano dovuto conquistare le loro terre dell'ovest prima d'iniziare una politica marittima, fin dal 1874 il Governo di Washington cedette a quattro Stati, quello di New York, del Massachusetts, di Pensilvania e di California quattro vecchie navi da guerra per la trasformazione in navi-scuola per la marina mercantile.

Le navi-scuola degli Stati Uniti sono oggi quattro, appartenenti agli Stati sopradetti

e su di esse possono imbarcare soltanto i cittadini degli Stati proprietari.

Le spese per mantenere queste navi sono sostenute dai Governi degli Stati rispettivi. Gli allievi versano soltanto una quota annua di 75 dollari, per libri e strumenti.

Le navi scuola americane non portano carico e durante l'inverno rimangono nei porti dove gli allievi seguono corsi teorici di discipline nautiche. Le navi sono a vela, ma dispongono di diversi sistemi di propulsione meccanica ausiliaria.

Il Governo di Washington sta ora creando una vera Accademia navale mercantile perchè ritiene che la perfezione dei trasporti abbia grande importanza nella guerra marittima. Per questo, i licenziati da questa speciale Accademia saranno senz'altro iscritti nella riserva navale e nel ruolo speciale riservato alla marina mercantile.

Una Commissione sta studiando il più conveniente sistema d'educazione per questa Accademia, e di essa sono a capo il Commissario dello Shipping Board ed il Presidente dell'Associazione americana degli armatori.

*Norvegia.* — In questo Paese la cui flotta commerciale ha di recente superata quella della Francia e dell'Italia, esistono quattro navi-scuola, le cui spese sono sostenute dai comuni marittimi. Così Oslo tiene armata una nave su cui può imbarcare 55 allievi, Kristiansand, una nave che può imbarcarne 85, Trondhjem, una nave su cui ne imbarca una cinquantina e Bergen, che ha la più grande nave-scuola a vela, ne imbarca anche 200.

Coloro che aspirano ad imbarcare sulle navi-scuola partecipano ad un concorso e pagano solo una quota di vestiario.

*Svezia.* — Una Società da Stoccolma ha di recente acquistato negli Stati Uniti un grande veliero *Star of Greenland* che sarà gestito commercialmente per il tirocinio pratico degli allievi ufficiali della marina mercantile. Questa Società si dedica fin dal 1845 all'addestramento del personale marittimo, ed il Governo svedese le garantisce il rimborso di una parte delle spese di gestione.

*Danimarca.* — Per quanto riguarda l'attività di questo piccolo e fiorente Paese per l'istruzione professionale della sua marina, il *Nautical Magazine* di Glasgow riportava nel suo numero di febbraio 1931 che il Parlamento ha approvato l'acquisto di una nuova nave scuola per la marina mercantile danese, per un prezzo di 600 mila corone (oltre 3 milioni di lire). Questa nave avrà una capacità di alloggiare per 80 o 100 allievi.

*Belgio.* — Al principio dell'anno la marina mercantile belga si componeva di 147 navi, per una stazza netta di circa 320 mila tonnellate. Di queste navi, 119 per 280 mila tonnellate sono di proprietà delle 21 Compagnie iscritte all'Unione degli armatori belgi.

Per l'istruzione degli allievi, l'*Association Maritime Belge* gestisce due navi, di cui una serve da nave-scuola galleggiante e resta ancorata nella Schelda, mentre la seconda — di 3600 tonnellate ed ottimo veliero — naviga i mari.

Gli allievi che sono ammessi per concorso, dai 15 ai 19 anni di età, restano un anno sulla nave scuola galleggiante e dopo — come allievi ufficiali — passano sul veliero dove restano quindici mesi. Pagano una retta di 2000 franchi all'anno.

*Polonia.* — Già la nascente marina polacca ha istituito una scuola per creare gli ufficiali che dovranno condurre la sua flotta mercantile. Tale scuola è a Tozew ed i corsi durano tre anni, di cui 17 mesi di navigazione son compiuti a bordo d'un brigantino di 3000 tonnellate provvisto di due motori ausiliari. Gli allievi pagano una retta di 2400 lire all'anno, più 180 lire per ogni mese di campagna. La nave imbarca, oltre gli ufficiali e gl'istruttori, 120 allievi, e non porta carico.

