

CCXII.

## TORNATA DI VENERDÌ 28 APRILE 1933

ANNO XI

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIURIATI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE BUTTAFOCHI

## INDICE

	<i>Pag.</i>		<i>Pag.</i>
<b>Congedi</b> . . . . .	8454	ERCOLE: Norme per la disciplina della professione di maestro di canto . . .	8459
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Annunzio di presentazione</i> ) . . . . .	8454	— Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 291, concernente la disciplina dei rapporti fra l'Opera Nazionale per i combattenti ed il Ministero dell'agricoltura e delle foreste . . .	8460
<b>Decadenza di decreti</b> . . . . .	8456	— Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 264, concernente l'unificazione degli Istituti per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni degli operai sul lavoro . . .	8460
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Ritiro</i> ) . . . . .	8456	BALBO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 aprile 1933, n. 292, che autorizza il Ministro per l'aeronautica a indire un reclutamento straordinario di ufficiali in servizio permanente effettivo nel ruolo servizi dell'Arma aeronautica . . . . .	8460
<b>Interrogazioni con risposta scritta</b> . . .	8456	CIANO: Disciplina della costruzione e vendita di pianoforti e di altri strumenti a tastiera . . . . .	8490
<b>Registrazioni con riserva</b> . . . . .	8457	<b>Convocazione degli Uffici</b> . . . . .	8482
<b>« Corpus Nummorum Italicorum »</b> . . .	8457	<b>Disegni di legge</b> ( <i>Approvazione</i> ):	
<b>Domanda di autorizzazione a procedere</b> ( <i>Ritiro</i> ) . . . . .	8457	Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 gennaio 1933, n. 133, che proroga una norma transitoria circa la formazione dei Consigli di disciplina per gli ufficiali della Regia Aeronautica . . . . .	8457
<b>Nomina di Ministri di Stato</b> ( <i>Annunzio</i> )	8457	Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 293, concernente provvedimenti tributari a favore dell'industria automobilistica . . . . .	8459
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Discussione</i> ):		Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1933, n. 187, col quale viene aumentato il limite d'impegno stabilito con l'articolo 3 della legge 24 marzo 1932, n. 316, per annualità relative ad opere in concessione, nonchè per contributi e sovvenzioni previsti da leggi speciali . . . . .	9459
Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 135, che reca disposizioni relative al reclutamento degli ufficiali della Regia Guardia di finanza ed all'avanzamento dei sottufficiali e dei militari di truppa appartenenti al Corpo medesimo . . . . .	8458		
PUPPINI, <i>Sottosegretario di Stato</i> . . . .	8458		
BAISTROCCHI, <i>relatore</i> . . . . .	8458		
Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934 . . . . .	8460		
BORRIELLO . . . . .	8460		
D'ANNUNZIO . . . . .	8469		
PALA . . . . .	8474		
CHIARINI . . . . .	8483		
ELEFANTE . . . . .	8487		
FIER . . . . .	8488		
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Presentazione</i> ):			
ERCOLE: Riordinamento dei servizi amministrativi dei Regi Istituti di istruzione superiore . . . . .	8459		
— Contributo dello Stato per il funzionamento dell'Istituto di studi romani in Roma . . . . .	8459		

	<i>Pag.</i>
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Votazione segreta</i> ):	
Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 gennaio 1933, n. 133, che proroga una norma transitoria circa la formazione dei Consigli di disciplina per gli ufficiali della Regia Aeronautica.	8491
Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 135, che reca disposizioni relative al reclutamento degli ufficiali della Regia Guardia di finanza ed all'avanzamento dei sottufficiali e dei militari di truppa appartenenti al Corpo medesimo . . .	8491
Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 203, concernente provvedimenti tributari a favore dell'industria automobilistica . .	8491
Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1933, n. 187, col quale viene aumentato il limite d'impegno stabilito con l'articolo 3 della legge 24 marzo 1932, n. 316, per annualità relative ad opere in concessione, nonchè per contributi e sovvenzioni previsti da leggi speciali. . . .	8491
<b>Interrogazione</b> ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	8492

### 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: Bacci, di giorni 10; Fantucci, di 3; Steiner, di 2; Melchiori, di 3; Ranieri, di 3; Macarini Carmignani, di 3; Roncoroni, di 4; Sansanelli, di 10; per motivi di salute, gli onorevoli: Mazza de' Piccioli, di giorni 8; Ceserani, di 3; Biancardi, di 21; Foschini, di 30; Borgo, di 7; Marquet, di 5; Pirrone, di 3; Santini, di 15; Bianchi, di 2; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Natoli, di giorni 2; Zingali, di 3; Palermo, di 2; Di Giacomo, di 2; Ferracini, di 3; Mazzucotelli, di 16; Lucchini, di 3; Tullio, di 3; Caldieri, di 10; Capialbi, di 3; Bottai, di 3; Fusco, di 3; Fabbri, di 3; Savini, di 2; Arnoni, di 3; Bibolini, di 3; Leicht, di 5; Schiavi, di 10; Malusardi, di 10; Fornaciari, di 2; Amicucci, di 2; Josa, di 2; Garelli, di 12; Buronzo, di 5; Fossa, di 1; Felicioni, di 8; Olivetti, di 10.

(Sono concessi).

### Annunzio di presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Durante il periodo di aggiornamento dei lavori parlamentari sono stati presentati, a norma dell'articolo 42 del Regolamento, i seguenti disegni di legge:

#### *Dall'Onorevole Ministro degli affari esteri:*

Approvazione della Convenzione italo-svizzera, firmata in Roma il 3 gennaio 1933, relativa al riconoscimento ed all'esecuzione delle sentenze in materia civile e commerciale. (*Approvato dal Senato*). (1708).

Autorizzazione al Governo del Re ad emanare il testo unico delle disposizioni legislative sull'ordinamento e sul funzionamento delle Scuole italiane all'estero. (*Approvato dal Senato*). (1713). (25 aprile 1933-XI).

#### *Dall'Onorevole Ministro dell'interno:*

Disposizioni per la disciplina del servizio di segreteria nelle Podesterie di Rodi e di Coò (Isole dell'Egeo). (1701).

Norme integrative delle disposizioni sul servizio di investigazione politica. (1702).

Sistemazione giuridica di alcune categorie di dentisti pratici. (1711). (25 aprile 1933-XI).

Ricostituzione del comune di Bottidda (Sassari). (1712). (25 aprile 1933-XI).

#### *Dall'Onorevole Ministro delle colonie:*

Consolidamento del contributo a favore dell'Istituto Agricolo Coloniale Italiano di Firenze. (1698). (9 aprile 1933-XI).

Legge organica per l'Eritrea e la Somalia. (1704). (20 aprile 1933-XI).

#### *Dall'Onorevole Ministro di grazia e giustizia:*

Opposizione dei creditori in caso di riduzione di capitale nelle Società commerciali. (*Approvato dal Senato*). (1700). (10 aprile 1933-XI).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 262, contenente norme relative alle Commissioni Reali degli avvocati ed a quelle dei procuratori. (1703). (19 aprile 1933-XI).

#### *Dall'Onorevole Ministro delle finanze:*

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1933, n. 176, che modifica il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1680, concernente la facoltà al Governo di stabilire modalità per l'importazione di

merci da alcuni paesi. (1686). (30 marzo 1933-XI).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 188, concernente modificazione del regime doganale della farina di manioca destinata all'alimentazione del bestiame. (1688). (3 aprile 1933-XI).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 189, che impone un diritto di licenza sui permessi d'importazione per le merci originarie da paesi che sottopongono ad analogo tributo le concessioni d'importazione dei prodotti italiani. (1689). (3 aprile 1933-XI).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 202, concernente modificazioni al sistema di riscossione della tassa radiofonica sulle valvole termoioniche. (1690). (3 aprile 1933-XI).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 203, concernente provvedimenti tributari a favore dell'industria automobilistica. (1691). (3 aprile 1933-XI).

Autorizzazione al Ministro delle Finanze a permutare il compendio immobiliare demaniale detto « Fornace di Valle dell'Inferno » in Roma con l'area di proprietà dell'Istituto per le case popolari sita nella stessa città, tra via dei Ramni e via dei Frentani, ed a cedere gratuitamente l'area ottenuta in permuta al Consiglio Nazionale delle ricerche per la costruzione ed impianto della propria sede. (Approvato dal Senato). (1699). (10 aprile 1933-XI).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 254, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri, nonché ai bilanci di alcune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1932-33, ed altri provvedimenti di carattere finanziario; e convalidazione dei decreti Reali 7 e 23 marzo 1933, nn. 252 e 253 relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo. (1706). (23 aprile 1933-XI).

Conti consuntivi degli Archivi notarili per gli esercizi finanziari 1916-17, 1917-18, 1918-19, 1919-20, 1920-21, 1921-22, 1922-23, 1923-24, 1924-25, 1925-26, 1926-27, 1927-28, 1928-29, 1929-30, 1930-31 e 1931-32 (1707).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1933, n. 282, riguardante il condono delle penalità comminate dal Regio decreto 17 settembre 1931, n. 1608, per le denunce dei dipendenti di aziende private

agli effetti dell'imposta complementare. (1709) (24 aprile 1933-XI).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 241, relativo ai documenti contabili della Cassa depositi e prestiti. (1710). (24 aprile 1933-XI).

#### **Dall'Onorevole Ministro della guerra:**

Avanzamento a scelta dei capitani anziani del servizio tecnico d'Artiglieria, del servizio degli specialisti del Genio e del servizio tecnico automobilistico. (Approvato dal Senato). (1697). (7 aprile 1933-XI).

#### **Dall'Onorevole Ministro della marina:**

Varianti al Testo unico delle leggi sull'ordinamento del Corpo Reale equipaggi marittimi e sullo stato giuridico dei sottufficiali della Regia marina, approvato con Regio decreto 18 giugno 1931, n. 914. (Urgenza). (1705). (21 aprile 1933-XI).

#### **Dall'Onorevole Ministro dei lavori pubblici:**

Autorizzazione della spesa di lire 825,000 per i lavori occorrenti a garantire la stabilità del nuovo grande magazzino, sito sulla banchina « Palazzo » della Stazione marittima di Venezia. (1682) (21 marzo 1933-XI).

Estensione alle espropriazioni per i suoli destinati all'Ospedale Policlinico Benito Mussolini in Bari degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 (serie 3ª) per il risanamento di Napoli. (1683). (21 marzo 1933-XI).

Espropriazione, restauro e sistemazione della Casa ove nacque il Comandante Gabriele D'Annunzio, Principe di Montenevoso, ed ove morì la madre di Lui. (1684). (21 marzo 1933-XI).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1933, n. 187, col quale viene aumentato il limite di impegno stabilito con l'articolo 3 della legge 24 marzo 1932, n. 316 per annualità relative ad opere in concessione, nonché per contributo e sovvenzioni previsti da leggi speciali. (1692). (4 aprile 1933-XI).

#### **Dall'Onorevole Ministro delle comunicazioni:**

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1933, n. 155 relativo all'impianto ed esercizio di pubblici servizi automobilistici nella provincia di Zara. (1685). (25 marzo 1933-XI).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1933, n. 281, che approva

l'Atto aggiuntivo 7 marzo 1933 per la concessione del tronco di prolungamento Calambrone-Livorno della ferrovia Pisa-Marina di Pisa-Calambrone. (1714). (26 aprile 1933-XI).

#### **Dall'Onorevole Ministro delle corporazioni.**

Proroga al 30 giugno 1933 del termine di cui all'articolo 5 del Regio decreto-legge 15 agosto 1930, n. 1361, convertito in legge con la legge 2 marzo 1931, n. 283, relativo alla Unione Cooperativa Milanese dei Consumi (1715). (26 aprile 1933-XI).

#### **Disegni di legge approvati dal Senato.**

Anche l'onorevole Presidente del Senato ha trasmesso, a norma dell'articolo 3, comma 5º, della legge 31 gennaio 1926, n. 100, i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1933, n. 157, che proroga alcune agevolzze fiscali a favore dell'industria automobilistica. (1687). (3 aprile 1933-XI).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 154, concernente l'indicazione del peso sui grossi colli trasportati per via d'acqua. (1693). (4 aprile 1933-XI).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 165, concernente l'istituzione dell'Ufficio per la preparazione dell'Organo previsto dall'articolo 4, lettera a), della legge 8 giugno 1925, n. 969. (1694). (6 aprile 1933-XI).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1933, n. 184, concernente l'istituzione di un premio per la seta prodotta nel Regno con bozzoli italiani del raccolto 1932. (1695). (7 aprile 1933-XI).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 201, recante provvedimenti a favore del comune di Campione. (1696). (7 aprile 1933-XI).

Tutti questi disegni di legge sono stati inviati alle Commissioni permanenti e agli Uffici, secondo la rispettiva competenza.

#### **Decadenza di decreti.**

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che in base all'articolo 3, ultimo comma, della legge 31 gennaio 1926, n. 100, hanno cessato di aver vigore i seguenti decreti:

Regio decreto-legge 29 gennaio 1931, n. 198, recante provvedimenti per favorire la razionale coltivazione delle cave di marmo

della Venezia Giulia, pertinenti alla Società « Cava Romana di Nabresina », mediante la installazione di impianti e macchinari e la costruzione di nuove opere.

Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 352, che concede la franchigia doganale all'orzo distico destinato alla semina.

I relativi disegni di legge per la conversione in legge saranno cancellati dall'ordine del giorno.

#### **Ritiro di un disegno di legge.**

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro dell'interno ha presentato il decreto Reale che autorizza il ritiro dal Parlamento del disegno di legge n. 1522, recante modificazioni alle circoscrizioni territoriali delle provincie di Avellino e di Benevento.

Il disegno di legge è stato pertanto cancellato dall'ordine del giorno.

#### **Interrogazioni con richiesta di risposta scritta.**

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario di Stato per le corporazioni ha trasmesso la risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole camerata Salvo Pietro, annunciata nella seduta del 17 marzo 1933-XI.

Sarà pubblicata, a norma del Regolamento, in allegato al resoconto stenografico della seduta di oggi (1).

Durante il periodo di aggiornamento dei lavori parlamentari sono state presentate interrogazioni con richiesta di risposta scritta dagli onorevoli camerati Forti, Bette e Chiurco.

Se ne dia lettura.

GORINI, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle finanze, per sapere se ritiene possibile e giusto che le Agenzie delle imposte procedano oggi a nuove verifiche nei riguardi della imposta sul vino per gli anni 1921-22, richiedendo agli agricoltori il pagamento di pretese notevoli differenze riscontrate, ed imponendo loro l'onere della prova negativa: quando è ammissibile e logico che, nella maggior parte dei casi, gli agricoltori stessi ed in special modo i più piccoli, non conservino, a più di dieci anni di distanza, la documentazione precisa dell'imposta pagata, e non siano quindi in grado di fornire la necessaria

(1) Vedi allegato n. XXVI.

dimostrazione negativa. E se non ritenga invece maggiormente rispondente a' sensi di giustizia ed anche di opportunità negli attuali momenti economici, che della imposta sul vino, abolita, fra i suoi primi atti dal Governo Fascista, non si parli più, qualunque siano le risultanze ad oggi presso le Agenzie: disponendo in pari tempo il rimborso agli interessati delle somme recentemente versate, non certamente volentieri e nella persuasione della giustizia della richiesta, ma solamente in seguito alla minaccia di azione coattiva. (Presentata il 25 marzo 1933-XI — Pervenuta la risposta il 5 aprile 1933-XI).

« FORTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere quali provvedimenti creda di adottare per evitare che si ripetano a danno della serietà e della rispettabilità della classe notarile le indelicatezze commesse da un maresciallo dei Reali carabinieri, di cui si è dovuta occupare la Corte di appello di Palermo con sentenza del 13 febbraio 1933. (Trasmessa il 12 aprile 1933-XI — Pervenuta la risposta il 25 aprile 1933-XI).

« BETTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle comunicazioni, per conoscere se non creda opportuno, data la grande affluenza degli stranieri in Italia, in occasione della Mostra della Rivoluzione e per l'anno Santo, di concedere sulla linea Ferrara-Roma, via Bologna, Firenze-Siena-Chiusi e Bologna-Roma, Via Firenze-Siena, le riduzioni accordate per altre linee ferroviarie. Questo in considerazione della grande importanza artistico-culturale della città di Siena. (Trasmessa il 15 aprile 1933-XI — Pervenuta la risposta il 26 aprile 1933-XI).

« CHIURCO ».

PRESIDENTE. Gli onorevoli Sottosegretari di Stato hanno trasmesso le risposte scritte anche a queste interrogazioni.

Saranno pubblicate, a norma del Regolamento, in allegato al resoconto stenografico della seduta di oggi (1).

(1) Vedi allegato n. XXVI.

### Registrazioni con riserva.

PRESIDENTE. La Corte dei conti ha trasmesso l'elenco delle registrazioni con riserva eseguite nella seconda quindicina del mese di febbraio 1933-XI.

Sarà stampato, distribuito ed inviato alla Commissione permanente.

### Corpus Nummorum Italicorum.

PRESIDENTE. Il Ministro della Casa Reale, per incarico di Sua Maestà il Re, ha inviato il XIV volume del *Corpus Nummorum Italicorum*, destinato alla Biblioteca della Camera dei Deputati.

Mi sono fatto interprete dei sentimenti di riconoscenza della Camera dei Deputati verso l'Augusto Sovrano per il prezioso dono.

### Ritiro di domanda di autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro di grazia e giustizia ha ritirato la richiesta autorizzazione a procedere contro l'onorevole deputato D'Addabbo, che è stata pertanto cancellata dall'ordine del giorno.

### Nomina di Ministri di Stato.

PRESIDENTE. L'onorevole Capo del Governo ha comunicato che Sua Maestà il Re con decreti in data 20 aprile 1933-XI ha nominato Ministri di Stato gli onorevoli dottor Pietro Fedele e Filippo Cremonesi, senatori del Regno.

### Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 gennaio 1933, n. 133, che proroga una norma transitoria circa la formazione dei Consigli di disciplina per gli ufficiali della Regia Aeronautica.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 gennaio 1933, n. 133, che proroga una norma transitoria circa la formazione dei Consigli di disciplina per gli ufficiali della Regia Aeronautica (Stampato n. 1678-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Ne do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto legge 5 gennaio 1933, n. 133, che proroga la disposizione transitoria prevista nella tabella (allegato 3), annessa alla legge 17 marzo 1930, n. 337, riguardante la formazione dei Consigli di disciplina per gli ufficiali della Regia aeronautica ».

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

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 135, che reca disposizioni relative al reclutamento degli ufficiali della Regia Guardia di finanza ed all'avanzamento dei sottufficiali e dei militari di truppa appartenenti al Corpo medesimo.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 135, che reca disposizioni relative al reclutamento degli ufficiali della Regia Guardia di finanza ed all'avanzamento dei sottufficiali e dei militari di truppa appartenenti al corpo medesimo. (V. Stampato numero 1681-A).

Su questo disegno di legge ha chiesto di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per le finanze. Ne ha facoltà.

PUPPINI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Propongo che nella conversione in legge di questo decreto-legge siano apportate due modificazioni. Una riguarda l'articolo 14 del decreto.

L'articolo 14 è così formulato: « Il Ministro per le finanze, potrà, inoltre, su proposta del Comandante generale ed indipendentemente da qualsiasi condizione di anzianità o vincolo di esami, promuovere al grado immediatamente superiore, fino a quello di maresciallo maggiore incluso ed entro il limite massimo di un ventesimo dei posti vacanti annualmente nel grado da attribuire, i sottufficiali e le guardie che abbiano conseguito, nell'esplicazione del servizio di istituto, risultati di merito straordinario e posseggano

i necessari requisiti morali, intellettuali e di cultura ».

Ora, siccome di questa possibilità devono potere usufruire anche gli appuntati, così fra le parole « i sottufficiali » e le parole « e le guardie » propongo che si inseriscano le parole « gli appuntati ».

Poi, all'articolo 14 propongo che sia fatto seguire un articolo 14-bis con questa dicitura:

« L'indennità spettante agli ufficiali della Regia guardia di finanza, di cui agli articoli 14 bis e 14-novies aggiunti al Regio decreto legge 24 luglio 1931, n. 1223, convertito nella legge 21 dicembre 1931, n. 1710, è regolata, agli effetti tributari, dalle stesse disposizioni vigenti per l'opera di previdenza a favore del personale civile e militare dello Stato ».

In questa maniera, l'Opera di previdenza delle Guardie di finanza viene ad usufruire delle stesse esenzioni fiscali di cui usufruisce l'Opera di previdenza per il personale civile e militare dello Stato, e cioè le domande di riscossione dell'indennità supplementare, le domande intese a conservare l'iscrizione alla Cassa e i documenti relativi sono esenti da tassa.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole relatore se è d'accordo.

BAISTROCCHI, *relatore*. La Giunta del bilancio è ben lieta di accogliere le aggiunte proposte dall'onorevole Sottosegretario di Stato per le finanze, in quanto esse rispondono pienamente allo spirito dell'attuale provvedimento legislativo, che tende ad avvicinare sempre più l'ordinamento del Corpo della Regia Guardia di finanza nei riguardi di quella che è la preparazione culturale e militare del personale ufficiali, sottufficiali e militari di truppa, alla preparazione dell'Esercito.

Io ritengo che dall'attuale provvedimento riuscirà assai avvantaggiata ed accresciuta l'efficienza della nostra Regia Guardia di finanza; ed anzi, a nome della Giunta, e sicuro interprete del pensiero dei camerati qui presenti, credo di dover dire una parola di viva soddisfazione per il modo come la Guardia di finanza, dai suoi ufficiali e sottufficiali ai militari di truppa, adempie al suo dovere in servizio dello Stato. E la dico tanto più volentieri in questo momento in cui noi approviamo un provvedimento, che, ripeto, contribuirà ad accrescere l'efficienza di questo Corpo, che tante benemerenze ha acquistato in guerra e acquista oggi in pace. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Allora diamo lettura dell'articolo unico con l'emendamento proposto

dall'onorevole Sottosegretario di Stato per le finanze d'accordo con la Commissione:

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 135, recante disposizioni relative al reclutamento degli ufficiali della Regia guardia di finanza ed all'avanzamento dei sottufficiali e militari di truppa appartenenti al Corpo medesimo, con le seguenti modificazioni:

a) All'art. 14, dopo le parole «i sottufficiali» aggiungere «gli appuntati»;

b) Dopo l'art. 14, aggiungere il seguente articolo 14-bis:

«L'indennità, spettante agli ufficiali della Regia guardia di finanza di cui agli articoli 14-bis e 14-novies aggiunti al Regio decreto 24 luglio 1931, n. 1223, convertito nella legge 21 dicembre 1931, n. 1710, è regolata, agli effetti tributari, dalle stesse disposizioni vigenti per l'opera di previdenza a favore del personale civile e militare dello Stato».