*Jugoslavia.* — Il Governo jugoslavo sta trattando con un gruppo di capitalisti inglesi per l'ampliamento del porto di Sebenico, e pare che tratti pure con un gruppo germanico per la costruzione di un nuovo porto probabilmente nella rada di Martinschizza.

Anche la Jugoslavia ha una piccola nave-scuola. È questa un brigantino-goletta con macchina ausiliaria a vapore. Costruita in acciaio nel 1908, ha una stazza lorda di 257 tonnellate; e la velocità se naviga a vapore è di 9 miglia. Però naviga quasi sempre a vela. La nave non ha adattamenti per un numero fisso di allievi, ma questi vengono alloggiati più o meno agevolmente secondo le circostanze.

Durante le campagne di istruzione parecchi istruttori imbarcano cogli allievi, e lo stesso comandante è un uomo coltivato nella scienza nautica. La nave che si chiama « *Vila Velebita* » è di stazione a Buccari. È in corso una sottoscrizione per costruire una nuova nave-scuola, a tre alberi e motore ausiliario, della stazza di almeno 500 tonnellate.

*Francia.* — Cito per ultima la Francia per ricordare ch'essa deve al fiorentino Giovanni Verazzani, navigatore al servizio di Francesco I (1524), se Giacomo Cartier, pilota di Saint Malò, poté, riprendendo gl'iti-

nerari di lui, risalire il San Lorenzo e conquistare il Canada (1534-1535). Così pure, quando Colbert — ordinati i quadri dell'iscrizione marittima — promosse la restaurazione dei cantieri e degli arsenali, fu a Genova ed a Venezia che dovette richiedere per consiglio i maestri d'ascia e i calafati.

Fino a poco fa la Francia era — tra le nazioni marittime — la sola a non avere una nave-scuola per la marina mercantile. Soltanto la Compagnia Generale Transatlantica provvedeva da alcuni anni ad istruire ed esercitare su uno dei suoi vapori (Cartier) un certo numero di allievi capitani e macchinisti. Ma dopo la guerra, avendo la Germania ceduto in conto riparazioni due grandi velieri, questi ribattezzati *Richelieu* e *Colbert* hanno costituito un primo gruppo di navi-scuola. Il *Richelieu* che stazza 4000 tonnellate è gestito dalle Società delle navi-scuola cui fanno capo i principali armatori di Francia, che hanno eguale interesse alla formazione di un Corpo di ufficiali colti e buoni manovrieri.

La nave trasporta carico e gli allievi pagano una quota minima. Pare ora che il Governo voglia stanziare 500 mila franchi per sussidi alle navi-scuola.

Tra le nazioni mediterranee aventi una flotta mercantile non hanno una nave-scuola la Spagna, la Grecia e l'Italia.

Veramente, l'Italia ne ebbe due or sono molti anni, ma durarono poco. La prima fu il brigantino *Daino* varato alla Foce nel 1844, di 450 tonnellate di stazza. Questa nave che già appartenne alla marina Sarda, fu disarmato nel 1864, e l'anno seguente fu destinato all'Istituto Reale di marina mercantile del 1° Dipartimento marittimo per l'istruzione degli allievi di quell'Istituto. Nel 1869 fu ceduto al Convitto Caracciolo di Napoli e le spese del suo armamento erano sostenute dal Municipio di Napoli.

Dopo il *Daino* vi fu il *Sant'Erasmus*, bel veliero di circa 2000 tonnellate varato a Glasgow nel 1896 per conto della Navigazione generale italiana che l'adibì a nave-scuola per trenta cadetti. Questa nave compì numerosi viaggi di istruzione fino al Chile ed all'Australia, ma non convenendo alla Compagnia di continuarne l'esercizio, fu venduta, e da quell'epoca, circa il 1900, non si parlò più in Italia di navi-scuola.

Così, l'istruzione di coloro che aspirano a divenire ufficiali della marina mercantile resta puramente scolastica. Negl'Istituti nautici gli allievi frequentano per quattro anni dei Corsi di disciplina tecnico-marittima ed

alla fine conseguono un diploma di licenza. Per poter essere poi abilitati alle funzioni di ufficiali devono compiere trenta mesi di navigazione e per conseguire la patente di grado per capitano di lungo corso occorrono 48 mesi di navigazione integrati da uno special esame da sostenersi presso le Capitanerie dei porti.

Però, una volta licenziato dall'Istituto, l'allievo, mancando una Nave scuola, deve mettersi alla ricerca d'un imbarco. È qui che cominciano le difficoltà di quella che noi chiamiamo « l'educazione navale ». Se alcune Compagnie di navigazione debbono imbarcare per legge un certo numero di allievi, esse non bastano ad imbarcarli tutti, e quindi imbarcano solo i privilegiati. Ma anche questi non ricevono a bordo quell'istruzione razionale cui abbisognano perchè i comandanti e gli ufficiali occupati nei servizi di bordo e stanchi dei turni di guardia non pongono molta attenzione al perfezionamento degli allievi. Se ne servono al più per far ricopiare loro lunghe liste di carico e per il calcolo meccanico dei dati delle osservazioni astronomiche. Invece la maggior parte, se vuol compiere il periodo di navigazione richiesto per la patente, deve contentarsi che qualche armatore l'imbarchi come marinaio. E talora si trovano su una stessa nave dei licenziati imbarcati come « allievi » ed altri come semplici marinai.

È evidente che in un caso o nell'altro, la loro condizione d'inferiorità per essere ingiusta è penosa. Essi sono impiegati magari a « picchiettare fuori bordo » ed a dipingere le maniche a vento ed i salvagente, e vivendo a forzoso contatto con la bassa forza non apprendono certo quelle abitudini corrette e quel contegno che deve avere un ufficiale. I risultati di tale tirocinio sono mediocri, cosicchè molti rinunziano a conseguire la patente e lasciano amareggiati la carriera alla quale s'erano votati con tutta l'illusione della loro giovinezza.

Così gli Istituti nautici cominciano ad essere disertati perchè per molti anni sono stati la fonte da cui è sgorgato il maggior numero di spostati. La diminuzione nelle iscrizioni è progressiva e se continuasse non vi sarebbe più possibilità di selezione tra gli aspiranti ai gradi della marina mercantile.

Mentre nel 1920-21, gl'iscritti nelle quattro classi furono 3523 ed i licenziati capitani 592; nel 1929-30 furono 814 e 159 rispettivamente.

Occorre quindi instaurare un sistema di educazione tecnico-marittima che integri i Corsi delle scuole con regolari turni d'imbarco su navi-scuola intercalati tra Corso e Corso.

Per questi turni sarà agevole per gli allievi che tutta la teoria imparata sui banchi dell'Istituto si trasformi in pratica cosciente. Guidati e controllati da istruttori idonei a questa missione, gli allievi si avvicineranno per gradi a quell'eccellenza della tecnica che mentre da prestigio ai veri capitani è la stessa ragione di vita della nave.

La navigazione va compiuta, in massima, alla vela, perchè è dall'alto dei pennoni che scende nell'animo degli allievi quel dono divino che è l'ardimento umano. Ma poichè il piroscalo e la motonave dominano ormai nei traffici del mare, sarà bene che il veliero adibito a nave scuola abbia un motore ausiliario per attraversare più agevolmente le zone di calma, e per consentire un duplice addestramento nei riguardi della manovra.

Ma un'altra cosa la nave-scuola deve insegnare agli allievi, e cioè quella pratica commerciale che è connessa alla loro professione. Fin'ora è quasi sempre chi è al comando che ha nelle mani quel documento così diverso nel tipo e nella sostanza pel variare del genere del carico, dei porti di caricazione e di destino, delle necessità imposte dalla posizione geografica, dalle maree, dagli usi locali, che è il contratto di noleggio.

Anche nella complessa questione delle avarie che — se male impostata, è di danno agli armatori — devono essere praticamente istruiti ed esercitati gli allievi.

Non per chiedere allo Stato un altro sforzo, ma per avere d'ora innanzi garantita una più adeguata e continua preparazione del personale marittimo mercantile, ritengo debba lo Stato stesso — non appena più favorevoli contingenze lo permettano — assumere non solo il controllo ma la diretta gestione di una nave-scuola.

Così il Giappone e gli Stati Uniti d'America che si contendono nel Pacifico — attraverso le influenze commerciali — una supremazia politico-militare su questo mare già commettono allo Stato di addestrare con navi e mezzi modernissimi gli allievi della marina mercantile.