Nessuno chiedendo di parlare, l'articolo unico nel testo concordato fra Governo e Commissione s'intende approvato.

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 203, concernente provvedimenti tributari a favore dell'industria automobilistica.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 203, concernente provvedimenti tributari a favore dell'industria automobilistica (*Stampato* n. 1691-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione dell'articolo unico. Ne do lettura:

«È convertito in legge il Regio decreto legge 23 marzo 1933, n. 203, contenente provvedimenti tributari a favore della industria automobilistica».

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

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1933, n. 187, col quale viene aumentato il limite d'impegno stabilito con l'articolo 3 della legge 24 marzo 1932, n. 316, per annualità relative ad opere in concessione, nonché per contributi e sovvenzioni previste da leggi speciali.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1933, n. 187, col quale viene aumentato il limite d'impegno stabilito con l'articolo 3 della legge 24 marzo 1932, n. 316, per annualità relative ad opere in concessione, nonché per contributi e sovvenzioni previste da leggi speciali. (*Stampato* n. 1692-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Ne do lettura:

«È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 febbraio 1933, n. 187, che aumenta di lire 4,350,000 il limite d'impegno stabilito con l'articolo 3 della legge 24 marzo 1932, n. 316, per annualità relative ad opere in concessione, nonché per contributi e sovvenzioni previste da leggi speciali».

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

**Presentazione di disegni di legge.**

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Ministro dell'educazione nazionale. Ne ha facoltà.

ERCOLE, *Ministro dell'educazione nazionale*. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Riordinamento dei servizi amministrativi dei Regi Istituti d'istruzione superiore; (1718)

Contributo dello Stato per il funzionamento dell'Istituto di studi romani in Roma (1719)

Norme per la disciplina della professione di maestro di canto; (1720)

Per incarico dell'onorevole Capo del Governo e Ministro delle corporazioni, mi onoro

di presentare pure alla Camera i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 291, concernente la disciplina dei rapporti fra l'Opera Nazionale per i Combattenti ed il Ministero dell'agricoltura e delle foreste (1716)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 264, concernente l'unificazione degli Istituti per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni degli operai sul lavoro. (1717)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dell'educazione nazionale della presentazione di questi disegni di legge. Saranno inviati i primi due alla Giunta Generale del Bilancio, il terzo agli Uffici, e gli altri alla Giunta per la conversione in legge dei decreti-legge.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Ministro dell'aeronautica. Ne ha facoltà.

BALBO, *Ministro dell'aeronautica*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 aprile 1933, n. 292, che autorizza il Ministro per l'aeronautica a indire un reclutamento straordinario di ufficiali in servizio permanente effettivo nel ruolo servizi dell'Arma aeronautica. (1721)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dell'aeronautica della presentazione di questo disegno di legge. Sarà inviato alla Giunta Generale del Bilancio.

### **Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934.**

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 1933 al 30 giugno 1934 (*Stampato n. 1592-A*).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Primo iscritto a parlare è l'onorevole camerata Borriello. Ne ha facoltà.

BORRIELLO. Onorevoli Camerati! L'anno scorso, nell'intrattenermi, in sede di bilancio delle comunicazioni, sui provvedimenti ed i problemi relativi alla marina mercantile, formulai l'augurio che le condizioni internazionali di traffici fossero mutate in

maniera da consentire alla marina mercantile una più efficiente, più sana, e più rigogliosa vita, della quale essa ha bisogno, dopo il periodo travagliato della crisi e dopo la fortissima depressione degli ultimi anni.

Malauguratamente l'augurio non si è avverato, perchè non soltanto nel 1932 le condizioni dei traffici sono andate peggiorando, ma neanche gli indici del 1933 segnano una miglioria nei traffici stessi, sicchè si è resa necessaria la continuazione di quelle sagge provvidenze e della guida e dell'assistenza per mantenere le posizioni acquisite in attesa di tempi migliori.

Questa azione esercitata dal Governo fascista, con perfetta comprensione delle necessità, e la resistenza mirabile, se pur travagliata, dell'armamento italiano hanno accentuato la polemica e resa più acuta la critica sullo sviluppo della nostra attività mercantile sul mare, e sull'azione del Governo nel secondarlo.

Le somme investite in queste industrie sono ingenti, e rappresentano vari miliardi. Oggi esse stentano a trovare la salvezza nella travolgente tempesta della crisi. Tutti gli sforzi che si fanno a loro favore sono perciò perfettamente giustificati.

L'Italia deve guardare al mare come ad incontrastabile elemento di vita e di forza: tre quarti almeno delle sue frontiere sono bagnate dal mare.

Per il possesso di una coscienza marinara in Italia danno fulgido esempio ogni giorno i nostri valorosi marinai che sulle navi corazzate e nella vita pulsante sulle nostre navi mercantili portano fervore operante di disciplina e di fede italiana.

E la passione della nostra gioventù per il mare, è opera feconda della Lega navale, degli Istituti nautici e navali.

Ma una conoscenza del problema non è parimenti acquisita. Sicchè a volte si giudica di questa industria con dubbiosa fiducia e con errati criteri.

La nave non è paragonabile ad uno stabilimento industriale: essa è un complesso di attività unite ed inscindibili, per cui, mentre è possibile, in qualsiasi altra industria, di regolare la produttività di uno stabilimento a seconda della possibilità di collocamento del prodotto, la nave, se deve muoversi, non può, o molto relativamente può, ridurre le sue spese di esercizio.

Questa peculiare caratteristica della nave rende l'industria dell'armamento — specie in tempi come gli attuali — estremamente difficoltosa.

Sicchè, quando se ne discute, non bisogna dimenticare questo peculiare profilo della sua funzione.

Un eminente scrittore di cose marinare, nello scorcio del secolo passato, occupandosi della marina mercantile, così si esprimeva: « Vi sono delle tradizioni tanto tenaci che cedono lentamente dinanzi alla evidenza, tanto che finiscono col trasformarsi in un pregiudizio.

« Un concorso di circostanze ha contribuito a lasciar sussistere in Italia una tradizione secondo la quale la marina per noi, anzichè essere una necessità vitale, sarebbe piuttosto un complemento alla difesa del nostro paese, della nostra forza, quasi un lusso ».

E lo stesso scrittore, in altra parte, dice: « Una marina da guerra, il suo complemento lo trova in quella mercantile: è la mercantile che deve fornire gli equipaggi alla marina militare, che ne deve conservare le riserve; complemento quanto al materiale ne deve essere la base quanto al reclutamento del personale, perchè la gente di mare non si improvvisa, ma è il prodotto di uno stato di cose complesso, e tutto dipendente dalla marina mercantile stessa.

Come è solo con un conveniente sviluppo della marina mercantile che tutte le industrie navali possono svolgersi, consolidarsi, e corrispondere a tutte le necessità di una marina da guerra ».

E commentando quello che i Governi di allora avevano fatto, in senso negativo, lo stesso scrittore conclude:

« Così la nostra marina mercantile sorpresa dalla trasformazione del sistema velico in quello a vapore, è scaduta in un modo addirittura impressionante.

« Dopo quasi quaranta anni di vita nazionale abbiamo una marina mercantile dove non si ha neppure un solo vapore degno di competere, non diremo con i postali inglesi, francesi o tedeschi, ma neppure con quelli giapponesi o con quelli belgi.

« Abbiamo una marina sovvenzionata che è un museo di ferri vecchi. Quando ogni italiano saprà che avere una grande marina è per noi questione di interesse vitale, quando sarà persuaso che la marina militare e la marina mercantile si compenetrano e si confondono fino a formare un corpo solo, allora l'Italia tornerà ad essere una nazione marinara. Se all'inizio del nostro Risorgimento si fosse subito pensato fortemente e seriamente alla marina militare ed a quella mercantile, invece di mendicare la protezione del Mediterraneo noi avremmo una posizione predomi-

nante. Ma da noi si è voluto dimenticare che abbiamo una frontiera marina di seimila-settecento ottantacinque chilometri, mentre quella terrestre è di soli millenovecento chilometri, ma divisi tra tre nazioni, ma determinati dalla cinta delle Alpi con le maggiori altimetrie di Europa ».

Questa invocazione italiana è stata, a distanza di tempo, raccolta dal Governo Fascista che nella diuturna fatica del Duce e del Ministro, ha saputo indirizzare la nostra marina mercantile sulla via di un avvenire che corrisponde a quello che la Nazione va ogni giorno più radiosamente conquistando.

È perciò che i provvedimenti saggiamente adottati dal Governo, specie in questi ultimi tempi, ed esposti con tanta chiarezza nella eloquente relazione del camerata Bianchini, furono dalla Camera, con giusto senso di comprensione, approvati.

Ma a parte il desiderio di una maggiore comprensione del problema all'interno, esso è seguito all'estero, specie nei nostri riguardi, con occhio di diffidenza e di preoccupazione. Si potrebbe da ciò concludere che la via che battiamo sia la via giusta nell'interesse nazionale.

Se mi consentite, se non vi tedio, dilungandomi in argomento, mi soffermerò a parlare sui tre maggiori aspetti che formano argomento di studio e di discussione.

Il primo di tali argomenti è la questione delle demolizioni.

Secondo le ultime statistiche, il tonnellaggio mondiale, escluso il tonnellaggio dei laghi degli Stati Uniti d'America, è calcolato sui 66 milioni di tonnellate di stazza lorda. Nonostante un aumento del 15 per cento della popolazione mondiale dalla guerra ad oggi, i traffici mondiali si calcola siano, come quantità, gli stessi dell'anteguerra. Tali traffici sono diminuiti del 62 per cento in valore e del 26 per cento in volume in rapporto al 1929. Il tonnellaggio è aumentato invece dai 40 milioni circa di tonnellate dell'anteguerra in confronto ai 66 milioni attuali. Di talchè per le esigenze dei traffici vi è un supero di oltre 20 milioni di tonnellate con il conseguente disarmo di quasi 14 milioni di tonnellate stesse.

In Italia il disarmo ad un certo momento è salito sino all'incirca 800 mila tonnellate; è andato poi diminuendo, sicchè al principio di quest'anno, in Italia, vi erano all'incirca 600 mila tonnellate di navi in disarmo.

Il problema che ora si dibatte è, come adeguare il tonnellaggio ai traffici. Evidentemente, o aumentando i traffici o diminuendo il tonnellaggio. Per ora si ritiene che questo

ultimo provvedimento sia il più attuabile, per quanto anche esso sia di attuazione alquanto lenta. L'Italia è stata la prima ad adottare i provvedimenti legislativi a tale effetto con i premi di demolizione, seguita poi; quasi copiata, dalle altre Nazioni, come Germania, America, Giappone, ecc.

Il Dipartimento di commercio degli Stati Uniti d'America calcola che, al principio di quest'anno, l'ammontare del tonnellaggio disarmato era di dodici milioni e 650 mila tonnellate, contro i 14 milioni e 54 mila tonnellate nella metà del 1932. Questa diminuzione sarebbe la prima sostanziale diminuzione dal 1930 in poi. Ma è da rilevare che essa è di carattere negativo, in quanto è dovuta principalmente alla demolizione di vecchio tonnellaggio e alla riduzione delle nuove costruzioni, anziché al riassorbimento di tonnellaggio nei traffici mondiali.

Gli Stati Uniti hanno avuto la maggiore quantità di tonnellaggio disarmato al principio dell'anno 1933, con 3 milioni e 600 mila tonnellate contro 3 milioni e 400 mila tonnellate al 1º luglio 1932 e 3 milioni al 1º gennaio 1932.

La Gran Bretagna ha occupato il secondo posto con 3 milioni e 100 mila tonnellate disarmate al 1º gennaio 1933 e 3 milioni e 115 mila al 1º gennaio 1932.

E così continua la statistica, che pone l'Italia al settimo posto, con 638 mila tonnellate disarmate, cioè il 19 per cento del suo tonnellaggio.

Come si rileva dalla statistica suddetta, il processo è lento; tanto che in un anno è stato demolito soltanto il 10 per cento del naviglio in rapporto al tonnellaggio disarmato, cioè un milione e 400 mila tonnellate circa sui 14 milioni disarmati. È solo il 2 e un quarto per cento del naviglio mondiale. Tutte le Nazioni sono d'accordo nell'incoraggiare la demolizione con tutti i mezzi, in questo caso, anche con premio.

Il fatto che oltre 18 milioni di tonnellate superino l'età di venti anni, molte delle quali sono non economicamente rispondenti, rende inevitabile che la demolizione venga adottata su larga scala al più presto, onde rendere possibile una razionalizzazione del naviglio.

E qui merita di essere ricordato che il 1932 è stato l'anno in cui si è costruito meno di tutti gli anni, dal 1900 in poi.

L'Italia già demolisce 400 mila tonnellate, ossia più del 10 per cento del suo tonnellaggio totale, sostituendolo parzialmente col tonnellaggio giovane, abbondante oggi sul mercato, ma non di nuova costruzione, sicché

essa, mentre concorre a diminuire il tonnellaggio mondiale, non aggrava la situazione generale con le nuove costruzioni.

E a questo punto, si allaccia il secondo argomento della discussione, cioè quello relativo alle costruzioni e che interessa e la marina mercantile e i cantieri di costruzione.

Un programma di sola demolizione e di parziale acquisto di tonnellaggio di seconda mano, non può considerarsi politica rispondente allo sviluppo della nostra marina; e, la necessità di competere adeguatamente, in futuro, con le marine meglio attrezzate, si affaccerà a non molta distanza.

Fra le varie marine mercantili del mondo, l'Italia è al sesto posto nella tabella di percentuale di naviglio di età superiore ai 25 anni e col 28 per cento del suo tonnellaggio totale.

La grande maggioranza, se non la totalità di questo vecchio tonnellaggio, è costituita dalle navi da carico, perchè, per i servizi sovvenzionati e per le linee di maggior traffico per passeggeri e merci, con l'avveduta politica dell'ultimo decennio, il tonnellaggio italiano è stato rinnovato con costruzioni moderne e rispondenti alle necessità dei traffici. Costruzioni che fanno onore ai nostri tecnici e alle nostre maestranze e che hanno collocato la nostra bandiera in primissima linea in tutti i servizi marittimi regolari.

Non dobbiamo dimenticare che in passato, quando attraversavamo i mari e gli oceani sulle nostre mediocri navi, ci lasciavamo emozionare, se non commuovere, quando si profilava all'orizzonte la sagoma di una grande nave che batteva bandiera estera.

Oggi vivaddio, onorevoli camerati, noi ci commoviamo non solo e ci lasciamo emozionare quando vediamo profilarsi all'orizzonte la bandiera tricolore sui grandi colossi della nostra marina nazionale.

Ma non bisogna per questo trascurare la importanza della marina da carico. Il signor Mc Alistar, presidente della Chamber of Shipping, parlando nel febbraio ultimo della marina mercantile, chiamava i piroscafi da carico la spina dorsale della marina mercantile inglese; e bisogna pure tener presente i grandi benefici che la marina da carico arreca alla Nazione in tempi normali e di pace, e i nove miliardi che la Nazione italiana ha pagato durante la guerra alle altre bandiere, per trasporti nei propri porti.

La marina da carico italiana, già fra le più gloriose dell'epoca della vela, non ha saputo, o forse non ha potuto, segnare il passo nella trasformazione della marina ve-

lica in quella a vapore, e neppure oggi essa è tutta ancora sul piede di moderno progresso.

Se si eccettuano le costruzioni fatte durante e subito dopo la guerra e le ben poche ai tempi normali, la marina da carico italiana ha costituito il suo naviglio con tonnellaggio di seconda mano, spesso antiquato, venduto dalle marine più potenti che lo sostituivano con tonnellaggio nuovo.

È fuori dubbio merito grande e vanto di quei nostri armatori che seppero, con abili accorgimenti e con vera audacia, trarre vantaggio da tali navi e creare l'ossatura della trasformata marina mercantile italiana, provvedendo a più provetti armatori e a più esperti marinai.

Devesi evidentemente ad essi riconoscenza, ma non è possibile continuare in un sistema che mal risponde alle attuali esigenze dei traffici e agli interessi stessi degli armatori, in quanto che il costo dell'esercizio di una nave moderna si distacca troppo da quello di una nave antiquata e rende per quest'ultima molto difficile, se non impossibile, la resistenza nella concorrenza.

L'armamento italiano dovrà dunque, appena le condizioni glielo consentiranno, anche in questo settore della marina mercantile apprestarsi a rinnovare il suo naviglio, gradatamente e sapientemente, per non trovarsi ancora in condizioni di inferiorità ad una ripresa dei traffici, che sarà difficile e faticosa, prima che essa trovi il suo adeguamento, e dove si dimostrerà che le navi che potranno utilmente navigare sono quelle che avranno il minor costo di esercizio.

In alcuni ambienti in proposito si obietta che la nostra marina da carico, effettuando trasporti di merci povere, non ha bisogno di materiale nuovo e veloce.

Bisogna qui indendersi. Anzitutto che cosa sono le merci povere? Il grano, il carbone, il cotone non sono merci povere, sono merci di massa. Il loro quantitativo di trasporto è per altro diminuito, per il primo, perchè ogni nazione, per quanto è possibile, tende a ridurre l'importazione; per l'altro perchè va gradatamente sostituito da combustibile liquido e dall'elettricità.

Ma a parte queste considerazioni, va rilevato che sarà sempre la nave che meno costa nell'esercizio quella che potrà meglio sostenere la concorrenza, e che sempre più si diffonde il sistema delle linee regolari commerciali.

E infine, nel parlare di rinnovazione di naviglio fatta gradatamente e sapientemente,

si intende tener conto di tutte le necessità e di tutte le esigenze.

Del resto l'esperienza degli armatori italiani lascia tranquilli sullo sviluppo di questa azione, purchè si continui a dare all'iniziativa privata libero campo d'azione e sapiente assistenza.

Io so che il problema non è sfuggito all'attenzione del Ministro, sempre vigile e sagace tutore della nostra marina mercantile. Egli già da tempo mi ha fatto l'onore di intrattenersi con me sull'argomento, e certamente l'argomento stesso formerà oggetto dei suoi studi particolari e più approfonditi. La rinnovazione del nostro naviglio in genere e di quello da carico in ispecie si riallaccia al problema delle demolizioni e delle costruzioni. Ebbi già l'onore di sottoporre, tempo addietro, uno schema a Sua Eccellenza il Ministro a questo riguardo. Il tempo non era ancora pienamente maturo per delle decisioni; ma oggi noi vediamo che questo problema viene seriamente studiato da importanti paesi marinai, come per esempio, l'Inghilterra e il Giappone. È recentissimo il progetto sottoposto all'esame del Governo inglese da un gruppo di deputati rappresentanti i principali centri di industria delle costruzioni navali. Con esso si ritiene di potere assicurare lavoro a 270 mila persone, aumentando così la potenza generale di acquisto del paese di qualche cosa come 100 milioni di lire sterline.

L'idea è di costruire un milione di tonnellate lorde di navi mercantili per ogni anno, demolendo in pari tempo 2 milioni di tonnellate lorde all'anno, per tre anni, di navi vecchie e fuori uso. Tre milioni di tonnellate lorde costeranno, si calcola, 45 milioni di lire sterline. Si chiede che il Governo garantisca i pagamenti con pegni sulle navi per metà di questa cifra, cioè 22 milioni e mezzo di sterline. Il Governo ha chiesto di garantire gli armatori con 25 scellini per ogni tonnellata lorda, di navi demolite, da essere conteggiati sul prezzo di vendita. Questo progetto si pretende che non graverà affatto sui contribuenti. Il ragionamento a questo proposito è fatto così: anche se tutti gli armatori dovessero venir meno ai loro impegni, il Governo non potrebbe perdere più di 22 milioni di lire sterline, mentre ne avrebbe salvati, per sussidi di disoccupazione, almeno 54, e gli resterebbe pure sempre il pegno di garanzia sulle navi.

Resta alla saggezza e alla provata esperienza del Ministro l'esame di questo non lieve e difficile problema.

E passo ora al terzo punto, il più delicato, il più complesso, quello che ha sollevato all'interno, ma soprattutto all'estero, non poche polemiche: intendo riferirmi alle sovvenzioni e ai sussidi.

I colleghi mi consentiranno che io mi indugi più diffusamente su di esso, perchè l'argomento merita di essere una buona volta ampiamente sviscerato, per rispondere ancora a quelle critiche che, in buona fede o in mala fede, vanno sempre più accentuandosi, a volte dovute ad ignoranza dei fatti e delle circostanze.

Il presidente del *Lloyds Register*, ad esempio, nella sua relazione all'Assemblea generale del febbraio scorso, così al riguardo si esprimeva: « La Camera ha il dovere costante di assicurare la libertà dei mari e il diritto alle navi inglesi di transitare a parità di condizioni ».

Durante l'anno, la Camera, a mezzo del suo comitato di politica marinara, è stata chiamata ad occuparsi della seria situazione sorta per la restrizione del principio d'uguaglianza di trattamento creatasi a seguito della crescente politica di sussidi accordata da Governi esteri, e per l'impressionante diminuzione dei traffici mondiali.

Altri hanno parlato più specificamente dell'Italia, scatenando una campagna di stampa esageratamente avversa. L'argomento di questa campagna è il seguente: l'Italia, dicono, ha triplicato il suo tonnellaggio dall'anteguerra ad oggi con un sistema di sovvenzioni, palesi e nascoste, alle costruzioni ed alla navigazione.