Con l'intento di divenire l'organismo integratore degli Istituti nautici e di risolvere praticamente il problema dell'educazione navale si è costituita in Roma la « Società anonima di navigazione *Nazario Sauro* » per l'esercizio delle navi-scuola della marina mercantile (Regio decreto-legge 5 gennaio 1928, n. 129).

Voluta dalla competenza e dall'amore di quel marinaio di pace e di guerra che è il Ministro Ciano ed appoggiata col più fervido

cuore dal nostro camerata marchese Renzo De La Penne, questa Società inizia la sua missione con un capitale di sei milioni di lire, di cui due sottoscritti dal Ministero delle comunicazioni e gli altri quattro dalle diverse Federazioni degli armatori e per una quota anche dalla Confederazione della Gente del Mare.

La Società ha già acquistato per 1,700,000 lire un motoveliero che si trova attualmente alla Spezia per gli adattamenti necessari al suo nuovo compito. A questo veliero è stato imposto il nome di « Patria ». Occorrendo, però, pel funzionamento della nave scuola, almeno un milione di lire all'anno, l'esperimento sarebbe di breve durata se non saranno garantiti alla *Sauro* dei contributi annuali sufficienti a coprire l'inevitabile disavanzo. Per quanto la Società si proponga di gestire la nave commercialmente, essa deve provvedere al comando, agli istruttori, all'equipaggio indispensabile ed al mantenimento dei primi 30 cadetti che saranno scelti, in un primo tempo, tra i migliori classificati tra i diplomati degli istituti nautici. Dovrà pure impiantare sulla nave i più moderni strumenti dell'arte nautica, oltre un apparecchio per la radio. Il suo deficit annuo si prevede in 450 mila lire. Occorrono quindi altri fondi per non consumare il capitale iniziale. E poichè la nave-scuola, se mantenuta nella conveniente efficienza, potrà accrescere la capacità collettiva dei capitani ed ufficiali delle navi mercantili e ne guadagneranno le Compagnie di navigazione e di assicurazioni marittime, perchè una più sperimentata abilità marinaresca diminuisce le probabilità di perdite e di avarie, è giusto che queste aiutino pur nei limiti consentiti dalle circostanze attuali questa istituzione. Anche la Cassa malattie risentirà, per la accertata e migliorata idoneità fisica dei futuri ufficiali, qualche vantaggio dalla nave-scuola.

Oltre che dal Ministero delle Comunicazioni e della Marina, la Società si attende un appoggio morale e finanziario dal Ministero dell'Educazione nazionale. Devo osservare, a questo proposito, che nel bilancio dell'Educazione nazionale esiste già uno stanziamento di lire 110,000 al capitolo 74 « per premi e sovvenzioni a titolo d'incoraggiamento per l'incremento dell'istruzione nautica, per sovvenzioni ad istituti, borse di studio e spese per imbarco su navi scuola ».

Non potrebbe tale cifra rappresentare d'ora innanzi sotto il titolo unico « sussidio alle navi scuola » il contributo annuale del Ministero dell'educazione nazionale ?

Se oltre ai Ministeri anzidetti, agli armatori, alle Associazioni ed alla Cassa malattie, contribuissero pure il Consorzio autonomo del porto di Genova, i comuni delle principali città marittime, la Lega navale e tutti i minori Enti connessi coll'attività marittima del Paese, è evidente che il numero delle quote diminuirebbe i singoli sforzi; e sarebbe realizzata — nei riguardi della *Nazario Sauro* — una specie di Confraternita simile a quella che in Inghilterra fiancheggia la nave-scuola *Leone del Mare*.

La Confederazione della gente del mare, a cui è devoluto per la Carta del Lavoro non soltanto di accrescere il livello dell'istruzione professionale dei suoi associati, ma pure lo studio del sistema più idoneo a raggugliare il numero dei marittimi a quello effettivamente occorrente ai servizi della marina mercantile nazionale, guarda con simpatia a questa nave-scuola, e non mancherà di darle, nei limiti del suo bilancio, ogni più giusto aiuto.

L'importanza della Gente del mare nel quadro generale dell'attività nazionale dopo che la guerra ha dimostrato fino a qual punto — con gli uomini e col materiale — abbia saputo integrare l'opera della marina militare rende più che mai evidente l'opportunità di un sistema continuativo di addestramento del personale destinato al comando delle navi mercantili. Anche se la nave-scuola va esercitata in perdita forzata, la spesa dev'essere affrontata, perchè gl'indugi in un effettivo sforzo rivolto a raggiungere e superare il limite richiesto da altri paesi nella efficienza fisica e tecnica del proprio personale marittimo, possono influire negativamente sulla sicurezza dei trasporti ai fini della difesa nazionale.

Onorevoli Camerati, ho parlato della nave-scuola con diritto corso, e non tirerò bordate sulle oblique della retorica. Non giovano le parole a quanto vorremmo risolvere in opera concreta.

Sollevandosi sopra ogni grigiore d'orizzonte, bisogna guardare lontano, bisogna vedere grande. Così vede grande l'infaticato ardore di Genova che amplia i bacini e le calate, moltiplica le grue ed i binari, intaglia e incide la riva e chiede alla roccia della sua montagna la base, il pilone e il ponte per spingere avanti le braccia dei suoi moli. Così Trieste riafferma contro ogni durezza di tempi, dalla riva riscattata ad un più libero Adriatico, quella che fu nei secoli fiorenti la indistruttibile forza dei Veneti. Così le città minori, che dovunque è un seno o un promon-

torio recano nella pietra corrosa del Mastio, del terrapieno e del Castello quel segno che già ai tempi del Primato vide la gloria delle sue conquiste. Per quelle di domani sopravvive, o camerati, il seme della razza, tra golfo e golfo, intatto, durevole e fecondo! (*Vivissimi applausi — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE

BUTTAFOCHI.

### Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Ministro delle comunicazioni. Ne ha facoltà.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome di Sua Eccellenza il Capo del Governo, il disegno di legge:

Sistemazione definitiva delle salme dei Caduti in guerra. (974)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle comunicazioni della presentazione, a nome del Capo del Governo, di questo disegno di legge.

Sarà inviato alla Giunta generale del bilancio.

### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta sul seguente disegno di legge, già approvato per alzata e seduta:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'educazione nazionale per l'esercizio finanziario dal 1<sup>o</sup> luglio 1931 al 30 giugno 1932. (808)

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione segreta, ed invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultato della votazione segreta sul disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'educazione nazionale per l'esercizio finanziario dal 1<sup>o</sup> luglio 1931 al 30 giugno 1932. (808)

Presenti e votanti. . . . .	199
Maggioranza . . . . .	100
Voti favorevoli . . . . .	196
Voti contrari . . . . .	3

(*La Camera approva*).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Acerbo — Adinolfi — Albertini — Aldi-Mai — Alezzini — Angelini — Arnoni — Arpinati — Ascenzi — Ascione.

Baccarini — Bacci — Bagnasco — Baistrocchi — Balbo — Banelli — Barattolo — Barbaro — Barenghi — Barisonzo — Bartolomei — Bascone — Belluzzo — Bennati — Bibolini — Bifani — Bisi — Blanc — Bolzon — Bombrini — Bonardi — Borghese — Borrelli Francesco — Bottai — Bruchi — Buronzo — Buttafochi.

Caccese — Cacciari — Caldieri — Calore — Calvetti — Calza Bini — Canelli — Capialbi — Capoferri — Capri-Cruciani — Caprino — Carapelle — Cariolato — Cartoni — Ceci — Chiarelli — Chiarini — Chiesa — Chiurco — Ciano — Ciardi — Ciarlantini — Cingolani — Clavenzani — Colbertaldo — Costamagna — Crò — Cucini.

D'Angelo — D'Annunzio — De Francisci — Del Bufalo — Del Croix — De Marsanich — De Nobili — Diaz — Di Giacomo — Di Marzo Salvatore — Ducrot — Dudan.

Elefante.

Fani — Felicella — Ferracini — Ferretti Lando — Ferretti Giacomo — Fier Giulio — Fioretti Arnaldo — Fioretti Ermanno — Foscini — Fossa — Fregonara.

Gaddi-Pepoli — Gangitano — Garelli — Geremicca — Giardina — Giuliano — Giunta Francesco — Gorini — Gray — Guglielmotti. Iglioni.

Josa.