Si aggiunge: questo processo è antieconomico e concorre a ostacolare quell'adeguamento alla parità di condizioni che da tutte le parti si invoca.

Invero non si capisce perchè tanta colpa debba farsi all'Italia, quando, secondo gli stessi calcoli del *Lloyds Register*, dal giugno 1913 al giugno 1931, il naviglio transatlantico per le navi di oltre 2000 tonnellate di stazza lorda è aumentato:

Nove volte, per gli Stati Uniti d'America; oltre 3 volte per il Giappone; più di due volte per l'Olanda: circa 3 volte per la Francia; da 2 a 3 volte per la Svezia; più di 3 volte per la Norvegia. La Germania è ritornata all'incirca al suo stato prebellico.

L'Inghilterra ha aumentato il suo tonnellaggio transatlantico di soli due o tre milioni di tonnellate, il che rappresenta una lieve percentuale in rapporto al tonnellaggio posseduto; ma essa già possedeva una enorme flotta ed ha rinnovato il suo naviglio, ren-

dendolo di una efficienza di gran lunga maggiore a quella che avesse nell'anteguerra. Allo stesso tempo, ha venduto alle marine minori il suo vecchio tonnellaggio, senza obbligo di demolizione, il che ha concorso a produrre quella inflazione che oggi si lamenta.

Quale era, e quale è la situazione dell'Italia?

Al 1914 l'Italia possedeva in piroscafi, oltre le 100 tonnellate di stazza, per 1.400.000 tonnellate. Questo tonnellaggio diminuito, per effetto della guerra, a 880.000 tonnellate nel 1918, risali a 2.100.000 tonnellate nel 1920, 2.400.000 tonnellate nel 1921, raggiungendo tale cifra, sia per il rimpiazzo delle navi perdute, sia a seguito del possesso per assegnazione o per aggregazione di circa 1.000.000 di tonnellate ex austro-ungariche, che le venivano quale erede di territori dell'ex Impero.

Al 1921, dunque, l'Italia possedendo circa 2.400.000 tonnellate non aveva fatto inflazione di tonnellaggio. Al 1931 il suo naviglio aveva raggiunto circa 3.300.000 tonnellate, ossia 900.000 tonnellate in più, che rappresentano il 50 per cento della sua flotta al 1920 e il 65 per cento in più sul tonnellaggio dell'anteguerra. L'Italia nell'aumentare la sua flotta ha tenuto conto che occorreva rinnovare in primo luogo il naviglio dei servizi sovvenzionati e quello delle linee di maggiore importanza, sicchè la nostra bandiera non più rappresentasse un « museo di ferri vecchi », come diceva il nostro scrittore del secolo scorso.

Ed è così che migliorarono enormemente i servizi mediterranei e transatlantici, si da destare l'ammirazione a volte, l'invidia spesso delle marine concorrenti.

Perchè nell'anteguerra mai si è parlato di sovvenzioni, di premi di navigazione, di premi di costruzione, che in Italia, come altrove, egualmente esistevano?

Perchè non si sentiva l'effetto di quei premi, perchè i Governi di allora non avevano avuto una veduta lontana dell'uso di quelle provvidenze, perchè l'Italia di allora non era l'Italia di Benito Mussolini.

Nel 1913-14 l'Italia spendeva per servizi sovvenzionati 24 milioni di lire. Aggiungendo i 27 milioni di lire per i servizi sovvenzionati dell'ex Impero, si ha un totale di 51 milioni di lire. A questa cifra va aggiunta quella del passivo relativo all'esercizio delle linee gestite dalle ferrovie dello Stato, in base alla legge del 1908 per i servizi postali Napoli-Palermo-Civitavecchia-Golfo Aranci-

Maddalena, in seguito passati all'industria privata.

Al 1922 la situazione, certamente precaria con i servizi gestiti per conto dello Stato, portava una spesa di 317,000,000 di lire per sovvenzioni.

Nel decennio, il Governo fascista ha riorganizzato i servizi, migliorandoli e riducendo la spesa, al 1932, a 263 milioni di lire.

Ma importante è il quadro di raffronto nei tre periodi citati: nel 1913-14 l'Italia eserciva 80 linee con una percorrenza annua di miglia 3.896.084; aveva 127 navi per l'importo di 242.000 tonnellate lorde con una età media di 21 anni; una velocità media di 10,8 e una velocità massima di 18 miglia. Sempre nel 1913-14 l'Austria Ungheria aveva 43 linee con una percorrenza annua di miglia 3.520.232, con 121 navi, per 388 mila tonnellate, con una età media di 21 anni e mezzo, una velocità media di 10,2 ed una massima di 18. E così in totale si avevano 123 linee, con una percorrenza di 7.416.316, con 248 navi per un importo complessivo di 630 mila tonnellate lorde.

Nel 1922 la percorrenza annua era di miglia 4.398.638 con navi 162 per tonnellate lorde 391 mila: età media 22,3, velocità media 10, velocità massima 18.

Nel 1932, eliminando le linee doppie e parallele, si avevano 130 linee con una percorrenza annua di miglia 7.142.144, con 224 navi, per 775 mila tonnellate lorde, con una età media di 14 anni, velocità media 13, velocità massima 20.

Dal suddetto prospetto si rilevano dati interessanti.

Il totale della spesa sostenuta nel 1914 per i servizi sovvenzionati dell'Italia e dell'ex Impero Austro-Ungarico, era di lire 50,685,493. Rapportando la lira oro del 1913-14 alla lira oro vigente si ha una somma di lire italiane 185,508,904, alle quali vanno aggiunte le somme del passivo delle linee esercite dallo Stato. E perciò, se i servizi fossero rimasti gli stessi, oggi si dovrebbero spendere almeno le stesse somme. Ma ben altra è la situazione. I sette milioni di miglia che percorrevano nel 1913-14 le navi dell'Italia e dell'ex Impero, erano spesso su linee parallele e concorrenti, e parte di esse erano percorse da navi di piccola portata e su brevi viaggi, specialmente per i servizi locali.

I sette milioni di miglia che percorrono oggi le nostre navi sono coperti da navi di ben altro tonnellaggio ed impiegati su grandi linee d'oltre oceano, pur conservando quelli che occorrono per gli ordinari collegamenti

delle nostre coste, con le nostre Colonie e con le altre terre mediterranee. Infatti, mentre il tonnellaggio complessivo nel 1913-14 era di 630 mila tonnellate, oggi esso è di 775 mila tonnellate, e tutte razionalmente impiegate. Invece di 21 anni del 1913-14, oggi abbiamo una età media di 14 anni. Basta considerare la sola differenza occorrente per la normale spesa di ammortamento, per rendersi conto delle maggiori occorrenze. Occorre far presente che il tonnellaggio più vecchio è impiegato sulle linee minori e commerciali, mentre su quelle di passeggeri e di grande traffico vi è tutto un tonnellaggio nuovo, moderno, e certamente meglio rispondente agli attuali bisogni dei traffici. Non va posta in ultimo la considerazione della maggiore velocità, che è sviluppata soprattutto sulle linee di maggiore importanza, mentre le velocità ridotte sono per i servizi minori e per i commerciali; e che mentre di piroscafi a 18, a 20 miglia se ne contava qualcuno per ogni marina, oggi ve ne sono parecchi, come il *Victoria*, l'*Esperia*, l'*Ausonia*, il *Conte Rosso*, il *Conte Verde*, il *Città di Catania*, il *Città di Genova*, il *Città di Napoli*, il *Città di Palermo*, il *Città di Tunisi*, ecc.

A questo miglioramento della flotta e dei servizi va aggiunto l'aumento delle linee; nonchè quello delle spese di esercizio, come combustibile, paghe e panatiche, provvidenze sociali, tasse, stipendi, sensibilmente aumentati, anche tenuto conto del rapporto dell'oro, indipendentemente dai maggiori oneri di ammortamento cui abbiamo accennato innanzi, e della quota d'interessi passivi; ed ancora le spese per l'esercizio di stazioni radiotelegrafiche e radiotelefoniche; che, se pure in corso di tempo, potranno non più interamente gravare sull'armamento, certamente oggi rappresentano un maggiore onere non indifferente. Se si tiene conto di queste ed altre minori considerazioni, si può ben dedurre che la cifra del 1913-14 vada sensibilmente aumentata, portandola almeno al doppio. Il che corrisponderebbe a parecchio di più di quello che oggi si spende.

È da tener presente che le sovvenzioni includono l'obbligo dei servizi postali, la cui spesa di trasporto è inclusa. E questo va detto specialmente a proposito delle linee utili.

Quali altri provvedimenti ha adottato lo Stato Italiano a favore della marina mercantile?

Compensi di demolizione; compensi di armamento e contributo agli interessi per il credito navale; compensi di costruzione e riparazione; premi di navigazione.

Parecchi di questi provvedimenti esistevano anche in passato, e prima della guerra; quelli di navigazione alla marina da carico (per quanto, abbiano avuto lunga applicazione in un alquanto lontano passato) e quelli di demolizione, sono di recente applicazione e di carattere transitorio e contingente; ed è da augurarsi, ancora una volta, che un prossimo risveglio dei traffici mondiali possa presto consentire alla marina da carico di ritornare nel campo della normale competizione, per fronteggiare, con i noli normali ed adeguati alle spese, le esigenze dell'esercizio delle proprie navi.

Si noti, per altro, che le somme spese per premi di navigazione, durante il 1932, stanziata per 70 milioni, si sono mantenute nei limiti della metà di tale stanziamento. Somma insufficiente agli armatori per fronteggiare molto più a lungo la situazione.

Non per amore di polemica, che è lontana dalle mie intenzioni, nè per tirar critica dalle citazioni, ma a solo scopo esemplificativo, e per me istruttivo, desidero ricordare alcune provvidenze adottate, in varie epoche, da importanti nazioni che dell'arte del navigare sono maestre.

Un giureconsulto napoletano del 700, Nicola Fortunato, nelle sue riflessioni sul commercio e la navigazione, così si esprimeva:

« Gli inglesi col celeberrimo loro Atto di navigazione del 25 settembre 1651, nomato il Grand'Atto, tra l'altro hanno proibito a tutti i vascelli non inglesi, o non ad essi appartenenti, di caricare qualunque sia cosa nel corpo d'Irlanda e d'Inghilterra per trasportarla in altri luoghi degli Stati britannici; mentre il commercio da vicino a vicino, da porto a porto dello Stato, non è permesso che ai soli vascelli inglesi, o di loro attinenza, esclusi gli estranei, sotto la pena di sequestro, e confiscazione.

« Di più vengono obbligati i mercanti nazionali a non trafficare se non con vascelli della nazione, e se stranieri, almeno con due terzi della marineria inglese: ed oltre a ciò, sono tenuti di dover prendere le mercanzie dall'Asia Minore e dall'Egitto al di qua dello Stretto di Gibilterra; e dalle Indie e dalla China al di là del Capo di Buona Speranza; come ben anche dall'America e dalle Canarie nei soli porti di Spagna. Inoltre le Colonie Inglesi Americane, non possono trafficare con altre nazioni senza vascelli inglesi ».

Don Girolamo Ostariz ci tramanda il contenuto della nota che il Duca di Monteleone, Ambasciatore di Spagna presso la Real

Corte di Londra, scriveva al Ministro del commercio: ai 19 di aprile del 1715:

« Vengono pochissime navi spagnuole in questi porti, e dopo l'ultima pace non vi si sono veduti che due piccoli bastimenti di Bilbao, caricati di poca lana e di alcune derate di Spagna. Questo proviene dal vantaggio che hanno le navi inglesi sopra quelle di tutte le altre nazioni, pagando 6 per 100 meno di diritti di entrata: ad oggetto che il Re Guglielmo fece questa legge per animare tutta la nazione al commercio. Inoltre come gli inglesi navigano con meno gente, ed a miglior mercato di noi, ne risulta che il nolo delle loro navi sia meno caro. Un altro vantaggio che parimenti godono gli inglesi si è che quando altrove trasportano le produzioni del Regno, come piombo, stagno, biada, carbone di terra, non si paga niente.

« Il Re accorda parimenti per un atto del Parlamento una gratificazione di due regali e mezzo di moneta per ogni stajo di biada che si asporti ».

È del 1927 il *Trade Facility Act*, che nel suo stesso titolo contiene tutto il programma che il governo da tale legge si riprometteva di svolgere.

Per esso venne rinnovata gran parte della marina mercantile britannica, aumentandone l'efficienza, e la legge stessa consentì finanche ad una delle nostre maggiori compagnie di avvalersene per costruire in Inghilterra uno dei nostri grandi transatlantici.

E ricordiamo che la costruzione del *Lusitania* e del *Mauretania* fu resa possibile mediante l'aiuto del Governo. La stessa Nazione paga ogni anno oltre un milione di lire sterline per i servizi postali; oltre le somme che corrispondono, allo stesso scopo, i suoi Dominions.

Gli stessi olandesi nel 700, fra le altre provvidenze per agevolare i traffici, avevano: « l'esenzioni e gli altri grandi incoraggiamenti che accordano agli inventori di nuove manifatture, a coloro che stabiliscono nuovi rami di commercio, ed a questi che sono i primi a portare presso di essi le scoperte di altre Nazioni per le quali l'autore è sempre dallo Stato largamente ricompensato ».

Ed ancora oggi, nonostante la politica contraria del Governo ad accordare sovvenzioni e sussidi, ha dovuto intervenire a sostegno di qualche sua maggiore società di navigazione.

Gli svedesi furono fra i primi a riservare alla propria bandiera il cabotaggio nazionale.

Ricordiamo quello che hanno fatto gli Stati Uniti di America per la costruzione

di una flotta di dodici milioni di tonnellate, che rappresentano il peso morto della marina mercantile mondiale (il tonnellaggio in disarmo è di 14 milioni di tonnellate). Io ricordo di aver assistito a Seattle, nel 1918, a riunioni di uomini di affari ed a volte con intervento di rappresentanti ufficiali, nelle quali si discuteva della imperiosa necessità di una grande marina mercantile americana. Il pensiero di quegli uomini veniva esattamente riprodotto nell'Editoriale del « The Marine News » di Seattle dell'aprile 1918.

Il titolo: Un sogno che sta per diventare realtà.

L'articolo dice:

« Abbiamo da tempo reclamata una vera marina mercantile americana, e per « vera » noi intendiamo: navi costruite di materiali americani, in cantieri americani, da lavoratori americani, gestite, comandate da americani e con equipaggi americani. Un « sogno », una « impossibilità », e simili facili sentenze sono state le risposte alla nostra manifestazione di questa speranza, e siamo stati in qualche modo compatiti per queste nostre selvagge ed inattuabili aspirazioni.

« Ed ora, con un governo che detiene il controllo della nostra navigazione e dei nostri cantieri, non dovremmo noi vedere una vera marina mercantile americana formata ed in esercizio alla fine di questa guerra non solo, ma che cresca, si espanda e si estenda? Sappiamo di poter costruire navi; sappiamo di possedere illimitate provviste di materiali; sappiamo di avere i più intelligenti e capaci lavoratori del mondo.

« Supponiamo che i piroscafi costeranno più cari per la costruzione?

« Ma noi ne abbiamo bisogno non soltanto come trasporti per il commercio, ma come strumenti ausiliari in guerra, ed il maggiore costo è cosa insignificante in confronto ai benefici ed alla protezione dei quali godremo col possesso di cantieri navali nostri in permanente efficienza e sufficienti per la costruzione di tutte le navi che ci occorreranno sia per traffici nazionali che esteri e con uomini capaci e di esperienza, pronti e competenti a costruirle.

« Noi abbiamo bisogno che i nostri concittadini ne siano armatori così che non sorgano complicazioni... E noi le avremo!

« Henry Howard a Boston sta lavorando per rendere facile alle nostre navi di avere presto comandanti, ufficiali ed equipaggi americani. Ma costeranno di più con esercizio americano! Anche questa è poca cosa in paragone della protezione della quale si av-

vantaggia la nazione con i suoi abbastanza numerosi cittadini, sufficientemente capaci per comandare e condurre tutte le navi delle quali abbiamo bisogno per scopi commerciali, in tempo di pace, per scopi guerreschi in tempo di guerra. Allora saremo realmente ed effettivamente una nazione indipendente e non prima.

« Un sogno? Sì, un sogno, un sogno che presto sarà realtà! »

E così sorse la grande marina degli Stati Uniti che è costata alla Nazione qualche cosa come 85 miliardi di lire in questi ultimi quindici anni, e ne costerà ancora.

Che cosa non ha fatto il Giappone in poco tempo per la sua flotta mercantile?

Noi ricordiamo che prima della guerra russo-giapponese, il Giappone aveva sulle sue navi mercantili ufficiali inglesi ed acquistava le sue navi quasi totalmente in Inghilterra. Oggi, mercè il concorso dello Stato, esso conta una flotta mercantile di circa 4 milioni e mezzo di tonnellate ed ha un elemento marinaio di primo ordine.

E che cosa non ha fatto la Francia e non fa tuttora per la sua marina mercantile, in sussidi e sovvenzioni? È del 28 marzo l'articolo del « Temps » sulla « Transatlantique ». Dopo aver esaminato le varie soluzioni per salvare la Compagnia dal disastro, propende per quella dell'intervento dello Stato e dice:

« L'aiuto dello Stato non può essere rifiutato, quando si pensa all'importanza degli interessi generali che difende, su tutti i punti del globo, una istituzione come la « Transatlantique », alle somme considerevoli che il suo traffico fa rientrare in ogni anno nella bilancia dei conti della nazione, alle forme così multiple del lavoro nazionale che essa alimenta, ai servizi di utilità pubblica che essa assume ».

E sono davanti al Parlamento le varie proposte per venire più efficacemente in aiuto della marina nazionale.

Senza parlare di quello che ha fatto la Germania, e di quello che fanno le nazioni di minore importanza marinara per migliorare ed incrementare le loro flotte.

Ora dunque si parli in plurale delle colpe, se colpe sono quelle che si vogliono addebitare solo all'Italia. Ma soprattutto non si dimentichi la storia passata e recente che dimostra come non sia stata l'Italia quella che ha seguito una politica che può giudicarsi oggi dannosa. L'Italia è stata obbligata a difendere l'esistenza della sua marina mercantile in un periodo in cui la situazione eco-

nomica e monetaria mondiale si è talmente aggravata assieme alla caotica politica esercitata da tutte le nazioni da far temere della possibilità di vita della sua marina mercantile. È umano pensare che l'entrata in servizio del « Victoria » sulla linea delle Indie e del « Conte Rosso » su quella dell'Estremo Oriente come quella del « Rex » e del « Conte di Savoia », con le altre quattro magnifiche unità, sulla linea del Nord America e le due nuove, su quella del Sud, abbiano in questi momenti resa più dura la concorrenza, ma occorre anche pensare che, a parte le necessità derivanti dalla politica italiana in questo settore, la loro costruzione risale a qualche anno fa, quando non si prevedeva che si potesse arrivare a quel precipizio al quale il mondo è stato trascinato dopo il 1929.

Io desidero che non si pensi che questa mia esposizione voglia suggerire un fine di non ricevere alle varie proposte ed ai progetti che si vanno formulando per risolvere i gravi problemi che travagliano così fortemente la marina mercantile mondiale. Al contrario, io sono favorevole a che l'Italia, sulla cui volontà di collaborare alla risoluzione di questa tremenda crisi non vi può essere dubbio, continui a portare il suo contributo anche nella ricerca della soluzione di questi difficili problemi che tanto da vicino la interessano.

Ma a me pare che si dia troppo peso alla questione dei sussidi, quando si dice che la loro eliminazione farebbe, quasi da sola, risolvere la crisi dei noli.

Quando la politica monetaria ed economica di tutte le nazioni avrà trovato una via di assestamento e quando altri provvedimenti ed accordi saranno stati adottati, quando un ritorno alla normalità sarà per ciò reso possibile, è fuori dubbio, anche la materia dei sussidi sarà riveduta.

Prima significherebbe voler ridurre a zero gli sforzi finora compiuti.

Onorevoli Camerati! Ho cercato di portare il mio contributo di chiarificazione a questa complessa materia dell'industria marinara e spero di esservi riuscito. Nel concludere su queste mie dichiarazioni, desidero rivolgere ancora alcune raccomandazioni a Sua Eccellenza il Ministro. Intendo riferirmi al problema assicurativo dei corpi, sul quale già lo scorso anno rivolsi uguale preghiera, desidero parlare anche dei diritti consolari che ha già formato argomento di esame da parte della Confederazione e dei Ministri interessati, questione che non è ancora risolta mentre la marina mercantile ha bisogno

di economizzare in questo, come in ogni altro campo.

Sospesa è ancora la questione del costo e dell'esercizio degli apparecchi radio a bordo. Sospesa è ancora una questione di carattere locale, quella relativa alla carovana dei facchini nel porto di Napoli, che non ha ancora trovata l'auspicata sistemazione, mentre non si inquadra nel sistema corporativo nostro. Una benevola considerazione io invoco a favore dell'Istituto superiore navale perchè i laureandi da tale Istituto possano vedere il titolo che essi conseguono più largamente apprezzato e valorizzato, specie nei concorsi e nelle carriere, nelle Amministrazioni, come in tutte le altre attività della marina mercantile.

A questo proposito io mi rivolgo al Ministro delle comunicazioni sapendo che non è direttamente a lui o esclusivamente a lui che dovrei rivolgermi, per questa speciale considerazione sull'Istituto Superiore Navale. Non vi è dubbio che la marina mercantile, per l'attuale sviluppo dei suoi mezzi, imponga una elevatissima cultura oltre che grande esperienza pratica in coloro che sono chiamati ad assumere i posti di comando alle macchine in coperta per la navigazione specie transoceanica; una delle finalità che determinò la erezione dell'Istituto Superiore Navale fu quella di organizzare gli studi superiori anche in detti campi applicati, per il perfezionamento dei capitani e dei macchinisti. È tale sua specifica finalità l'Istituto è, finalmente, in grado di conseguire dal corrente anno accademico 1932-33 in poi, per l'avvenuta attuazione delle due nuove sezioni, all'uopo istituite.

In tali condizioni, anche senza attendersi la riforma della legislazione marittima (che potrà venire col nuovo codice marittimo, e con le disposizioni complementari, già che il nuovo codice demanda a una legge particolare la disciplina dei gradi professionali, articolo 88), sembra indispensabile, più che soltanto opportuno, che fin da ora in modifica dell'articolo 65 del codice per la marina mercantile, sia stabilito con apposito Regio decreto-legge:

1°) che all'esame volontario per capitani superiori siano ammessi soltanto coloro che abbiano conseguito il diploma di perfezionamento rilasciato dall'Istituto Superiore Navale di Napoli (Sezione capitani);

2°) che il detto esame volontario abbia luogo su programmi approvati dal Regio Istituto;

3°) che altrettanto, e analogamente sia stabilito per il perfezionamento dei macchinisti.

Che nello studio per la ricostruzione della nostra marina da carico, il Ministro voglia tener presente la necessità e la opportunità di dotare la nostra marina mercantile di navi o almeno di sufficienti spazi ed adattamenti per trasporti di merci deperibili (banane, frutta, ecc.). La nostra esportazione agrumaria ed ortofrutticola deve conquistare altri mercati ed allargare la sua attività su quelli già acquistati. I servizi ferroviari sono troppo costosi per una larga espansione di tali esportazioni, e la via del mare deve segnare lo sviluppo.

Ed infine vorrei levare una parola a favore della marina velica. Fu vanto delle nostre grandi repubbliche in un passato glorioso. Ad essa gli uomini del mare guardano oggi come al simbolo della poesia del mare. Non può più resistere alla travolgente concorrenza della propulsione meccanica, e mano mano scompare. Ma per quel tanto che rimane, nelle mani di vecchi navigatori, modesti armatori, essa rende ancora utili servizi, e merita considerazione ed aiuto.

Onorevoli Camerati! Vincenzo Ricci Giustinapolitano nel suo Ragionamento sulla navigazione ed il commercio, così si esprimeva:

« Da tutte le cose per me si son dette, ognuno agevolmente può giudicare quanti vantaggi e quali comodità abbia tratto il mondo dalla navigazione e dal commercio. L'uno essendo fine dell'altra, e questa servendo a quella di mezzo: dandosi mano fra loro, e vicendevoli aiuti somministrandosi, spinsero i navigatori da una estremità all'altra della terra: fecero scoprire tanta estensione di essa per l'addietro sconosciuta; resero gli stati possenti; legarono l'universale degli uomini con forti nodi di giustizia, di amistà e di pace; ammansarono ed ingentilirono i popoli più barbari e feroci; sbandirono da' colti la corruttela del gusto; arricchirono gli umani intelletti di utili cognizioni; alleviarono il peso delle umane miserie con le comodità e delizie, che nei nostri paesi portarono da più lontani; grandissima utilità recarono alle scienze ed alle arti, che tanto servizio prestano ai bisogni ed agli usi del vivere; finalmente rendettero gli uomini, per quanto la condizione dei mortali poteva permettere, avventurati e felici ».

Ed io chiudo questo mio discorso, col formulare ancora una volta l'augurio che possano presto ritornare i tempi buoni che consentano alla marina mercantile di rendere tanti utili servizi all'umanità.

Questa volta l'augurio è propizio. Ce ne affida la politica del Duce, formidabile in-

terprete delle necessità dell'ora. Domine, se non despota, dei destini di Europa, accorto e sagace navigatore. Nella tempesta che sconquassa il mondo la nostra nave è guidata da mani forti e sicure, che dirigono verso i più lontani orizzonti la prua stellata dell'Italia rinnovellata, e lanciata sulle vie dell'Impero. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole camerata D'Annunzio.

D'ANNUNZIO. Onorevoli Camerati! Non è agevole esprimere in una sintesi lineare lo stadio cui è oggi pervenuta la lotta tra la locomotiva ed il motore a combustione interna dopo che l'immenso materiale da trasporto residuo di guerra ebbe costituito con le maestranze delle officine e con gli innumeri veicoli e conducenti rimasti inattivi, la ragione prima di questa concorrenza. Fino allora l'automezzo non soltanto non aveva disturbato, ma aveva deciso come arma di guerra su molti campi delle sorti dei combattenti, non soltanto riformando le estreme prime linee ma trasformando pure probabili insuccessi in vittorie definitive.

Il 24 maggio il Reale Automobil Club d'Italia provvederà a ricordare tanti oscuri sacrifici e tanti eroismi ignorati coi due piloni che in memoria dell'autista di guerra ha donato al Municipio di Trieste.

Però, come gli automezzi divennero uno strumento commerciale, l'ineguaglianza delle condizioni giuridiche, economiche e finanziarie in base alle quali devono le ferrovie lottare con essi aiutò molto lo sviluppo dei trasporti su strada e, mentre la massa del traffico non è più ripartita secondo le esigenze dell'economia pubblica, questa ineguaglianza contribuisce a svalutare il patrimonio investito nelle aziende ferroviarie.

Così, il problema finanziario delle ferrovie comincia a divenir connesso con la disciplina futura del traffico automobilistico e, siccome la politica ferroviaria è quasi ovunque identica, se ne preoccupano tanto i paesi in cui vige il sistema delle ferrovie private, tanto quelli in cui le ferrovie sono gestite dallo Stato.

Un rapporto del Consiglio di amministrazione e della Direzione generale delle ferrovie federali della Svizzera dedica tutto un capitolo alla svalutazione delle ferrovie causata dall'automobile e dall'inflazione nei paesi stranieri. In Svizzera, dove si calcola che le ferrovie perdano quaranta milioni di franchi all'anno per la concorrenza della strada, nonostante che una legge federale entrata in vigore il 25 novembre 1932 rechi notevoli limita-

zioni sul peso massimo e sulla velocità massima ammessa per gli autocarri pesanti, è stato pubblicato, per incarico delle ferrovie federali, sotto il titolo: « Missione e regime delle ferrovie nell'economia nazionale », uno studio del dottor Manuel Saitzew, professore a Zurigo, che reca un notevole contributo tecnico alla soluzione di questo problema. Attraverso diversi capitoli su « la situazione speciale delle ferrovie nell'economia attuale », su « l'importanza delle ferrovie per l'economia ed il corpo sociale », su « la struttura economica interna delle ferrovie », su « l'intervento dello Stato nell'economia ferroviaria », sul « costo dei trasporti e sulle tariffe nel traffico ferroviario », l'autore afferma che lo Stato, avendo posto le ferrovie al servizio dell'interesse generale, finì con l'imporre a questo suo strumento tutta una serie di compiti, dei quali soltanto alcuni dovevano essergli attribuiti. Pertanto, tutti quei sacrifici e quelle servitù ispirate ai principi dell'economia sociale che erano estranei al carattere industriale dell'azienda determinarono quei disavanzi accentuati poi dal ristagno degli scambi e dall'inflazione dei capitali investiti. Però, anche se le basi della politica dei trasporti non fossero cambiate, le condizioni delle ferrovie resterebbero ancora delicate per l'inflazione anzidetta e per l'eccesso dei pesi che gravano sulle spese di esercizio.

Intervenuta per di più la concorrenza dell'automezzo specie nel trasporto delle merci, il professore svizzero ne giustifica la sua capacità di concorrenza nella diversità di trattamento che, dal punto di vista della politica economica, lo Stato consente alla ferrovia e all'automobile. E, più precisamente, non è tanto la ineguaglianza delle qualità tecniche dei due mezzi di trasporto, nè il diverso loro valore economico che prevalgono, quanto la diversità dei regimi giuridico ed economico che regolano le aziende ferroviarie, e le imprese di trasporti su strada. La disparità delle norme che ai due sistemi si riferiscono e l'antinomia organica delle loro funzioni rispettive sono il riflesso dell'antitesi tra le direttive cui lo Stato subordina le ferrovie nel pubblico interesse e la indipendenza da questo interesse di cui invece si giova l'imprenditore di servizi automobilistici.

Per correggere questa disuguaglianza prima che le ferrovie indebolite dal regime d'eccezione cui sono sottoposte divengano sempre meno capaci di sostenere la concorrenza degli automezzi, la tesi svizzera intravede due soluzioni:

O le ferrovie saranno liberate dagli obblighi loro imposti ai fini della pubblica utilità e saranno in avvenire gestite secondo le norme dell'economia privata, oppure il traffico automobilistico sarà, in massima parte, incorporato in un organismo di trasporti controllato dallo Stato nell'interesse generale.

Ma queste due soluzioni estreme essendo difficilmente attuabili, si insinua tra di esse quella di una collaborazione ben disciplinata tra le ferrovie ed il suo concorrente. La ricerca delle modalità per questa transazione è stata perseguita in Inghilterra, dove, fin dal 1930, la legge detta « Road Traffic Act » pone sotto il controllo ufficiale tutti i servizi automobilistici e ripartisce il paese in 13 zone di traffico.

A capo di ciascuna zona vi sono tre commissari del traffico che hanno il potere di rilasciare le licenze per i servizi su strada. In una successiva relazione del 29 luglio 1932, compilata da una Commissione di esperti ferroviari e di imprenditori di servizi con automezzi, sono contenuti altri suggerimenti per una disciplina legale della concorrenza finora disordinata degli autocarri alla ferrovia.

Se non è desiderabile che i due mezzi agiscano in regime di libera concorrenza, è invece opportuna la loro coesistenza, purchè gli autoveicoli funzionino come affluenti dei maggiori servizi ferroviari, completando questi ultimi nei servizi accessori, specie per la resa e presa a domicilio delle merci senza imballaggio e pel trasporto dei prodotti agricoli, dei depositi ai carri ferroviari. Questo ultimo sistema è adottato dalle Ferrovie degli Stati Uniti d'America che hanno tentato di coordinare i servizi per ferrovia e per automobile per il tramite di Società ausiliarie di modo che tanto l'una che l'altro siano impiegati nel campo cui più sono idonei e rendano il massimo di servizi col minimo delle spese.

La questione non occupa soltanto gli ambienti ferroviari, automobilistici e commerciali, ma è stata pure discussa in taluni Congressi, tra i quali molto importante quello del Cairo.

A questo Congresso furono presentate due relazioni, una di Mr. Edwin C. Cox, direttore del traffico della Compagnia inglese Southern Railway, che esamina dal punto di vista tecnico, commerciale e contrattuale il regime vigente in Gran Bretagna, i suoi domini e colonie, in America, Cina e Giappone, ed un'altra di Mr. Villamil, capo della Divisione commerciale delle ferrovie del Nord della Spagna e dell'Ingegnere Cortes, del servizio commerciale della ferrovia Madrid-Sara-

gozza-Alicante, la quale ultima vale per gli altri paesi, Germania, Austria, Francia, Danimarca, Svezia, Rumenia, Spagna, ecc.

Secondo questi rapporti, è difficile valutare con precisione le perdite che le Amministrazioni ferroviarie attribuiscono direttamente alla concorrenza dell'automezzo a causa dei numerosi fattori variabili e soprattutto perchè ora tutto l'insieme dell'industria dei trasporti soffre del disagio economico mondiale. Tuttavia, nell'insieme, tutte le ferrovie del mondo hanno subito gravi perdite per la concorrenza della strada, specie quei paesi a popolazione densa e fortemente industrializzati e quelli che hanno prosperità di commerci in città prossime a grandi porti di mare. Questo accade sulla costa orientale degli Stati Uniti, in Inghilterra, in Germania, in Francia, in Danimarca ed in Svezia.

Ora se le ferrovie appartengono allo Stato, le perdite sono coperte dal Tesoro, e ne deriva un aumento di imposte per i cittadini.

Se invece, come in Inghilterra e negli Stati Uniti, le ferrovie sono private, ma la loro rete è vastissima, il loro impoverimento può avere ripercussioni gravi sulla consistenza economica della Nazione. Quindi, in un modo o nell'altro, se perdite vi sono, esse ricadono sulla collettività, per cui i relatori al Congresso del Cairo non esitano ad affermare che « l'industria dei trasporti su strada è sovvenzionata dai contribuenti ».

In tutti i paesi sopra citati i risultati della inchiesta rivelano che le misure legislative si propongono di ottenere gli scopi seguenti che sono comuni a tutti:

1º) un servizio su strada può essere organizzato soltanto in virtù di una concessione, e le autorità incaricate di accordare questa concessione devono tener conto dell'opportunità della scelta dell'itinerario, della misura nella quale questo itinerario è già servito, delle esigenze del pubblico e della coordinazione di tutti i mezzi di trasporto, compreso il trasporto per ferrovia;

2º) l'idoneità del richiedente ad assumere il servizio, l'impiego di veicoli in buono stato di funzionamento e l'osservanza di un orario e di determinate condizioni di lavoro per il personale;

3º) le spese di manutenzione delle strade sono a carico degli utenti e sono equamente ripartite tra le diverse categorie di utenti.

Il sistema delle concessioni è però più idoneo al trasporto su strada dei viaggiatori, dato che un gran numero di autocarri non esercitano un servizio pubblico e molte volte trasportano merci che appartengono al pro-

prietario del veicolo, di modo che per i camions sarebbe più opportuno il sistema della tassazione. Per cui sorge l'idea di una coordinazione dei due servizi, quello su strada e quello per ferrovia.

Un progetto di coordinazione di trasporti interni deve prima di tutto delimitare la funzione economica di ciascun servizio. Ma questi limiti sono variabili, non solo di paese in paese, ma pure di zona in zona, e diverse sono le necessità dei servizi, avuto riguardo agli interessi collettivi e a quelli degli imprenditori dei trasporti. Per tutelare gli uni e gli altri si giungerebbe alla nazionalizzazione dei trasporti, il che richiederebbe un organismo troppo complicato per essere efficiente.

Scartata quindi l'ipotesi di un sistema nazionale di trasporti, è più utile la ricerca di quella coordinazione che sia realizzabile dalle ferrovie stesse.

In questo campo le ferrovie di tutti i paesi hanno già progredito, sia esercitando direttamente dei servizi su strada, sia accordandosi con le imprese di trasporti automobilistici per le linee parallele ed affluenti. Poichè le lunghe distanze pongono un limite all'impiego economico degli automezzi e restituiscono alla ferrovia il suo monopolio, la necessità di una collaborazione vale fin quando i due mezzi di trasporto possono completarsi reciprocamente.

Molte di quelle restrizioni inerenti ai servizi ferroviari non han più ragione di essere e sono di danno alle ferrovie stesse. Per sostenere un servizio di concorrenza occorre un organismo più agile e più elastico e quindi adattabile alle mutevoli forme dei traffici moderni.

In quest'ordine d'idee sono forse gli elementi più certi di una equilibrata norma che governi su basi più conformi al pubblico interesse i trasporti ferroviari e quelli automobilistici.

Al Congresso del Cairo si contrappone un altro Congresso che ha riunito il 15 febbraio a Berlino 400 delegati di tutte le parti del mondo. La scelta di questa città non è forse dovuta al caso, perchè è appunto la Germania il paese in cui vigono attualmente le misure più restrittive contro l'espansione del traffico automobilistico, prima di tutte l'obbligo di non quotare tariffe in concorrenza con le ferrovie.

Secondo il programma dei promotori si è voluto « dare al pubblico la documentazione delle gravi conseguenze dei provvedimenti ostili all'automobile ».

Il Congresso doveva, secondo le parole del suo Presidente, « stabilire le condizioni nelle quali può funzionare il traffico automobilistico sulla base di esperienze positive e tenendo conto della qualità e dei vantaggi della rete ferroviaria ». Assurdo sarebbe il concetto di sostituire la ferrovia con l'automobile o viceversa. Entrambi i mezzi debbono integrarsi per servire la collettività, ed è necessario adeguare internazionalmente le norme dei singoli paesi circa i limiti di peso e di lunghezza dei veicoli, la loro sagoma, la questione del materiale, dei freni e dell'orario di lavoro dei conducenti.

Le conclusioni di questo Congresso sono una pronta risposta dei camionisti all'atteggiamento assunto dal Direttore generale della Reichsbahn, Mr. Dorpmüller, che nella seduta del 30 gennaio al Cairo sostenne, quasi con asprezza, le ferrovie dovessero conservare non soltanto il monopolio che la Nazione aveva loro affidato nel proprio interesse, ma si creasse un secondo monopolio per porre nelle stesse mani i due mezzi di trasporto. Per Dorpmüller, la « libertà abusiva » attualmente lasciata all'automobilismo commerciale dovrebbe cedere al riscatto da parte dello Stato di tutte le linee servite dagli automezzi.

Contro questo concetto troppo conservatore reagisce la nuova Germania di Hitler.

Inaugurando a Berlino il Salone dell'Automobile il cancelliere ha lodato lo sforzo dell'industria ed ha deplorato che un'errata politica fiscale ne abbia infrenato lo sviluppo.

Hitler ha poi annunciato che, nel riordinamento degli organi statali preposti al traffico, si propone di passare l'automobilismo dal Ministero delle comunicazioni al Commissariato dell'aviazione.

Prima di concludere con la parte che riguarda l'Italia non sembri inopportuno che io accenni alla legge che già il Governo di Francia ha decretato sul traffico automobilistico.

Come è noto in Francia l'esercizio delle ferrovie, tranne che per una piccola parte della rete, è affidato dallo Stato all'industria privata e precisamente alle Compagnie P.L.M. ferrovie d'Orleans, ferrovie del Nord, ferrovie del Mezzogiorno, ferrovie dell'Est, ferrovie dell'Alsazia Lorena.

Dalle discussioni che hanno preceduto il disegno di legge, è evidente che partecipando dei parlamentari ai Consigli di amministrazione delle Compagnie, gli interessi delle Compagnie siano stati attentamente considerati prima e poi appoggiati in Parlamento, in

relazione al problema della concorrenza, per cui l'intervento dello Stato fu preparato dagli uomini politici interessati nell'industria ferroviaria di Francia.

Nella esposizione dei motivi del disegno di legge presentato alla Camera francese per la determinazione del bilancio generale dell'esercizio 1933, a la pagina 29, sotto il titolo « Modificazione dell'imposta sugli automobili (articoli 37 a 44) » è detto:

« Il regime fiscale dell'automobile è attualmente, in Francia, pieno di lacune e di ingiustizie.

« Il solo possesso della vettura è colpito dalla tassa di circolazione che è basata unicamente sulla potenza del motore. Né l'uso cui serve il veicolo, né le sue caratteristiche esteriori intervengono nella valutazione dell'imposta. Non è perciò anormale che l'imposta colpisca egualmente due vetture di eguale potenza, l'una riservata all'uso personale del possessore e l'altra utilizzata per dei trasporti di merci o di viaggiatori a pagamento? Non è intollerabile che l'imposta non tenga conto né del peso del veicolo, né del suo ingombro, quando derivano da questi due elementi il danno causato alle strade ed il pericolo per la circolazione? »

Ed ancora: « per ristabilire una situazione che non è conforme né all'equità né agli interessi dello Stato, noi vi proponiamo di colpire di nuove tasse talune automobili finora privilegiate ».

Tasse sugli automezzi adibiti ad imprese di trasporto. I trasporti pubblici di persone e di merci non han cessato, da qualche anno, di crescere di numero e di raggio d'azione. Essi costituiscono per le ferrovie una concorrenza tanto più temibile in quanto essi non sopportano pesi fiscali equivalenti. La eguaglianza può essere ristabilita, istituendo a carico dei possessori di questi veicoli una imposta del 7 per cento sugli introiti dei trasporti di merci e del 12 per cento sui proventi del trasporto dei viaggiatori (articoli 37, 39 a 42). L'articolo 38 esonera dall'imposta le imprese di trasporti di interesse generale, quelle su concessione oppure con sussidio dello Stato, dei dipartimenti e dei comuni, e quelle di minore importanza, cioè esercitate con un massimo di due vetture.

Questa tassa si presume varrà al bilancio francese un introito annuo di 500 milioni di franchi.

Tasse sul peso e sull'ingombro. È necessario per intervenire nel regime fiscale dell'automobile la nozione del peso e la nozione dell'ingombro. Da una parte il peso è una

delle caratteristiche più sicure per indicare la destinazione di una vettura in quanto corrisponde al volume delle merci ed al numero delle persone che possono essere trasportate, e d'altra parte, il logorio delle strade è in funzione del peso dei veicoli, mentre è delle dimensioni e dell'ingombro di taluni veicoli che più soffre la circolazione.

La tassa sul peso colpisce le automobili di cui il peso totale massimo in ordine di marcia è di almeno 5 tonnellate e va da 600 franchi all'anno per veicoli e rimorchi, da 5 a 10 tonnellate, a 1000 franchi per veicoli e rimorchi di peso superiore alle 13 tonnellate. Quelli di peso da 10 a 13 tonnellate pagano 800 franchi.

Le risorse che si attendono da questa tassa si valutano a 118 milioni di franchi.

La tassa sull'ingombro colpisce gli autocarri, autobus, camions pesanti ed i rimorchi a grandi capacità di carico ed ha una tariffa annua che va da 600 franchi per una vettura, di più di 10 metri quadrati di superficie ed ingombro, e di più di 2 metri di larghezza, a 1000 franchi per una vettura di cui l'ingombro superi i 20 metri quadrati. Inoltre i rimorchi per vetture automobili pagano un diritto fisso annuo di 400 franchi per unità.

Da questa tassa sull'ingombro si prevede un maggiore introito di 117 milioni di franchi.

Infine, l'articolo 44 sottopone allo stesso regime delle strade ferrate tutte le imprese di trasporto che non fossero già soggette ad un regime speciale.

L'esposizione dei motivi sull'opportunità delle nuove imposte sugli automezzi conclude così:

«L'insieme delle tasse che proponiamo deve fornire un introito supplementare di 735 milioni di franchi, e non pare che esse possano comunque compromettere lo sviluppo di una industria vitale per la Francia. Esse saranno invece di efficace aiuto al bilancio, non soltanto per il loro apporto diretto, ma pure per la diminuzione indiretta delle spese che possono causare, e segneranno l'inizio di una più grande giustizia nel regime fiscale dell'automobile e contribuiranno a regolare sulle nostre strade il problema, già difficile, della circolazione».

La legge pubblicata nel *Journal Officiel* del 1º marzo 1933 reca queste disposizioni definitive:

1º) maggiorazione di cinque franchi per ettolitro delle tasse sulla nafta e sulla benzina;

2º) maggiorazione del 50 per cento delle imposte indirette sui trasporti per le imprese di trasporti che hanno più di due veicoli;

3º) istituzione della tassa sul peso che varia da 400 a 1000 franchi all'anno per veicoli e rimorchi che sorpassino le 5 tonnellate di peso, in ordine di marcia;

4º) istituzione della tassa sull'ingombro variabile da 600 a 1000 franchi all'anno per veicoli e rimorchi la cui superficie ecceda i 10 metri quadrati;

6º) istituzione della tassa sui rimorchi, per cui ogni rimorchio è soggetto ad un'imposta che va da 100 a 400 franchi, secondo il peso a cominciare da oltre 500 chilogrammi.

In Italia la disciplina dei trasporti automobilistici dei viaggiatori è stata da diversi anni attuata, controllata e armonizzata con i trasporti ferroviari. Queste norme, insieme col miglioramento della rete stradale, hanno molto favorito lo sviluppo dei pubblici servizi automobilistici che trasportano oggi oltre un miliardo di viaggiatori kilometro all'anno.

I trasporti camionistici per le merci hanno avuto grande incremento in questi ultimi due anni ed hanno già assorbito una quota di traffico ferroviario superiore al dieci per cento. Buona parte del disavanzo di questo anno è da imputare a questa causa. Si tratta di un minore introito di quattrocento milioni cui si dovrà far fronte a spese dei contribuenti.

Siccome il nuovo mezzo di trasporto, pur essendo un concorrente delle ferrovie, rappresenta in molti casi una indubbia convenienza economica, il Governo nazionale ha osservato fin dagli inizi della lotta come le due forme di attività si comportavano ed ha lasciato che ognuna di esse agisse in virtù delle sue proprie forze, per poterne valutare i risultati e provvedere poi opportunamente.

Questi risultati sono ora evidenti. La concorrenza, non solo tra la ferrovia e l'autocarro, ma pure tra i numerosi esercenti di autocarri tra di essi, ha originato un notevole fenomeno di inflazione nel campo dei trasporti, che pregiudica ogni fondamento economico, fa ribassare le tariffe in misura eccessiva, alimenta continui dissesti e si risolve in grave danno per tutte le imprese sia ferroviarie che automobilistiche, sia statali che private.

Anche le ferrovie italiane, come tutte le ferrovie del mondo, hanno dovuto concludere, dopo tentativi di ogni genere, che non è in loro assoluto potere di sostenere utilmente una concorrenza basata su quella diversità di condizioni economico-giuridiche cui accennavo dianzi. Parlando l'anno scorso sullo stesso argomento ricordai la prontezza con cui, per volere del Ministro, le ferrovie rag-

guagliavano la loro azione ai nuovi concetti industriali.

Nel rendere più elastici i servizi si disposero rilevanti e ripetute riduzioni per i viaggiatori in ogni occasione propizia a stimolare il traffico, riduzioni di tariffe generali per le merci, istituzione di treni rapidi e leggeri sia per viaggiatori che per merci, costituzione di servizi ferroviari con servizi automobilistici, i nuovi servizi dei colli espressi, dei bagagli a domicilio, abbandono delle rigide forme fiscali ed attuazione di ogni possibile collaborazione con gli automezzi, impiego delle casse mobili e delle automotrici su rotaie, modificazione del regime fiscale dei binari di raccordo in misura largamente favorevole agli utenti.

Per di più, giovandosi del tramite dell'Istituto Nazionale dei Trasporti, le ferrovie intendono ancora al ricupero di una sensibile parte di quel traffico che sfugge perchè accaparrato dagli automezzi.

Onorevoli camerati, dopo quanto ho detto per la parte internazionale, è da ritenersi sia opportuno anche per l'Italia un superiore intervento che regoli, anche a vantaggio degli stessi esercenti di auto-trasporti, la complessa materia della loro concorrenza con le ferrovie. Questo intervento dovrà assicurare alle due attività gli elementi necessari a vivere in ragione della loro potenzialità economica e della loro importanza per la Nazione.

Una momentanea divergenza di interessi, in un sistema economico come quello corporativo, dovrà risolversi in un superiore interesse nazionale, ed anche in questo si rinnoverà la dottrina romana che ricerca nell'equilibrio delle forze la coesione indispensabile per la potenza dello Stato. (*Vivi applausi*).

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

**PALA.** Onorevoli Camerati. Sulla parte del bilancio del Ministero delle comunicazioni che riguarda la marina mercantile noi abbiamo or ora ascoltato un discorso molto interessante del camerata onorevole Boriello, che ha trattato con ampiezza di documentazione un aspetto molto importante della situazione in cui oggi vivono tutti i traffici marittimi.

Il suo discorso acquista poi una particolare importanza per il fatto che rappresenta un po' una pagina di vita vissuta, data l'importanza dell'attività che l'onorevole Boriello svolge nel campo della marina mercantile.

Siccome io vi intratterò su qualcuno degli argomenti da lui toccati nel suo discorso, vi

prego di considerare la mia esposizione tenendo conto di quanto egli ha già detto, non perchè vi sia alcuna necessità di aggiungere qualche cosa al suo discorso, veramente interessante e completo, ma perchè, nella mia veste di presidente della Confederazione degli armatori mi parrebbe di mancare ad un mio dovere se non cogliessi questa occasione per precisare alcuni dati di fatto in risposta all'atteggiamento che viene tenuto, da diverso tempo, da molta stampa tecnica e da alcuni esponenti dell'armamento marittimo straniero, nei riguardi dell'attività della marina mercantile italiana.

Prima però di affrontare l'argomento che mi sono proposto di sottoporre alla vostra benevola attenzione, desidero esprimere il mio modesto plauso — nonostante la sua assenza — all'onorevole Bianchini, che anche quest'anno è stato profondo e coscienzioso relatore del bilancio della marina mercantile. Sono ormai cinque anni che l'onorevole Bianchini illustra come relatore questa parte di bilancio del Ministero delle comunicazioni, e tutti noi abbiamo notato come in questo egli sia sempre stato particolarmente felice. Anche quest'anno la sua relazione è un documento veramente pregevole per la precisione con cui viene prospettata tutta la situazione dei nostri traffici marittimi, per la sua ampia documentazione, e per la schietta compressione degli interessi italiani sul mare.

Desidero pure pregare l'onorevole Ciano di consentirmi di rilevare il fatto come si siano compiuti dieci anni che la Camera italiana ha avuto la felice possibilità nell'esaminare le condizioni della nostra marina mercantile, di legare a questo esame il nome e la personalità dell'onorevole Ciano (*Vivissimi applausi*), che la marineria italiana considera come il più tipico esponente delle sue virtù e delle sue possibilità. Non si dolga l'onorevole Ciano di questo mio rilievo che non deve essere considerato in nessun modo come una manifestazione dettata da altro sentimento che non sia quello della profonda e sincera devozione che serbano per lui tutti coloro che hanno la propria vita legata alle nostre fortune sul mare.

Tutti ricordiamo quali fossero le condizioni della marina mercantile italiana nel 1922 quando l'onorevole Ciano ebbe dal Duce il grave incarico di assumere la direzione del Commissariato della marina mercantile. Vi era allora tutto da fare: non esisteva un indirizzo nell'organizzazione della flotta, nè una disciplina nel lavoro dei porti, nè un programma circa l'attività dei cantieri.

L'armamento nazionale, disorientato per il complesso caotico di norme che venivano emanate dal succedersi dei diversi Governi, era completamente invaso dalla sfiducia come dimostra il fatto che nel corso del 1922 nessuna nuova impostazione di navi veniva compiuta negli scali dei nostri cantieri; nei porti vi era il caos completo, tanto che già era stato necessario il drastico intervento del Fascismo un po' ovunque, come testimonianza in modo speciale l'occupazione fascista del porto di Genova dell'agosto del 1922; i cantieri erano deserti senza alcun programma per il futuro.

Dieci anni di amministrazione fascista, onorevoli camerati, hanno non solo trasformato criteri e metodi in vigore nella marina mercantile e creato un complesso di leggi veramente organico e consistente, ma hanno dato alla nostra vita marinara un contenuto, un'anima, una volontà.

Io non voglio, onorevoli camerati, rifare a voi la rassegna del cammino percorso in questi dieci anni. Di certo voi non ne sentite il bisogno perchè avete quotidianamente vissuto tutte le tappe di questa ascesa; anno per anno la Camera italiana ne ha potuto misurare l'importanza nelle esposizioni fatte, da questa tribuna, dal nostro Ministro; ed anche dianzi ne ha sentito la sintesi, nella esposizione documentata con cifre del camerata Borriello. Questi dieci anni di lavoro continuo e appassionato cui ha fatto riscontro la piena comprensione degli armatori e della gente di mare, sono la ragione prima per cui la marina mercantile italiana ha potuto affrontare le gravi conseguenze economiche della crisi in questo ultimo periodo. Senza di essi, noi oggi ci troveremmo pienamente in balia della crisi, e la nostra posizione sul mare sarebbe veramente tale da relegarci nelle ultime posizioni nella graduatoria dei paesi marittimi.

La situazione del momento dei traffici marittimi è troppo conosciuta, perchè abbia bisogno di essere, da me, anche sinteticamente ricordata.

In questi ultimi anni, abbiamo assistito a una rarefazione sempre più forte dei traffici, sia nel campo passeggeri che in quello merci; nel primo, il movimento turistico si è ridotto al massimo grado; come anche quello, derivante da altre ragioni, nel campo delle merci, le statistiche, per quanto considerate sotto gli aspetti più ottimistici, hanno costantemente registrato flessioni spaventose. Tutti i paesi, nella lotta economica di questi ultimi tempi, hanno sempre più intensificato lo

sforzo per limitare i propri acquisti fuori di casa e perciò la rarefazione del traffico ha raggiunto un livello veramente impressionante, costringendo il commercio internazionale alla più avvilita inattività. Ciò ha portato a un risultato ben triste per la marina mercantile e che si può così riassumere: navi in disarmo, disoccupazione marinaia sempre più alta, noli a terra.

La realtà è che la marina mercantile è stata la vittima maggiore di tutta la crisi economica che si è scatenata sul mondo.

Tutti i paesi marittimi sono concordi nel rilevare come la crisi marinara abbia raggiunto una tale intensità, che non sia possibile più agli armatori vivere sul mare senza provvedimenti di natura eccezionale.

Questi provvedimenti vengono in tutti i paesi richiesti a gran voce ai rispettivi Governi. Alcune poi, fra le più importanti organizzazioni di armatori non si limitano a domandare l'ausilio dei propri Governi, ma prospettano la necessità assoluta di un'azione internazionale concordata fra i principali interessati e fiancheggiata da provvidenze di Governi, anche esse internazionalmente concrete.

Questi provvedimenti dovrebbero essere tali da elevare le attuali quotazioni dei noli, troppo basse, insufficienti a coprire persino le spese vive di esercizio. L'aspirazione di potere escogitare un mezzo che riesca ad elevare i noli, è quella che muove indubbiamente gli sforzi dei compilatori di progetti a questo proposito. Di questi ne sono stati varati molti, nell'ultimo periodo di tempo, ma nessuno di essi ha potuto resistere al vaglio di una critica seria ed ha immediatamente rivelato le ragioni della propria scarsa consistenza.

La insufficienza delle quote dei noli oggi praticati sul mercato è una conseguenza diretta della sovrabbondanza di tonnelloaggio rispetto al volume dei traffici.

Il problema pertanto è tutto in questi termini: o aumentare il volume dei traffici o diminuire il tonnelloaggio esistente. Poichè il primo di essi non si presenta come solubile direttamente per volontà degli armatori, nè per misure di un solo provvedimento di Governo, gli sforzi degli interessati si sono rivolti tutti verso la ricerca di un mezzo che porti all'attuazione del secondo punto del problema. Ma anche così limitato, esso appare irto di difficoltà. Come si può, in effetti, arrivare a una diminuzione del tonnelloaggio esistente? Non vi sono che due vie per arrivare a questo risultato. Evitando nuove costru-

zioni, distruggendo le costruzioni già esistenti.

Ma perchè queste soluzioni siano veramente efficienti è necessario che verso di esse si incamminino concordemente le categorie interessate di tutti i paesi marittimi.

In realtà il primo risultato, quello relativo alla diminuzione delle costruzioni, è stato raggiunto per forza naturale di cose. I cantieri sono ridiventati deserti un po' ovunque e perciò le statistiche dei nuovi vari e delle impostazioni testimoniano come si sia arrivati ad una situazione di assoluta inattività.

Nel secondo punto del problema invece, quello relativo alla distruzione delle costruzioni già esistenti e superflue, una soluzione di comune soddisfazione appare meno facile. Tutti i progetti fin'oggi presentati alla discussione si basano sulla necessità di un accordo internazionale fra gli armatori di tutti i paesi.

Tutti gli armatori si dovrebbero trovare d'accordo nel disarmare o demolire un certo quantitativo di tonnellaggio. I proprietari delle navi demolite dovrebbero essere indennizzati dalle navi che continuano a lavorare.

Questa è l'impostazione del problema fatta anche recentemente. Essa è in apparenza semplice, ma lo è solo in apparenza, perchè in realtà il problema è molto complesso e involge un insieme d'interessi che sono fra loro contrastanti e che non si riuscirà mai di mettere d'accordo.

Basta considerare un poco attentamente due soli punti della questione per ritrovare le ragioni vere della inconciliabilità degli interessi stessi:

1º) quale sarà l'elemento discriminatore per giudicare che la nave deve essere demolita?

2º) per quale percentuale ciascun paese dovrà concorrere a formare il tonnellaggio che deve essere demolito?

Sulla prima questione si è da molte parti fatto riferimento all'età, e in realtà è questo il solo elemento oggettivo che appaia pienamente. Tuttavia l'età non è un elemento sicuro e che influisca in maniera assoluta sulla capacità della nave. Questa, anche dopo raggiunta una determinata età, per certi traffici nelle attuali condizioni di mercato può essere più adatta ad esser sfruttata che una nave costruita posteriormente. Gli elementi che influiscono a determinare la gestione economica di una nave vanno valutati in rapporto al suo costo, all'ammortizzo già fatto, all'onere di assicurazione,

al genere di traffici a cui si riferisce, al costo del complesso del suo esercizio. Non si può formulare in proposito una norma generale e costante. La capacità e le possibilità economiche di una nave non possono essere giudicate altrimenti che caso per caso.

E allora come si fa a determinare se una nave deve essere demolita o meno, quando l'interesse diretto del suo proprietario non ha già preso una decisione in proposito?

Io pongo il problema, non lo risolvo; il problema però indica l'impossibilità materiale della risoluzione attraverso un accordo internazionale.

L'altro scoglio di non facile superamento è quello relativo alla percentuale di demolizione da effettuarsi in ciascun paese. Non è certo il caso di pensare ad una percentuale comune ad ogni paese, perchè così si rischierebbe di condannare navi tecnicamente in ottime condizioni a beneficio di altre costruite da altre nazioni di più scarso valore.

E allora nessuna delle soluzioni prospettate dagli armatori o scrittori marittimi in diversi paesi che si sono interessati della questione risponde a questi interrogativi in maniera soddisfacente.

La verità è che non vi è possibilità alcuna di soluzione per via di accordi internazionali. Il solo accordo possibile potrebbe raggiungersi sulla base dell'impegno da parte di ogni paese per un certo periodo di tempo di non impostare nuove unità; ma questo accordo se può essere approvato negli armatori, non può esserlo sicuramente dai cantieri.

Sul terreno internazionale non vi è quindi nessuna probabilità concreta di azione e mentre si discute si perde solo del tempo.

Un contributo alla soluzione può essere dato unicamente per l'azione diretta dei singoli paesi. Questo ha fatto l'Italia incamminandosi ancora una volta per la strada giusta.

Intensifichi ogni paese per conto proprio con i propri mezzi la demolizione del naviglio superfluo e giudicato antieconomico e si contribuirà seriamente alla soluzione del problema.

Gli Stati dovrebbero aiutare in questo senso come ha già fatto il Governo Fascista, ma gli incoraggiamenti dovrebbero essere limitati alla sola demolizione se non vogliamo che incoraggiando anche le nuove costruzioni permanga la difficile situazione che oggi tutti lamentiamo.

Incoraggiando solo le demolizioni, in Italia, in soli dodici mesi si sono tolte dal mercato dei traffici circa quattrocentomila

tonnellate di stazza lorda, cioè quasi il dodici per cento della nostra flotta. Se si fosse lavorato con eguale ritmo presso tutti i paesi, a quest'ora il tonnello in disarmo sarebbe molto minore e forse la soluzione del problema dei noli sarebbe meno lontana di quello che ci appare oggi.

Per questo va data piena lode al provvedimento che contempla il premio di demolizione per altre duecentomila tonnellate di stazza lorda di naviglio, ed è da augurarsi che l'esempio italiano trovi degli imitatori reali presso gli altri paesi. Basterebbero pochi mesi di reale azione in tal senso per dare una spallata non indifferente alle alte cifre del tonnello in disarmo.

Molto giustamente a questo proposito la relazione della Giunta del bilancio mette in rilievo come nonostante il forte quantitativo di tonnello avviato alla demolizione la nostra flotta non sia quantitativamente diminuita nel corso del 1932. A ciò contribuisce, oltre alle nuove grandi costruzioni entrate in linea nel corso dell'anno, il fatto che fu dagli armatori italiani acquistato all'estero un notevole tonnello.

L'età media e le caratteristiche tecniche di questo tonnello acquistato da armatori di navi da carico è tale da contribuire al miglioramento qualitativo della nostra flotta.

Questo fatto è un segno evidente che nell'animo della nostra gente marinara la fiducia nel mare e nei traffici non è spenta e non è male che così sia perchè è fatale che il ritmo dei traffici riprenda: lo vuole la legge naturale del progresso.

Questo senso di fiducia fa sì che la nostra posizione di nazione marinara non sia dalla crisi attenuata nel confronto internazionale. Mantenendo integra la consistenza del nostro tonnello noi conserviamo intiere le nostre possibilità per il domani.

Così facendo non perseguiamo alcun segno di megalomania nè dimostriamo di dimenticare il nostro prudenziale equilibrio. La politica marinara del nostro paese infatti non ha mai peccato di alcun inflazionismo; lo dimostrano i raffronti fra la consistenza della nostra flotta nel 1932 e la situazione del 1914, tenuto conto dell'importanza marittima della Venezia Giulia oggi ed allora.

Le percentuali di aumento della nostra flotta e di quelle degli altri paesi documentano come noi si sia fra coloro che hanno aumentato in misura più limitata. Se tutti quanti si fossero comportati col nostro stesso criterio prudenziale oggi nel mondo non

esisterebbero diversi milioni di tonnellate di naviglio in disarmo e forse tutta la situazione economica della marina mercantile internazionale sarebbe ben diversa.

È pertanto logico, dal momento che noi non abbiamo fatto alcuna corsa agli aumenti, che si cammini, con uguale prudenza nel diminuire la consistenza del tonnello nostro. Sono soprattutto coloro che hanno gonfiato artificialmente la propria marina che debbono decidersi a rientrare entro i limiti voluti da un ragionevole equilibrio nella ripartizione del tonnello nel mondo.

Questo nostro senso di equilibrio e di prudenza, a dire il vero, non mostra di essere molto apprezzato dai nostri concorrenti all'estero. L'onorevole Borriello ha richiamato con molta precisione la vostra attenzione sulla campagna sistematica e continua che viene quotidianamente condotta all'estero contro tutto il complesso della nostra attività marinara, ricorrendo molto spesso in appoggio a questa campagna a una vera e propria falsificazione di cifre e di dati di fatto. Io mi permetto di aggiungere qualche altro dato di fatto, a quanto egli ha brillantemente detto, non senza però prima notare che la campagna che viene condotta contro la marina mercantile italiana, pur essendo molto abile, tradisce chiaramente la preoccupazione che desta fuori d'Italia la nostra ardente passione di lavoro.

Non è questa una prerogativa del campo marittimo, perchè si manifesta anche negli altri campi; tuttavia nel settore marinaro si presenta con una intensità maggiore e non una violenza che spesso dimentica anche il tradizionale senso cavalleresco che sempre ha caratterizzato le competizioni degli uomini di mare.

Poichè non si può negare l'evidenza del progresso della marina mercantile italiana; poichè bisogna ammettere per forza la grande capacità di lavoro dei nostri cantieri, la meravigliosa classe delle nostre navi di gran traffico, l'instancabile attività della nostra valorosa marina da carico, si vuole trovare una spiegazione a tali affermazioni sempre più brillanti nel protezionismo marittimo del Governo fascista.

È questo il motivo dominante di ogni discorso, di ogni studio ogni qual volta si accenna all'attività marittima del nostro paese.

Si cerca in tal modo di spiegare come artificiale tutto il progresso raggiunto dal nostro paese in questo campo e naturalmente

ognuno trova in tale accusa una comoda giustificazione alla propria inferiorità nei nostri riguardi.

L'argomentazione dei nostri critici è completamente senza base alcuna.

Domando alla vostra cortesia, onorevoli camerati, di consentirmi alcune considerazioni documentate con dati di fatto inoppugnabili a questo proposito, in aggiunta a quanto avete udito dall'onorevole Borriello.

La critica svalutatrice e denigratrice si appunta sui cantieri e sull'attività della flotta.

In dieci anni del Regime Fascista i cantieri italiani hanno svolto un'attività costruttrice molto intensa. Essi si sono imposti all'ammirazione del mondo come costruttori di naviglio militare ed hanno gareggiato con i migliori concorrenti di Europa e degli altri continenti anche nelle costruzioni mercantili, dimostrandosi non secondi ad alcuno.

In dieci anni di Regime Fascista (1° gennaio 1923-31 dicembre 1932) dagli scali dei nostri cantieri sono calati in mare 261 unità, mercantili per 1.042.527 tonnellate stazza lorda che rappresentano esattamente il 5 per cento del tonnellaggio commerciale varato in tutto il mondo che fu di tonnellate stazza lorda 20.770.619.

Come attività complessiva di questi ultimi 10 anni i nostri cantieri per costruzioni mercantili vengono al quinto posto, preceduti dall'Inghilterra che segna il 48 per cento della costruzione mondiale, dalla Germania che segna l'11 per cento, dagli Stati Uniti che segnano il 6 per cento, dall'Olanda che segna il 5,10 per cento.

Ad ottenere questi risultati ha naturalmente contribuito l'assistenza del Governo Fascista e l'onorevole Ministro vorrà consentirmi di ricordare alla Camera che il complesso dei provvedimenti relativi prende nome dalla sua persona (*Approvazioni*).

Ma anche questa assistenza non avrebbe ottenuto così brillanti risultati, senza la passione, la tenacia, l'ardimento e la disciplina di tutti coloro che hanno dedicato e dedicano la propria fatica a questa industria ricca di rischio e piena di tanti problemi tecnici ed economici, per la cui soluzione occorrono cervelli fini e volontà ben temperate.

Voi tutti conoscete il complesso organico dei provvedimenti attuati per questa industria, provvedimenti che il Parlamento ha sempre confortato della sua più ampia simpatia.

Ma il criterio di aumentare le costruzioni navali non è una prerogativa italiana. Non meno che da noi tali costruzioni furono aiutate negli altri paesi, che col nostro gareggiano in questo campo.

Non è male fare la rassegna di questi aiuti e vedremo così che il protezionismo marittimo non è un fenomeno soltanto italiano. Costateremo, anzi, come, non da noi, ma negli altri paesi si sia esagerato nell'applicare il protezionismo.

L'Inghilterra è il paese che da molti lustri detiene il primato quantitativo nelle costruzioni navali mercantili. Dal 1901 al 1913 su circa 32 milioni di tonnellate di naviglio mercantile costruito nel mondo, circa 19 milioni furono varati nei cantieri della Gran Bretagna e dell'Irlanda: esattamente quindi il 60 per cento.

Dal 1919 al 1932 questa percentuale è scesa al 36,5 per cento, con circa 15 milioni sopra 40 milioni e mezzo di tonnellate.

L'Italia ha partecipato con 1,5 per cento alle costruzioni di prima della guerra, con 3,7 per cento a quelle di tutto il periodo del dopoguerra, e col 5 per cento a quelle del periodo posteriore al 1922.

Come avete visto, dopo la guerra la posizione di predominio dei cantieri inglesi si è allentata, ed è stata insidiata anche dai nostri cantieri. Ma questo, certo, non perchè il Governo inglese si sia disinteressato della lotta sostenuta dai suoi costruttori.

È noto infatti quanta importanza abbia avuto nella vita dei cantieri inglesi il « Trades Facility Act » contemplante la garanzia amministrativa per nuove costruzioni navali. Tale garanzia ha agito anche nei confronti di armatori non inglesi e in tal modo i cantieri inglesi hanno potuto accaparrarsi molte delle principali costruzioni del mondo.

Non va dimenticato a questo proposito che il « Trade Facility Act » ha data di nascita anteriore alla definitiva affermazione del Fascismo, risalendo al 1921. Per l'Irlanda le disposizioni stesse hanno avuto vigore fino al 1932.

Negli Stati Uniti d'America le industrie di costruzione e di riparazione ebbero sempre la più grande protezione da parte dello Stato, che concedette ad esse numerosi prestiti a basso tasso di interesse.

Dal 1920 al 1931 l'ammontare dei prestiti concessi è stato complessivamente di circa 153 milioni di dollari e nel 1929 il fondo dei prestiti per la costruzione di nuove navi o il miglioramento di quelle esistenti fu elevato a 250 milioni di dollari e il periodo per

il rimborso fu esteso a 20 anni. Il prestito può elevarsi sino al 75 per cento del prezzo di costruzione e l'interesse è di circa il 4 per cento quando trattasi di navi destinate al traffico internazionale. Va messa in confronto questa protezione con le norme del nostro credito navale che limitano il prestito al 60 per cento del valore della nave e danno i mutui ad un tasso sempre più elevato.

La Francia pratica da epoca molto lontana il più largo protezionismo ai suoi cantieri. Senza riandare agli insegnamenti della storia dei secoli passati, non si può fare a meno dal constatare che fu proprio la legislazione francese a segnare la strada dei premi ai costruttori navali con la legge del 30 gennaio 1881, che ebbe in seguito tanti imitatori.

In dodici anni per questa legge furono pagati 122.698.000 franchi di premi. Nel dopoguerra venne organizzato il « Credit Maritime ». Esso ha subito diversi perfezionamenti ed attualmente fornisce danaro a bassissimo interesse, in quanto lo Stato si assume il carico della metà di questo, praticandosi anche in questo campo condizioni molto più larghe del nostro credito navale.

In Germania nel dopo-guerra la ricostruzione della flotta fu tutta eseguita presso i cantieri tedeschi grazie agli aiuti dello Stato ed alle larghissime concessioni di danaro a bassissimo interesse. È poi risaputo quale fu la fine di tali prestiti, molti dei quali finirono per convertirsi, automaticamente, in veri e propri sussidi dello Stato ai cantieri, per metterli in grado di superare le difficoltà attraversate.

Nel Giappone anche recentemente i provvedimenti presi a favore della demolizione del vecchio naviglio sono stati subordinati all'obbligo di nuove costruzioni per le quali vengono stabiliti premi molto rilevanti.

Gli Stati minori non sono stati certo da meno dei grandi paesi marittimi. Ovunque si è largamente sovvenzionata l'industria delle costruzioni navali: dall'Olanda alla Norvegia, alla Svezia, alla Danimarca.

Persino i nostri vicini di Oriente, si sono sentiti l'anima pervasa da questo spirito marinaro ed hanno provveduto a sistemare i cantieri di Kraljevic.

Il Fascismo ha attuato una politica di sostegno delle iniziative dei nostri costruttori navali, ma non deve solo a quegli aiuti se i nostri cantieri hanno potuto, giorno per giorno, imporsi sul terreno della concorrenza internazionale.

Il segreto della nostra riuscita sta nel fatto di aver lavorato bene, superando sul terreno della qualità anche i concorrenti più agguerriti e di maggior fama.

A tale risultato si è giunti per la genialità dei nostri tecnici, per la capacità e la disciplina delle nostre maestranze che hanno sentito appieno l'orgoglio del compito ad esse affidato.

Con queste virtù si è vinto e l'opera di coloro che furono gli artefici primi di tale vittoria è talmente vasta ed imponente che non può certo essere diminuita da nessun tentativo di svalorizzazione partente dai concorrenti superati nella gara.

Nel campo della navigazione le denigrazioni contro di noi non sono minori che in quello delle costruzioni.

Tutti i giorni si ripete che la marina mercantile italiana deve i suoi successi al fatto che lo Stato la sostiene con larghe sovvenzioni.

Tanto perchè questa critica svalutatrice della nostra attività possa poi impressionare maggiormente, non mancano anche coloro che, in ogni occasione, non tralasciano dal dire le cose più strampalate sull'ammontare dell'entità degli aiuti dello Stato italiano alla sua flotta mercantile. Recentemente poi s'insinuava che non è possibile conoscere, con esattezza, tale ammontare.

Insinuazione di cattivo gusto che tradisce il proposito di denigrare il nostro Paese!

Tutte le spese dello Stato risultano nei bilanci, e perciò non esistono spese di carattere marittimo mercantile oltre quelle registrate dal bilancio del Ministero delle comunicazioni, marina mercantile.

Nessuna sorpresa, nessun nascondiglio pertanto in questo campo, come in nessun altro.

Le sovvenzioni da pagarsi alla flotta italiana mercantile sono:

Linee indispensabili . . . . .	L. 153,740,000
Linee utili . . . . .	» 101,800,000

A queste cifre debbonsi aggiungere quelle contemplate dalla legge sul premio di navigazione per la marina da carico e previste per tutto il 1933 in un massimo di settanta milioni.

In questi giorni si fa un gran parlare intorno a questo argomento. Non vi è riunione, a carattere economico, dove il problema non venga agitato ampiamente. Ne discute continuamente la stampa marinara, specie quella inglese, ne ha discusso la Camera di commercio internazionale, si crede che ne

discuterà la prossima Conferenza economica mondiale.

Tutto questo fervore di discussioni non turba minimamente l'armamento italiano, anche se da parte di molti, usi a guardare con senso di astiosa ipercritica alle vicende della vita italiana, si è soliti parlare della nostra attività marinara con espressioni non riguardose e travisando spesso cifre e fatti.

Quando si parla di marina sovvenzionata dallo Stato molti sentono il bisogno di citare l'Italia come esempio classico di protezionismo.

È necessario in materia di sovvenzioni alla flotta fissare alcune idee molto chiare.

Anzitutto le sovvenzioni non sono state inventate dal Fascismo.

In secondo luogo le sovvenzioni non sono una prerogativa italiana, ma esistono in misura più o meno alta presso tutti i paesi marittimi.

In terzo luogo lo Stato italiano paga in proporzione somme inferiori alla quasi totalità delle altre flotte mercantili.

Le sovvenzioni marittime esistevano prima del Fascismo.

Noi tutti ricordiamo (e l'onorevole Borriello ne ha parlato poco fa) come già il Ministro delle comunicazioni in un suo discorso al Senato ebbe a documentare che nel 1922 lo Stato italiano pagava per sovvenzioni alla flotta mercantile una somma superiore a quella pagata dallo Stato fascista in seguito.

Anche prima della guerra la necessità delle sovvenzioni marittime si era imposta all'attenzione dei Governi.

Il problema delle sovvenzioni marittime era anzi uno di quelli cui forse molta gente si appassionava anche troppo. L'onorevole Borriello ha testè rievocato alcune pagine interessanti relative ai precedenti italiani su questa materia, e pertanto non ho alcun bisogno di aggiungere nulla in proposito.

Le sovvenzioni marittime esistono in tutti i paesi.

Il problema delle sovvenzioni marittime ha sempre interessato tutti i paesi e fortemente li interessa oggi.

Uno sguardo fugace all'attività dei principali paesi marittimi ci documenta che tutti in una maniera o in un'altra vogliono venire in aiuto alla propria marina mercantile.

I modi di manifestarsi di questi aiuti sono i più svariati.

Anche su questo argomento il discorso del camerata Borriello è stato così denso di documentazione che a me non resterebbe

che pregarvi di considerare quanto egli ci ha detto con tanta autorità.

Ci ha egli dimostrato come la stessa Inghilterra, che è diventata la terra classica della protesta contro le sovvenzioni, abbia praticato il sistema per cui tanto si lagna in una misura abbastanza notevole in maniera diretta nei secoli lontani e lo pratici ancora oggi. Sotto il pretesto di contributi postali sin da molti anni si pagano anche in Inghilterra vere e proprie sovvenzioni. Attualmente esistono circa 14 servizi regolarmente sovvenzionati col pretesto del trasporto postale e l'erario paga una somma che arriva ai cento milioni di lire all'anno a questo proposito. Molte di queste linee ricevono delle sovvenzioni anche dai Governi dei Dominî con i quali assicurano le regolari comunicazioni.

Negli Stati Uniti d'America il protezionismo marittimo ha assunto le proporzioni più alte.

Sia prima della guerra, quando la flotta raggiungeva una importanza molto modesta in confronto agli altri paesi marinari, esistevano diversi contratti per sovvenzioni postali.

Nel dopo-guerra questi contratti hanno assunto proporzioni molto notevoli. Dal 1928 esistono ben 44 contratti per sovvenzione postale di durata decennale. Questi per l'anno fiscale 1932 importavano una spesa di circa 23 milioni di dollari di sovvenzioni.

Questo indipendentemente dalla gestione diretta di una parte della flotta fatta dallo Stato a mezzo dello Shipping Board. Questa gestione è costata al contribuente americano molte decine di milioni di dollari di passività. Secondo alcuni rilievi del Fairplay nel decennio 1922-1931 la gestione dello Shipping Board ha avuto un passivo di 241 milioni di dollari, senza tener conto di qualsiasi interesse al capitale impiegato e di qualsiasi ammortamento del valore del naviglio esercito.

Lo Shipping Board da quando fu istituito nel 1916 ha avuto dall'erario la somma di 3,611,000,000 di dollari, sulla quale nessun interesse è mai stato corrisposto. Una bazzeola come settanta miliardi di lire italiane!

Presso la marina mercantile francese il principio della sovvenzione è largamente ed apertamente praticato sin da epoca molto lontana. Nel dopo guerra il sistema delle sovvenzioni fisse è stato sostituito dal sistema del rimborso-spesa che viene applicato ai servizi per l'Estremo Oriente, l'Australia, la Nuova Caledonia, l'Africa Orientale, il Mediterraneo Orientale esercitati dalla « Compagnie des Services Contractuels des Messa-

geries Maritimes», per il Brasile e per il Plata eserciti dalla Compagnie di Navigation Sud Atlantique, per New York gestiti dalle Compagnie Generali Transatlantiche.

Lo Stato assicura a tutti una remunerazione al capitale di almeno il 5 per cento.

Largamente sovvenzionati sono anche i servizi con il Messico, le Antille, il Centro America, la Corsica, l'Algeria, la Tunisia e il Marocco.

Il bilancio per il 1933 del Ministero francese della marina mercantile ammonta a 667 milioni 593,931 franchi: esso comprende più di 423 milioni di franchi per sovvenzioni marittime. Tale cifra è però suscettibile di aumento, dato il sistema « a rimborso spese » delle sovvenzioni.

Nel Giappone il sistema delle sovvenzioni dirette è largamente adottato, esse vengono pagate sia a servizi regolari che alla Marina libera da carico. Per quest'ultima il premio di navigazione è in misura superiore a quello stabilito in Italia: trenta yens per tonnellata e per ogni migliaio di miglia percorse.

La Germania ha sempre aiutato in tutti i modi la propria flotta più che con sovvenzioni dirette, l'aiuto si è manifestato con un sistema di tariffe ferroviarie preferenziali per le merci esportate per i porti tedeschi.

Nel dopo guerra gli aiuti si sono specialmente manifestati con concessioni di prestiti a basso interesse.

Se facciamo un minuto confronto di tutte le somme spese dai diversi Stati marittimi in questi anni di dopoguerra per la propria flotta mercantile, con le somme spese allo stesso scopo da noi, non vi ha dubbio che risulterà che lo Stato fascista è stato anche in questo campo il più prudente.

Va tenuto presente infatti che una parte notevole delle sovvenzioni, e precisamente la cifra assegnata alle linee indispensabili maggiori e minori servono per assicurare servizi regolari fra il continente e le isole e fra il continente e le nostre colonie e sono una naturale conseguenza della conformazione geografica del nostro Paese.

È doveroso, oltre che logico, che lo Stato italiano si preoccupi di servire con una buona rete di comunicazioni tutti i punti del suolo nazionale anche se la gestione di tali servizi risulta contabilmente passiva. Sono anche passivi molti servizi ferroviari ed automobilistici, telegrafici, telefonici e postali che lo Stato mantiene in vita per assicurare a tutti i cittadini italiani una rete di comunicazioni decorosa.

Affare interno pertanto questo, che interessa unicamente i cittadini italiani e che non deve per nulla turbare i sonni degli ipercritici marittimi degli altri paesi che amano intrattenersi sulla nostra attività marinara.

Alla marina mercantile commerciale addebita al traffico internazionale vero e proprio, lo Stato italiano non versa come sovvenzioni vere e proprie che i 101 milioni assegnati alle linee utili.

Queste linee hanno però il grave compito di assicurare il collegamento del nostro Paese con i principali mercati mondiali ove l'Italia ha interessi considerevoli. Non bisogna infatti dimenticare che in giro per il mondo, sparsi per ogni località, vivono più di dieci milioni di italiani che mantengono vivi i propri rapporti sentimentali e materiali con la Patria e le nostre linee marittime servono anche a rendere sempre più attivi questi rapporti che altrimenti dovrebbero pagare la tassa di pedaggio ad altre bandiere.

L'Italia è un paese che da molti anni ha rinunciato alla politica del piede di casa, vuole partecipare a tutta la vita internazionale, vuole essere un elemento attivo della vita mondiale come ha dimostrato col sangue dei suoi figli e perciò desidera che la sua bandiera sventoli su tutti i mari e in tutti i porti che possono comunque interessare i nostri commerci.

È questo un diritto che ci proviene dall'aver battuto vittoriosamente i mari in tutte le epoche. La gloria di Genova, di Venezia, di Amalfi e di Pisa non deve essere solo motivo rettorico, ma è sprone per le generazioni fasciste.

Perciò lo Stato Fascista non ha voluto rinunciare a sostenere tutte le intraprese che hanno un contenuto economicamente sano.

Ma il complesso delle somme pagate a queste iniziative dallo Stato italiano non è proporzionalmente superiore a quanto viene fatto da molti paesi che hanno tradizione e capacità marinara molto inferiore alle nostre.

La realtà è che anche in questo campo da noi si è speso con intelligenza e perciò il danaro speso ha dato frutti migliori che altrove.

Da qualche parte le critiche sono diventate particolarmente insistenti per il provvedimento del premio di navigazione per la marina da carico. Ma anche per questo ogni critica è ingiustificata. La stessa misura del premio ne segna la caratteristica che è essenzialmente difensiva contro il persistere di noli bassi, dovuti alla presenza sul mercato

di bandiere che navigano a costi di esercizio bassissimi, perchè protette da interventi di Governo, o per il fatto che, presso alcuni paesi, si usa pagare gli equipaggi in maniera così irrisoria, che ripugna al nostro animo. Ci sono paesi in cui le paghe raggiungono limiti pari ad un terzo delle nostre. Per questo fatto, sul mercato dei noli, per quanto depresso, le offerte di stive sono state superiori alle richieste.

A tale situazione, già di per sè difficile, si è aggiunto nel settembre 1931 il deprezzamento della sterlina che si è risolto in un considerevole vantaggio per la marina mercantile inglese, che ha visto in tal modo ridursi automaticamente tutte le sue spese.

Questi due fatti hanno reso indispensabile un provvedimento di legittima difesa degli interessi della nostra bandiera.

Il provvedimento è servito ad evitare il disarmo di altri contingenti della nostra flotta da carico, che continua ad avere numerose navi ferme nei porti.

Non si è voluto operare alcuna discriminazione di bandiera, tanto è vero che, nonostante esso, i porti italiani continuano ad ospitare numerose navi di bandiera straniera; ed anzi la partecipazione della bandiera straniera al traffico dei nostri porti non è stata nel 1932 proporzionalmente inferiore a quella del 1931.

La bandiera inglese in modo speciale è stata attiva.

Onorevoli camerati, sono giunto alla fine del mio discorso, e vi ringrazio per l'attenzione cortese che mi avete prestato. Sono dolente per avervi dovuto infliggere un discorso contenente numerose ripetizioni di cose già eloquentemente dette dall'amico onorevole Borriello, ma ho voluto, per le responsabilità che mi provengono dalla carica che ricopro, dire una parola di chiarimento che potesse servire di risposta della Confederazione armatori alle numerose inesattezze che vengono affermate all'estero, quando si parla della nostra marina mercantile. Contemporaneamente desidero approfittare dell'occasione per rinnovare alla Camera l'assicurazione che gli armatori italiani fanno ogni sforzo per corrispondere degnamente alle cure con cui il Governo Fascista provvede ad assicurare la vita delle nostre iniziative marinare.

Essi lavorano con tenacia ed ardore, coscienti della grande importanza che la marina mercantile ha nel quadro della vita produttiva italiana, fieri di poter contribuire in tal modo alla realizzazione del programma

di potenza voluto dalla tenace volontà del Duce, e diventato ansia e proposito di tutto il popolo italiano. (*Vivi applausi*).

### Convocazione degli Uffici.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che gli Uffici sono convocati per domani alle ore, 15, con il seguente ordine del giorno:

#### *Esame dei seguenti disegni di legge:*

Autorizzazione della spesa di lire 825.000 per i lavori occorrenti a garantire la stabilità del nuovo grande magazzino, sito sulla banchina « Palazzo » della stazione marittima di Venezia; (1682)

Estensione alle espropriazioni per i suoli destinati all'Ospedale Policlinico Benito Mussolini in Bari degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, (serie 3ª) per il risanamento di Napoli; (1683)

Espropriazione, restauro e sistemazione della Casa ove nacque il Comandante Gabriele d'Annunzio, Principe di Montenevoso, ed ove morì la madre di Lui; (1684)

Avanzamento a scelta dei capitani anziani del servizio tecnico d'artiglieria, del servizio degli specialisti del Genio e del servizio tecnico automobilistico. (*Approvato dal Senato*); (1697)

Opposizione dei creditori in caso di riduzione di capitale nelle Società commerciali. (*Approvato dal Senato*); (1700)

Disposizioni per la disciplina del servizio di segreteria nelle Podesterie di Rodi e di Coò (Isole dell'Egeo); (1701)

Norme integrative delle disposizioni sul servizio di investigazione politica; (1702)

Approvazione della Convenzione italo-svizzera, firmata in Roma, il 3 gennaio 1933, relativa al riconoscimento ed all'esecuzione delle sentenze in materia civile e commerciale. (*Approvato dal Senato*); (1708)

Sistemazione giuridica di alcune categorie di dentisti pratici; (1711)

Ricostituzione del comune di Bottidda (Sassari); (1712)

Autorizzazione al Governo del Re ad emanare il Testo unico delle disposizioni legislative sull'ordinamento e sul funzionamento delle scuole italiane all'estero. (*Approvato dal Senato*); (1713)

Proroga al 30 giugno 1933 del termine di cui all'articolo 5 del Regio decreto-legge 15 agosto 1930, n. 1361, convertito in legge, con la legge 2 marzo 1931, n. 283, relativo alla Unione Cooperativa Milanese dei Consumi. (1715).

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

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del bilancio delle comunicazioni.

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

CHIARINI. Onorevoli Camerati, uno dei problemi più gravi che oggi si presenti per l'economia dei trasporti terrestri è quello d'impedire, o quanto meno di ritardare, la progressiva svalutazione del patrimonio ferroviario, determinata dalla scarsa utilizzazione degli ingenti capitali investiti nelle grandi Reti; problema questo, che ha non poche analogie con quello della utilizzazione della mano d'opera esuberante ai bisogni attuali della produzione.

A complicare poi maggiormente il problema, che è uno dei tanti derivati dalla crisi mondiale, si aggiunge il fatto nuovo, di questi ultimi anni, del rapido declinare del monopolio delle ferrovie, il quale, per oltre tre quarti di secolo, fu il presupposto economico del sistema dei trasporti terrestri e degli ordinamenti legali e tariffari delle stesse ferrovie, specie di quelle dell'Europa continentale; la trazione a motore ha ormai invaso la strada e, dando prova ogni giorno di sempre maggiori possibilità, reclama, in nome del progresso, che le si lasci libero il passo, perchè possa vittoriosamente contendere alle ferrovie non pochi traffici, ai quali queste fino a ieri, servirono, garantite da un regime di quasi completa esclusività.

L'onorevole Ministero delle comunicazioni, nel presentare alla Camera per la conversione in legge il decreto 14 dicembre 1932, n. 1496, che introdusse sostanziali modificazioni alla legislazione in materia di ferrovie e tramvie concesse, sottolineava che « il rapido sviluppo dell'automobilismo rivoluzionando l'economia generale dei trasporti, aveva portato un fiero colpo al monopolio ferroviario, specialmente a breve percorso ».

Naturalmente, il fenomeno ha investito anche il nostro più grande e veramente glorioso organismo ferroviario di Stato, che tanto ha concorso all'unità economica e morale della Patria, alla conclusione vittoriosa della grande guerra, al consolidamento del Regime e allo sviluppo di tante magnifiche attività che sono caratteristiche dell'Italia Fascista.

Cercherò brevemente di analizzare le gravi conseguenze che derivano dal declinare del monopolio ferroviario ed accennerò a qualche mia idea su una possibile soluzione

integrale del problema dei nostri trasporti per via di terra.

È risaputo che il monopolio di fatto che le ferrovie dettennero in passato ebbe per contropartita, fin dall'origine, l'obbligo di soddisfare, anche nei periodi di punte eccezionali, alla domanda di trasporto del pubblico e di usare assoluta parità di trattamento a tutti gli utenti, mediante la pubblicità e l'inderogabilità dei prezzi e delle condizioni di trasporto.

Quanto ai prezzi, è noto il criterio assunto dalle tariffe ferroviarie, delle divisioni delle merci in numerose classi, per tener conto del loro valore più che del costo del servizio; poi l'altro criterio della differenzialità, a seconda della distanza, in modo da favorire i trasporti a lungo percorso, in Italia numerosissimi, data la struttura della penisola e la diversa economia delle sue regioni estreme che determinano forti correnti di traffico in senso nord-sud e viceversa; ed inoltre l'altro, di non tenere conto nella formazione dei prezzi di tutti i percorsi a vuoto del materiale inviato a prendere carico, condizione questa per noi onerosissima, a causa della stessa configurazione geografico-economica del Paese, e finalmente i tanti criteri estranei all'esercizio, che influiscono sul nostro ordinamento tariffario, il quale deve soddisfare ai più svariati interessi di origine generale, tutti però tendenti al maggiore potenziamento della Nazione.

Ora, è evidente che, franato il presupposto del monopolio, e sviluppatasi la concorrenza camionistica con la acquisizione di un numero notevolissimo di trasporti di merci di ogni genere a breve distanza e di quelle ricche che percorrono anche medie e grandi distanze; lasciata al mercato dei noli degli autotrasporti la libertà di formare i prezzi solamente in rapporto alla domanda ed all'offerta ed alla convenienza economica dell'esercente, prescindendo, cioè, da ogni finalità d'interesse pubblico, dall'obbligatorietà del servizio e della parità di trattamento; l'attuale sistema delle tariffe ferroviarie, mentre risulta, per la sua stessa struttura, ormai inadatto alla difesa del traffico della concorrenza, mantiene in essere un complesso di oneri che le aziende ferroviarie non sono più in grado di sopportare, anche per l'accentuarsi della tendenza a lasciare alla ferrovia solamente il traffico delle merci povere, che si trasportano a lunga distanza, essendo queste doppiamente favorite, nella tassazione, dalla classe bassa e dalla differenzialità.

Si verifica quindi che, quanto più crescono le possibilità di assorbimento di traffico da

parte degli autoveicoli, grazie ai perfezionamenti tecnici, al loro aumento di potenza, alla riduzione dei costi di esercizio ed alla sfrenata concorrenza che si fanno fra loro le stesse imprese camionistiche, tanto più si accentuano il disquilibrio e l'antitesi fra i due regimi regolatori dei trasporti terrestri, avendosi, da una parte, tutti gli autotrasporti merci per conto di terzi e gli autonoleggi per i passeggeri, che godono della maggior libertà industriale e commerciale, se si escludono poche restrizioni di ordine tecnico, imposte essenzialmente da ragioni di incolumità pubblica, dall'altra parte, l'esercizio ferroviario, impastoiato da innumerevoli vincoli di carattere legale, tariffari e tecnico, taluno dei quali, essendo inerente alla natura stessa del mezzo, sarebbe insopprimibile, quand'anche fosse possibile per le ferrovie un diverso orientamento in materia di prezzi e di obblighi verso i singoli utenti e la collettività nazionale.

Evidentemente, la coesistenza di tali sistemi economici non può non generare le più stridenti incongruenze nei prezzi dei trasporti; non determinare sperequazioni fra regime e regime, non alterare le zone di influenza dei mercati, e, per quanto più specialmente si riferisce alle tariffe ferroviarie, non provocare diversi provvedimenti di carattere empirico e contingente, per la difesa dei traffici ferroviari, in certo qual modo, dagli assalti della concorrenza.

Così avviene che le ferrovie esercitate dallo Stato Fascista, cioè le ferrovie messe al servizio della Nazione con tutti i loro uomini e con tutti i loro mezzi, vengono a trovarsi nella competizione, in condizioni più sfavorevoli, con imprese che non perseguono fini di pubblica utilità; ed esse, se vogliono con qualche efficacia contrastare la concorrenza, devono spesso rinunciare a taluni postulati che sono stati la base di un sistema di equilibrio dei prezzi, di solidarietà economica fra le regioni, di assoluta eguaglianza fra gli utenti.

La situazione è dunque molto delicata e ci pone interrogativi di eccezionale gravità, ai quali conviene rispondere piuttosto sollecitamente, prendendo l'orientamento che risulterà più conveniente per la nostra economia, la quale, affrancata da vecchi preconcetti dogmatici, è ormai protesa a realizzare il maggior bene possibile per la compagine nazionale; ciò che, in definitiva, rende partecipi tutti i singoli di benefici, che, altrimenti, non avrebbero potuto conseguire.

Epperò io mi domando: se è giustificata col nostro Stato corporativo, nel quale tutto deve essere coordinato ai fini di una superiore unità morale, politica ed economica, la coesistenza di due regimi così disparati per trasporti di merci della stessa specie, dello stesso peso, fra le stesse località.

E devo precisare che intendo parlare non di quei trasporti che il singolo esegue per conto proprio e con mezzi propri; ma di quelli eseguiti per conto di terzi ed organizzati, più o meno solidamente, in forme aziendali.

Ora, la pratica mi ha dimostrato che molte merci passate a tali trasporti non hanno abbandonato la ferrovia per ragioni di celerità o per altri vantaggi peculiari offerti dal mezzo automobilistico; ma soltanto in conseguenza della estrema mobilità del mercato dei noli degli autocarri che consente alla concorrenza di scendere improvvisamente ad un livello di prezzi inferiore a quello della Ferrovia, e prima ancora che questa possa parare il colpo.

Perché, o Camerati, sia detto ad onore delle nostre ferrovie, esse, di fronte alla crisi ed alla concorrenza, si sono sempre sforzate di reagire, sia col migliorare i servizi, sia con l'adozione di speciali riduzioni di tariffa; ciò che praticamente ha loro consentito di attivare qualche traffico, di riprenderne altri già deviati o di mantenerne alcuni già attaccati dalla concorrenza. Ma poiché le possibilità di questa ultima aumentano con sensibile progressione, mentre i provvedimenti tariffari e gli altri adottati dalle ferrovie, per realizzare ogni possibile economia nell'esercizio, non sono certo suscettibili di sviluppo indefinito, che anzi, portati oltre certi limiti, comprometterebbero decisamente la regolarità dell'azienda, a me pare ormai necessario l'intervento dello Stato, nella sua veste specifica di regolatore dell'apparecchio economico, per disciplinare in modo permanente, univoco ed organico la complessa materia dei trasporti terrestri, eseguiti per conto di terzi.

Una disciplina del genere imposta dallo Stato corporativo, saprà certo superare chiusi egoismi, preconcetti di singoli e di gruppi, ed indirizzerà gli organismi in contrasto allo stesso fine, precipuo ed immediato, dell'interesse generale della Nazione.

Perché non v'ha chi non veda quanto sia deprecabile una precipitosa svalutazione del patrimonio ferroviario, che oggi ascende ad oltre 39 miliardi di lire e che da qualche anno è in continuo accrescimento a causa

degli ingenti investimenti dedicati all'elettrificazione delle linee; e quanto gravi i danni di ordine particolare e generale che deriveranno al Paese, se non si sfruttassero al massimo grado le linee elettrificate, dalle quali invece dobbiamo attenderci grande vantaggio per l'economia nazionale.

D'altra parte, è mai concepibile che in nome dello stesso progresso, si continui ad anemizzare le ferrovie, mentre siamo tutti d'accordo nel riconoscere che, nè oggi, nè nel prossimo avvenire, l'automobile su strada potrà sostituirsi in gran parte ai treni su rotaia?

Qui, naturalmente, sono fuori di discussione le qualità intrinseche dell'automobile e le innumerevoli sue benemerienze, le quali ormai gli assegnano il ruolo di elemento essenziale della vita della Nazione: ond'è che non vi si può essere italiano che non auguri alla industria automobilistica del proprio Paese, quella rigogliosa espansione cui essa ha diritto di pervenire per i meriti dei suoi capi e delle sue maestranze.

Il problema che urge risolvere, invece, è quello del coordinamento e dell'adeguamento economico dell'attività di trasporto dell'automobile per conto di terzi, e specialmente per i trasporti merci, all'analoga attività che esplicano le ferrovie.

È caratteristico, poi, il fatto che, sia pure con finalità diverse, una disciplina degli autotrasporti per conto di terzi, effettuati sotto forma di una legge, viene invocata non solamente dalle imprese automobilistiche che esercitano servizi pubblici, ma anche dalle più serie fra le stesse imprese noleggiatrici, in vista di una concorrenza che si moltiplica senza necessità e che agisce con scarsa comprensione dei doveri di ogni bene ordinata azienda per modesta che sia.

Onorevoli camerati. Disciplina, coordinamento ed adeguamento dei mezzi di trasporti terrestri in servizio del pubblico: ecco ciò che si attende dal salutare intervento dello Stato, di fronte al fenomeno del quotidiano aumento dei trasporti automobilistici, in un periodo di crisi generale e di continua diminuzione dei traffici ferroviari e marittimi; fenomeno che non può non essere conseguenza di quello squilibrio che ho innanzi accennato, confrontando i sistemi che regolano le due forme di trasporto terrestre.

Ora, dal momento che l'Amministrazione ferroviaria si accinge alla riforma delle tariffe, a me sembra che, in via preliminare, sia però necessario chiarire la posizione del-

l'automobile di fronte alla ferrovia, per ristabilire quale sia il regime più adatto per l'armonico impiego dei due mezzi, che provvedono alla stessa funzione economica e che, oggi come oggi, sono ugualmente indispensabili alla vita della Nazione.

Epperò, esclusa per ragioni intuitive anche la più lontana possibilità di instaurare per le ferrovie un regime di assoluta libertà, che esse pure non vorrebbero, e di una estrema mobilità in materia di prezzi, in modo da consentire ad esse di procurarsi maggior compenso da quei trasporti che non sono soggetti alla concorrenza, a me pare evidente che l'unica soluzione logica e in perfetta aderenza con i concetti del Governo nazionale in materia di economia interna, i quali non consentono sperperi di capitali e di energie, sia quella di considerare l'intero complesso dei trasporti terrestri come un organismo unitario al servizio dell'economia generale della Nazione.

Con ciò non intendo di proclamare la necessità di un monopolio che subordini all'interesse delle ferrovie l'intero traffico stradale; ma soltanto l'opportunità di un esercizio integrale dei servizi per conto terzi sotto la direzione immediata od il controllo dello Stato, il quale senza ostilità preconcette, nè sentimentalismi e simpatie fuori di luogo, utilizzi ciascuno dei due mezzi nel modo più idoneo e più vantaggioso ai diversi traffici terrestri.

Certo, riconoscere la necessità di una soluzione integrale in tal senso non vuol dire aver risolto praticamente il problema della ferrovia e della strada, che costituisce ormai un vero assillo per politici, economisti e tecnici di tutto il mondo; vuol dire, però, aver guardato in faccia alla realtà, come è nostro costume e aver tracciato la nostra direttrice di marcia.

Le obiezioni, poi, in queste forme di integralismo le conosciamo già, perchè sono sempre quelle stesse che si affacciano tutte le volte che lo Stato fascista si accinge ad intervenire nel campo dell'economia per una sistemazione, per un coordinamento delle attività e delle iniziative individuali, ai superiori fini nazionali.

Non si mancherà certo di dire, ad esempio, che il nostro integralismo è contro il progresso, mentre sappiamo bene quali mirabili sviluppi tecnici hanno potuto realizzare le nostre industrie dopo tanti provvedimenti caratteristici del nostro ordinamento corporativo; quale superbo progresso tecnico hanno avuto le aziende industriali e le stesse ferro-

vie ordinate sotto forma di monopolio dello Stato.

Naturalmente si ripeterà pure che si vogliono comprimere iniziative e attività singole; mentre io penso che l'esercizio delle ferrovie e degli autotrasporti per conto di terzi, sotto la medesima direttiva, altro non si propone se non un'equa distribuzione di oneri di carattere pubblico fra i diversi mezzi che servono il traffico terrestre, e che comunque i trasporti non organizzati sotto forma di impresa per conto di terzi potranno, in determinate condizioni, continuare a svolgersi in maniera autonoma, ed anzi sotto un certo aspetto potranno servire di sprone al perfezionamento dell'organizzazione ferroviaria e degli autotrasporti pubblici.

Come ho dianzi accennato, risolto nel senso proposto il problema del regime integrale del traffico terrestre, ne sorgono tanti altri di ordine tecnico, finanziario e sociale.

Basterà accennare alla possibilità tecnica di una sostituzione parziale su talune linee, o tratti di linea, dell'autoveicolo a qualche treno ferroviario per la raccolta sistematica di quel traffico delle località distanti alla ferrovia che oggi sfugge, od arriva a queste con non poche difficoltà, e che finora non ha allettato affatto le imprese camionistiche; all'altra possibilità di rinunciare a qualche nuova costruzione ferroviaria; a quella di non gravare il bilancio dello Stato dell'onere del riscatto del materiale automobilistico in servizio di noleggio pubblico, lasciandolo in proprietà delle imprese locali e facendolo gestire da esse agli effetti della trazione, o addirittura lasciandolo in completo esercizio delle stesse imprese in regime di concessione; e finalmente ai problemi relativi ai trasporti ai quali si dovrebbe riconoscere un carattere del tutto privato.

Ecco, dunque, il vastissimo campo dell'attività concreta, organizzativa del Ministero delle comunicazioni sotto il cui indirizzo provvidenzialmente il Governo ha voluto riunire i due grandi rami dei trasporti terrestri: i ferroviari e gli automobilistici.

Alla squisita sensibilità del Ministro Ciano non poteva certo sfuggire la capitale importanza del problema economico di cui mi sono occupato; e i provvedimenti che egli, da qualche tempo, va adottando in questo campo e che sono stati messi in rilievo dalla relazione della Giunta generale del bilancio, costituiscono come l'anticipazione della soluzione integrale che si attende.

Ed io mi associo *toto corde* alla certezza che esprime il camerata Calza Bini, quando

penso ai risultati che si conseguirebbero affidando il controllo completo dei traffici automobilistici al Ministero cui presiede Costanzo Ciano. E, per parte mia, aggiungo che una volta orientata la nostra legislazione sui trasporti terrestri, nel senso che tanto i regolari servizi di linea, quanto i noleggi di autoveicoli siano organizzati ai fini dell'interesse nazionale e coordinati con le ferrovie, per attuare un sistema unitario dei trasporti, l'azione del Ministro, per la pratica realizzazione del sistema stesso, con le sue applicazioni tecniche, tariffarie ed amministrative, dovrebbe essere confortata in via permanente da uno speciale organo consultivo, anch'esso unitario.

Tale organo, che potrebbe assumere la denominazione speciale di Consiglio superiore delle comunicazioni e del traffico terrestre, o quella che si ritenesse più rispondente, oltre ad assorbire l'attuale competenza consultiva del Consiglio superiore dei Lavori pubblici in materia di ferrovie, tramvie ed automobili, dovrà dare pareri al Ministro su quanto concerne l'esercizio integrale ferroviario ed automobilistico, sulle tariffe, sulla regolamentazione degli autotrasporti liberi, sulle condizioni di passaggio degli attuali servizi di noleggio sotto la nuova gestione, nonché sul coordinamento delle diverse funzioni dei principali rami dell'amministrazione delle comunicazioni.

Inoltre, quest'organo consultivo, da riunirsi sotto la presidenza dello stesso Ministro, dovrebbe, a mio modo di vedere, oltre ai dirigenti dei diversi rami delle comunicazioni, raccogliere in sé, sia pure in numero ristretto, persone estranee all'amministrazione centrale, di riconosciuta competenza nelle questioni dei trasporti terrestri, connesse con quelle del commercio e della produzione industriale ed agricola; perchè il nuovo sistema regolatore dei traffici terrestri possa risultare, quanto più possibile, in armonia coi i fini di interesse generale che si vogliono conseguire.

Onorevoli Camerati, mentre i paesi dominati dalla vecchia scuola economica messi di fronte al medesimo problema, arretrano innanzi ai pericoli e agli inconvenienti generati dalla disordinata interferenza dei due sistemi di trasporto, e non esitano ad adottare provvedimenti fiscali o di altra natura restrittiva, che però non curano il male alla radice, l'Italia fascista può anche in questo campo, battere senza esitazioni la propria via, che è quella di rendere sempre più solidali tra loro le diverse entità economiche, per trarre, dalla

loro armonica fusione, i maggiori risultati concreti per l'avvenire della Nazione (*Vivi applausi*).

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

ELEFANTE. Onorevoli Camerati, sarò brevissimo, ed esporrò alcune idee sul nuovo stato di cose creato alle ferrovie dal sempre crescente sviluppo dei servizi automobilistici.

Questo progresso della civiltà contemporanea ha recato una profonda evoluzione nei traffici, che si risolve in un bene per l'economia generale e sarebbe un grave errore politico ed economico il combatterla.

Le ferrovie, pur conservando sempre la loro alta missione politica ed economica, hanno perduto quel monopolio sin ora goduto, e dovranno quindi uniformarsi a questo nuovo stato di cose portando profonde modificazioni nel suo grande e complesso organismo.

Ritengo che i suoi alti funzionari stiano di ciò occupandosi; ed io mi permetto sottoporre all'onorevole Ministro delle comunicazioni, qualche mia modesta idea in proposito. Premetto che i servizi automobilistici, pur lasciandoli liberi nel loro sviluppo, devono essere disciplinati con adeguati provvedimenti legislativi, sia perchè diano garanzia degli impegni e delle responsabilità che si assumono verso i terzi, e sia perchè non sfuggano alle giuste esigenze del fisco, mentre usufruiscono del magnifico patrimonio stradale, creato dal Fascismo e che è costato miliardi e pel quale occorrono ingenti spese per manutenzione e sorveglianza. Ed eccomi ora ad esporre le mie poche idee sui provvedimenti che le ferrovie dovrebbero adottare: eliminazione, fatta con prudente discernimento di tutte quelle linee secondarie che, mentre gravano sul bilancio delle ferrovie, non rispondono più alle moderne esigenze di quelle popolazioni...

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Le quali strillano quando si tolgono o quando si sospendono i servizi.

ELEFANTE. Non bisogna preoccuparsi di questo! È logico ed è umano. (*Approvazioni*).

BAISTROCCHI. Lei è il preferito, perchè è l'unico che il Ministro interrompe! (*Si ride*).

ELEFANTE. Ed io gradisco le sue interruzioni...

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Anzi mi ha pregato di interromperlo! (*Si ride*).

ELEFANTE. Queste popolazioni potrebbero essere meglio servite da un servizio bene organizzato e ben disciplinato di auto-

mobili, con vantaggio economico, con comodità di orari e con celerità di movimenti.

Un'altra proposta, che io voglio sottoporre all'onorevole Ministro, è quella della revisione delle tariffe, e specialmente della semplificazione delle voci della tariffa, voci che sono troppo lunghe e complicate. Inoltre, bisogna apportare una riduzione alle tariffe; e questa necessità è dimostrata dalle stesse ferrovie che diminuiscono le tariffe, con numerose concessioni che accordano con forti riduzioni di prezzo, concessioni che, se in qualche caso sono di evidente vantaggio per le ferrovie, e per qualche importante traffico, in molti casi rappresentano una turlupinatura per le ferrovie, con vantaggio di poche categorie di persone e con danno della generalità.

Altra proposta: la semplificazione della burocrazia. La burocrazia ferroviaria è ancora prolissa, complicata, costosa, snervante.

Una ben studiata semplificazione della burocrazia oltre che arrecherebbe forti vantaggi economici alle ferrovie, renderebbe anche più facili, e direi più cordiali, i rapporti tra il pubblico e le ferrovie.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Io sarò ben lieto se lei collaborerà. Ne abbiamo già parlato tre anni fa.

ELEFANTE. No, no, Eccellenza, questa proposta può essere ben studiata.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Io spero nella collaborazione sua. Perchè lei non studia questa soluzione? (*Si ride*) Lei la studi, poi me la dia, ed io l'applico! (*ilarità*).

ELEFANTE. Un'ultima proposta vorrei fare...

CIANO, *Ministro delle Comunicazioni*. Perchè ultima? Ha già finito? Continui! Continui! L'ascolto con molta attenzione!

ELEFANTE. La proposta, cioè, di una graduale soppressione della gestione merci.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Anche le merci?

ELEFANTE. Le ferrovie, da qualche anno, hanno creato un istituto parastatale: l'I. N. T.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Questo riguarda l'onorevole Chiarini.

ELEFANTE... che pare risponda bene allo scopo per cui fu creato.

Ora questo Istituto parastatale, creato dalla ferrovie, ha alle sue dipendenze agenzie di città.

E quasi tutte le principali città sulla rete ferroviaria hanno di queste agenzie alle quali spetta l'obbligo di tenere uffici aperti al pubblico in città e negli scali ferroviari, uffici che sono adibiti a tutte le operazioni

che fanno le gestioni merci: accettazione di merci, svincoli, compilazione dei documenti per i trasporti, applicazioni delle tariffe, accettazioni di recapiti, ecc.

Senonchè le agenzie invece di consegnare e svincolare le merci direttamente a mezzo del personale viaggiante, le consegnano al gestore merci.

Ora ritengo che con opportuno e non difficile provvedimento queste agenzie potrebbero essere adibite al servizio che fanno queste gestioni. Si otterrebbe una fortissima economia di spesa, e le operazioni sarebbero semplificate.

Ho promesso di essere brevissimo, e mi fermo a queste poche proposte che mi son permesso sottoporre all'onorevole Ministro. Ma devo, prima di lasciare questa tribuna, rilevare, e con legittimo orgoglio d'italiano, che le nostre ferrovie, sotto il Regime fascista, e sotto la vigile e sapiente guida del Ministro Ciano (*approvazioni*) si mantengono all'avanguardia, fra i migliori organismi ferroviari europei: disciplina negli orari; impeccabile proprietà dei treni; disciplina ed abnegazione nel personale; tecnicismo; parsimonia nella spesa.

Questo privilegio delle nostre ferrovie è dovuto anche e soprattutto alla coraggiosa epurazione fatta nel 1923-1924 di circa 40 mila elementi rossi, compresi un migliaio di funzionari.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Lo abbiamo fatto apposta!

PRESIDENTE. Onorevole Ministro, anche adesso interrompe! Lasci parlare l'oratore che dice così bene!

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. In quanto all'epurazione, devo dire che i ferrovieri sono oggi centotrentottomila ottocento ottantadue; il numero massimo raggiunto fu di 240,915.

ELEFANTE. Oggi noi possiamo affermare con piena sicurezza che la grande famiglia ferroviaria è animata da uno spirito Fascista veramente al cento per cento.

Vada a questi ottimi Camerati il nostro saluto ed il nostro plauso. (*Vivi applausi*).

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

FIER. Onorevoli Camerati, l'importanza e l'estensione della contrazione dei traffici ferroviari iniziatisi nel 1930, anzi nel secondo periodo del 1929, si è successivamente aggravata e non tende ancora oggi a diminuire in estensione e di intensità. Gli

introiti delle ferrovie, che nel 1929 avevano dato un risultato lordo complessivo di 5,055 milioni, sono preventivati nel disegno di legge sottoposto al vostro esame in 3,257 milioni circa: si ha cioè una contrazione globale, in poco meno di 4 anni, di circa 1,800 milioni, pari al 35 per cento del massimo introito lordo globale ottenuto nell'anno migliore.

Le ragioni di tale fenomeno sono state più volte prospettate ed hanno carattere generale. La stessa tendenza si nota in misura anche più accentuata in Germania e negli Stati Uniti d'America, in misura minore ma pur notevole in Inghilterra, in Francia ed in Svizzera. La crisi generale dovuta alle incertezze del mercato mondiale, alla depressione dell'attività industriale, si è ripercossa in maniera diretta sui trasporti, anche perchè per aiutare l'industria, il commercio e l'agricoltura si è cercato di facilitare lo scambio dei prodotti con riduzioni di tariffa o con applicazioni di speciali disposizioni, che se contribuirono da un lato a facilitare lo scambio di determinati prodotti, resero ancor più pesante il bilancio della azienda.

Si aggiunga che la perfezione dei nuovi mezzi tecnici specialmente nel campo automobilistico, l'adozione di motori a carburante di poco costo, il rapido perfezionarsi della rete stradale ordinaria hanno costituito una altra causa, e non secondaria, della situazione in cui oggi si trova l'Amministrazione del maggior Ente statale delle comunicazioni.

Essa ha cercato di ridurre rapidamente anche le spese di gestione diminuendo sensibilmente il personale ed il suo costo.

*Voce*. Quello è il meno!

FIER. .... è abbastanza perchè sono discese di duemila lire circa per agente .... Ha cercato di abbandonare le spese superflue, ha contratto perfino in limiti notevolissimi gli stanziamenti per il rinnovamento e la manutenzione del materiale rotabile e delle linee.

Su questo punto io richiamo la vostra attenzione, perchè le ferrovie, oltre ad essere l'organo più efficiente delle comunicazioni, sono anche uno dei mezzi più importanti, necessari ed indispensabili della difesa nazionale. Ond'è che bisogna mantenere in efficienza le ferrovie, anche se queste sono in passivo.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Sono in efficienza.

FIER. Si sono contratte le spese di manutenzione, nel lodevole intento di far fronte al *deficit* dell'azienda, in modo che, se non vanno al disotto dei limiti fissati dalla legge, certamente non le superano, quando non succede, come è successo nello scorso esercizio, che si son dovuti incamerare tutti gli stanziamenti per la rinnovazione del materiale, appunto per far fronte al *deficit* del bilancio. Raccomando perciò all'onorevole Ciano che, specialmente gli stanziamenti relativi alle rinnovazioni non vengano toccati.

Il problema tariffario è quello forse che ha maggiore importanza nei riguardi delle rispercussioni finanziarie. Qualcosa si è fatto, ma occorre impostarlo in pieno, per risolverlo con concetti nuovi, rivedendo completamente o rifacendo tutto il sistema tariffario italiano.

Le continue variazioni alle vecchie tariffe per favorire determinati prodotti dell'agricoltura e dell'industria, per facilitare il traffico su determinate linee, per far affluire le merci a determinati porti o a determinati valichi alpini, le hanno rese ormai troppo complesse, hanno scombuscolato un po' l'intero complesso sistema tariffario la cui applicazione, se non è difficile, è almeno un po' complicata.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. È scombuscolato il mondo, immagini le tariffe!

FIER. Ora, conviene portare un rimedio, a tutto ciò, rinnovando anzitutto il sistema tariffario. È vero che è stato istituito il servizio commerciale che dovrebbe avere lo scopo di rimediare agli inconvenienti tariffari e portare alle ferrovie, mediante trattative dirette tra utente e Amministrazione, quella parte del traffico che si sta incanalando sulla via ordinaria, ma il sistema adottato è, sia pure per comprensibili ragioni di controllo, troppo burocratico. Mi si dice che questo servizio commerciale, (io non ho potuto controllare quanto vi sia di vero) sia piuttosto lento, sicché a decisioni avvenute, l'utente si è già rivolto ad altra organizzazione.

Il miglioramento poi del servizio ferroviario, mediante l'acceleramento delle comunicazioni o la loro trasformazione, può sembrare un mezzo per frenare o diminuire la rapida discesa degli introiti, ed è bene che l'Amministrazione lo abbia sperimentato come è bene che l'Amministrazione abbia cercato, per quanto in limiti abbastanza ridotti, di abbandonare il traffico su certe linee, il che è costato una serie di noie all'Amministrazione ferroviaria, ma bisogna riconoscerlo,

ciò ha costituito un atto coraggioso da parte dell'Amministrazione ferroviaria.

Sono convinto però che tutte queste lodevoli iniziative non possano costituire che una parte secondaria del grande problema nazionale delle comunicazioni, problema che è più vasto e più complesso di quello che possa apparire a prima vista.

Come è stato detto altre volte in questa Camera, esso ha bisogno di essere inquadrato in una visione unitaria, ed ha bisogno anche di una soluzione unitaria, sia nel programma che nella esecuzione.

Ferrovie, telegrafi, telefoni, strada ordinaria, navigazione interna, sono un tutto organico delle comunicazioni dello Stato che deve essere coordinato in un unico Ente e ad un unico fine. La strada ordinaria, che un secolo fa era il solo mezzo di collegamento tra i popoli, è tornata oggi, sia pur validamente integrata da altri mezzi, alla sua antica funzione.

Non dobbiamo esagerare in nessun senso, ma quando constatiamo, come nel caso del porto di Marghera e di Venezia, che il 46 per cento delle merci che affluiscono alle sue banchine o che partano dalle sue banchine sono trasportate nel naturale retroterra per strada ordinaria, non possiamo non pensare che uno stretto coordinamento fra chi gestisce la strada ordinaria e chi gestisce la massima azienda di trasporti è non solo necessario, ma indispensabile, tanto più quando gli oneri sia per l'uno che per gli altri ricadono sul bilancio dello Stato.

Sarebbe quindi opportuno, come bene ha affermato nella sua relazione il relatore, che un diverso regolamento dei trasporti renda in qualche modo l'Amministrazione ferroviaria arbitra o partecipe delle varie iniziative che riguardano le grandi comunicazioni dello Stato.

Tale concetto è stato da me affermato in occasione dell'approvazione dei fondi per la costruzione della strada auto-camionabile Genova-Serravalle-Scrvia, grande arteria che migliora sensibilmente le comunicazioni del porto di Genova e del suo naturale retroterra, ma che arrecherà anche un colpo mortale alle costosissime arterie ferroviarie che dal Piemonte e dalla Lombardia affluiscono al maggior porto italiano.

Urge quindi affrontare il problema e non vedo quale ragione si opponga a che l'Ente della strada e quello che regola la navigazione interna passino al Ministero delle comunicazioni. Verrebbe così unificata, sotto

una sola direzione, tutta la rete delle grandi comunicazioni con la possibilità di regolarla in una visione unitaria.

È certo che non è possibile impedire il progresso e lo sviluppo tecnico dei mezzi di comunicazione ed è certo anche che ogni limitazione in questo campo, se potrebbe arrecare vantaggio all'Amministrazione ferroviaria, porta sicuramente un danno per la industria nazionale.

Non approvo quindi il sistema inglese che tassa fino all'inverosimile camions e rimorchi. Basti pensare che un automezzo di tre tonnellate paga circa 18 mila lire di tassa di circolazione, nè è possibile inasprire ulteriormente il costo dei carburanti, perchè essi non servono soltanto per i mezzi automobilistici, ma sono usati in larga misura dalla industria e dall'agricoltura, e si avrebbe un inasprimento nei costi di produzione.

D'altra parte, aumentando ancora o diversamente coordinando la tassa di utenza o sovritenza stradale o il contributo integrativo, si viene a colpire non già chi beneficia della maggiore celerità di trasporto o del minor costo, ma la massa di coloro che esplicano una qualsiasi attività diretta od indiretta in questo vastissimo campo delle comunicazioni.

Non è impossibile però trovare una soluzione che concili i discordanti interessi, e che, mentre non inciampi lo sviluppo tecnico dei trasporti, dia allo Stato il mezzo di recuperare se non nella totalità, in notevole parte le ingenti somme che egli dedica al perfezionamento delle comunicazioni di ogni specie, e colpisca direttamente e solo le merci e i trasporti che di detto perfezionamento usufruiscono o utilizzano.

Potrà a queste condizioni l'Amministrazione ferroviaria rivedere ancora il suo programma di assestamento, ma lo rivedrà in un quadro più ampio, più organico; potrà così valutarlo in tutti i suoi elementi, di entrata e di spesa, e avrà dati sicuri per giudicare le ripercussioni nel campo economico e finanziario che ogni suo provvedimento potrà provocare.

Mi auguro perciò che il Governo, che ha una visione così alta e così ampia della necessità di incoraggiare il progresso della tecnica e di utilizzare i trovati della scienza, possa coordinare gli uni e gli altri in un organismo che tenga conto anche delle necessità finanziarie dello Stato. (*Vivi applausi*).

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*. Per incarico dell'onorevole Capo del Governo, Ministro delle corporazioni, mi onoro di presentare il disegno di legge:

Disciplina della costruzione e vendita di pianoforti e di altri strumenti a tastiera. (1722).

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

### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta sui seguenti disegni di legge, già approvati per alzata e seduta:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 gennaio 1933, n. 133, che proroga una norma transitoria circa la formazione dei Consigli di disciplina per gli ufficiali della Regia Aeronautica; (1678)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 135 che reca disposizioni relative al reclutamento degli ufficiali della Regia Guardia di finanza ed all'avanzamento dei sottufficiali e dei militari di truppa appartenenti al Corpo medesimo; (1681)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 203, concernente provvedimenti tributari a favore dell'industria automobilistica; (1691)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1933, n. 187, col quale viene aumentato il limite d'impegno stabilito con l'articolo 3 della legge 24 marzo 1932, n. 316, per annualità relative ad opere in concessione, nonchè per contributi e sovvenzioni previste da leggi speciali. (1692)

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 sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 gennaio 1933, n. 133, che proroga una norma transitoria circa la formazione dei Consigli di disciplina per gli ufficiali della Regia Aeronautica: (1678)

Presenti e votanti. . . . .	261
Maggioranza . . . . .	131
Voti favorevoli . . . . .	260
Voti contrari . . . . .	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 135, che reca disposizioni relative al reclutamento degli ufficiali della Regia Guardia di finanza ed all'avanzamento dei sottufficiali e dei militari di truppa appartenenti al Corpo medesimo: (1681)

Presenti e votanti. . . . .	261
Maggioranza . . . . .	131
Voti favorevoli . . . . .	261
Voti contrari . . . . .	—

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 203, concernente provvedimenti tributari a favore dell'industria automobilistica: (1691)

Presenti e votanti. . . . .	261
Maggioranza . . . . .	131
Voti favorevoli . . . . .	261
Voti contrari . . . . .	—

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1933, n. 187, col quale viene aumentato il limite d'impegno stabilito con l'articolo 3 della legge 24 marzo 1932, n. 316, per annualità relative ad opere in concessione, nonché per contributi e sovvenzioni previste da leggi speciali: (1692)

Presenti e votanti. . . . .	261
Maggioranza . . . . .	131
Voti favorevoli . . . . .	261
Voti contrari . . . . .	—

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adinolfi — Albertini — Aldi-Mai — Alessandrini — Alezzini — Arcangeli — Ardissonne — Ascenzi — Ascione — Asquini.

Baccarini — Baistrocchi — Banelli — Barattolo — Barbaro — Barenghi — Barisonzo — Barni — Bartolomei — Bascone — Basile — Belluzzo — Bennati — Benni — Bette — Biagi — Bianchini — Bifani — Bisi — Blanc — Bodrero — Bolzon — Bombrini — Bonaccini — Bonardi — Bono — Borghese — Borrelli Francesco — Borriello Biagio — Brescia — Bruchi — Brunelli — Bruni.

Caccese — Calore — Calvetti — Calza Bini Canelli — Capoferri — Capri-Cruciani — Caradonna — Carapelle — Cardella — Cartoni — Carusi — Casalini — Casella — Castellino — Catalani — Ceci — Chiarelli — Chiarini — Chiesa — Chiurco — Ciano — Ciardi — Ciarlantini — Cingolani — Clavenzani — Colbertaldo — Coselschi — Costamagna — Crò — Crollalanza — Cucini.

D'Addabbo — Dalla Bona — D'Angelo — D'Annunzio — De Cinque — De Francisci — Del Bufalo — Del Croix — De Marsico — De Martino — De Nobili — Dentice Di Frasso — Diaz — Di Belsito — Di Marzo Salvatore — Di Mirafiori-Guerrieri — Donzelli — Ducrot — Dudan — Durini.

Elefante — Ercole.

Fancello — Fani — Farinacci — Fera — Ferretti Giacomo — Ferretti Lando — Ferretti Piero — Ferri Francesco — Fier Giulio — Fioretti Ermanno — Franco — Fregonara.

Gabasio — Gaetani — Gangitano — Gargioli — Genovesi — Gervasio — Gianturco — Giardina — Giarratana — Gibertini — Giordani — Giuliano — Giunti Pietro — Giurati Domenico — Gorini — Gorio — Gray — Guglielmotti — Guidi-Bufferini.

Imberti — Irianni.

Jannelli.

Landi — Lanfranconi — Lantini — Leale — Leonardi — Leoni — Lessona — Limoncelli — Lojacono — Lualdi — Lunelli — Lusignoli.

Madia — Maggi Carlo Maria — Maggio Giuseppe — Maltini — Manaresi — Manganelli — Mantovani — Maraviglia — Marcucci — Maresca di Serracapriola — Marescalchi — Marghinotti — Marinelli — Marini — Mariotti — Mazzini — Medici del Vascello — Messina — Mezzetti — Mezzi — Michelini — Milani — Miori — Misciattelli — Molinari — Monastra — Morelli Eugenio — Morelli Giuseppe — Moretti — Motta Giacinto — Mottola Raffaele — Mulè — Muscatello — Muzzarini.

Olmo — Oppo — Orlandi — Orsolini Cencelli.

Pala — Palmisano — Panunzio — Paoloni — Paolucci — Parea — Parisio — Parolari — Pasti — Pavoncelli — Peglion — Pellizzari —

Pennavaria — Peretti — Pesenti Antonio — Peverelli — Pierantoni — Porro Savoldi — Postiglione — Pottino — Preti — Protti — Puppini.

Rachelli — Raffaeli — Razza — Redaelli — Redenti — Restivo — Riccardi Raffaello — Ricchioni — Ricci — Righetti — Riolo — Rocca Ladislao — Rocco Alfredo — Romano Michele — Romano Ruggero — Rosboch — Rossi — Rossoni — Rotigliano.

Sacconi — Salvi Giunio — Salvo Pietro — Scarfiotti — Scotti — Serena Adelchi — Serono Cesare — Sertoli — Severini — Solmi — Spinelli — Starace Achille — Suvich.

Tallarico — Tanzini — Tarabini — Tassinari — Tecchio — Teruzzi — Trapani-Lombardo — Trediçi — Trigona — Tròilo — Tumedei.

Ungaro.

Valery — Vascellari — Vassallo Ernesto — Vassallo Severino — Vecchini — Ventrella — Verdi — Verga — Vezzani — Viale — Vianino — Viglino — Vinci.

*Sono in congedo:*

Bacci.

Fantucci.

Macarini-Carmignani — Melchiori.

Ranieri — Roncoroni.

Sansanelli — Steiner.

*Sono ammalati:*

Biancardi — Bianchi — Borgo.

Ceserani.

Foschini.

Marquet — Mazza De' Piccioli.

Pirrone.

Santini.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Amicucci — Arnoni.

Bibolini — Bottaj — Buronzo.

Caldieri — Capialdi.

Di Giacomo.

Fabbrici — Felicioni — Ferracini — Fornaciari — Fossa — Fusco.

Garelli.

Josa.

Leicht — Lucchini.

Malusardi — Mazzucotelli.

Natoli.

Olivetti.

Palermo.

Savini — Schiavi.

Tullio.

Zingali.

## Interrogazione.

PRESIDENTE. Si dia lettura di un'interrogazione presentata oggi.

GORINI, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'educazione nazionale, per conoscere se non creda opportuno, anzi necessario, che presso tutte le scuole secondarie del Regno venga introdotto, come materia ordinaria e obbligatoria, l'insegnamento del disegno a mano libera, in considerazione della grandissima importanza sia pratica, sia formativa del disegno stesso, che è un potente mezzo di espressione del pensiero, certamente più semplice e più universale della stessa lingua parlata e scritta, e in considerazione delle alte e nobilissime tradizioni nostre e soprattutto della perfezione insuperata, e forse insuperabile, che in tale arte l'Italia ha saputo raggiungere. (*Presentata e annunciata il 28 aprile 1933-IX*).

« BARBARO ».

PRESIDENTE. Questa interrogazione sarà iscritta all'ordine del giorno e svolta a suo turno.

**La seduta termina alle 19.35.**

## Ordine del giorno per la seduta di domani

**alle ore 15.**

RIUNIONE DEGLI UFFICI

**alle ore 16.**

1 — *Discussione dei seguenti disegni di legge:*

1 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1933, n. 155, relativo all'impianto ed esercizio di pubblici servizi automobilistici nella provincia di Zara. (1685)

2 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 188, concernente modificazione del regime doganale della farina di manioca destinata all'alimentazione del bestiame. (1688)

3 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 165, concernente l'istituzione dell'Ufficio per la preparazione dell'Organo previsto dall'articolo 4, lettera a), della legge 8 giugno 1925, n. 969. (*Approvato dal Senato*). (1694)

4 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1933, n. 184, concernente

l'istituzione di un premio per la seta prodotta nel Regno con bozzoli italiani del raccolto 1932. (*Approvato dal Senato*). (1695)

5 — Consolidamento del contributo a favore dello Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze. (1698)

6 — Autorizzazione al Ministro delle finanze a permutare il compendio immobiliare demaniale detto « Fornace di Valle dell'Inferno » in Roma con l'area di proprietà dell'Istituto per le Case Popolari sita nella stessa città, tra Via dei Ramni e Via dei Frentani, ed a cedere gratuitamente l'area ottenuta in permuta al Consiglio nazionale delle ricerche per la costruzione e l'impianto della propria sede. (*Approvato dal Senato*). (1699)

II. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

5 — Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934. (1592)

III. — *Discussione dei seguenti disegni di legge:*

1 — Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934. (1595)

2 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934. (1594)

3 — Norme relative alla pubblicità sui fondi a lato delle linee esercitate dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e visibili da esse. (*Approvato dal Senato*). (1565)

---

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

AVV. CARLO FINZI

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