Leicht — Leoni — Limoncelli — Locurcio — Lualdi — Lucchini — Lupi — Lusignoli.

Madia — Maggi Carlo Maria — Maggio Giuseppe — Manaresi — Marchi — Marcucci — Marelli — Maresca di Serracapriola — Martelli — Mazza De' Piccioli — Mazzini — Mendini — Messina — Mezzetti — Mezzi — Michelini — Milani — Miori — Misciattelli — Monastra — Morelli Eugenio — Morelli Giuseppe — Mottola Raffaele — Mulè.

Natoli.

Olmo — Oppo.

Pace — Panunzio — Paoloni — Parea — Parisio — Parolari — Pasti — Pennavaria — Peretti — Perna — Pesenti Antonio — Peverelli — Pierazzi — Polverelli — Postiglione — Preti — Puppini — Putzolu.

Racheli — Raffaeli — Raschi — Razza — Redaelli — Re David — Redenti — Riccardi Raffaele — Ridolfi — Riolo — Romano Michele — Romano Ruggero — Roncoroni — Rosboch — Rossi — Rotigliano.

Sacconi — Salvi Giunio — Sansanelli — Savini — Scarfiotti — Scotti — Serono Cesare — Sertoli — Starace Achille — Storace Cinzio.

Tallarico — Tanzini — Tarabini — Tassinari — Teruzzi — Trapani-Lombardo — Trigona — Tròilo — Tunedei.

Ungaro.

Vacchelli — Valery — Varzi — Vaselli — Vassallo Ernesto — Vassallo Severino — Vecchini — Viale — Viglino.

*Sono in congedo:*

De Martino.

Giuriati Domenico.

Imberti.

Landi.

Mariotti — Muscatello — Muzzarini.

Orlandi.

Palmisano — Protti.

Restivo.

Serena Adelchi.

Tredici.

Vascellari.

*Sono ammalati:*

Bertacchi.

Giunti Pietro — Guidi Dario.

Mantovani — Marquet.

Salvo Pietro — Schiavi.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Arcangeli.

Basile — Bianchi — Bianchini — Bodrero. Cantalupo — Castellino — Catalani — Ceserani — Coselschi.

Dalla Bona — Di Belsito — Di Miraffiori-Guerrieri.

Fabbrici — Fera.

Gianturco — Giarratana — Guidi-Buffarini.

Lantini.

Malusardi.

Nicolato.

Oggianu — Olivetti.

Palermo — Paolucci — Pellizzari — Pierantoni.

Rocca Ladislao.

Santini — Severini.

Verdi — Vezzani — Vianino.

**Interrogazione.**

PRESIDENTE. Si dia lettura di una interrogazione presentata nella seduta di oggi. GORINI, *segretario* legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della guerra, per sapere quali disposizioni siano state prese per rimettere al più

presto in efficienza i numerosi poligoni che adesso sono chiusi all'esercizio del tiro perchè dichiarati mal sicuri, e per costruire tutti gli altri che sono richiesti affinchè le disposizioni della legge sul tiro a segno possano avere reale applicazione».

« SALVI GIUNIO ».

PRESIDENTE. Avverto che il Governo ha fatto conoscere che intende rispondere a questa interrogazione nella seduta di domani.

Domani la seduta avrà inizio alle ore 15.

**La seduta termina alle 19,25.**

---

**Ordine del giorno per la seduta di domani  
alle ore 16.**

1 — Interrogazione.

*Discussione dei seguenti disegni di legge:*

2 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1459, contenente disposizioni penali in materia di società commerciali. (720)

3 — Convalidazione del Regio decreto 9 aprile 1931, n. 385, concernente la 17ª prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1930-31. (945)

4 — Proroga del termine stabilito per il funzionamento del Tribunale speciale per la difesa dello Stato. (950)

5 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 462, concernente agevolazioni fiscali a favore della Sezione Autonoma fiumana dell'Istituto Federale delle Casse di Risparmio delle Venezia. (961)

6 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 470, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1930-31; e convalidazione del decreto Reale 23 aprile 1931, n. 479, relativo a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo. (967)

7 — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932. (810)

*Discussione dei seguenti disegni di legge:*

8 — Riordinamento dell'istruzione media tecnica. (853)

9 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932. (805)

---

**IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI**  
Avv. CARLO FINZI

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI