

CCXIII.

TORNATA DI SABATO 29 APRILE 1933

ANNO XI

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIURIATI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE BUTTAFOCHI

INDICE

	<i>Pag.</i>	<i>Pag.</i>
Congedi	8496	
Disegno di legge (Discussione):		
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	8497	8497
GORIO	8497	
Disegno di legge (Seguito della discussione):		
Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934	8500	
D'ANGELO	8500	
PELLIZZARI	8505	
LANTINI	8509	
BARNI	8518	
LUALDI	8522	
CHIESA	8524	
Disegni di legge (Approvazione):		
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	8496	
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	8496	
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		8497
Consolidamento del contributo a favore dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze		8499
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		8499
Disegni di legge (Presentazione):		
CIANO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 227, concernente l'elevazione dei limiti di età per l'ammissione agli impieghi		8499
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1933, n. 266, concernente conferimento di pieni poteri al Commissario straordinario dell'Istituto Nazionale L. U. C. E.		8500
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 280, concernente la ulteriore proroga del Regio decreto-legge 26 febbraio 1924, n. 346, riguardante agevolzze fiscali in favore dell'industria estrattiva carbonifera dell'Istria		8500

CIANO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1933, n. 272, recante l'autorizzazione di spesa di lire 10 milioni per il pagamento delle indennità di espropriazione in dipendenza della costruzione delle strade ex militari.	8500
Disegni di legge (Votazione segreta):	
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	8530
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	8530
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	8530
Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1933, n. 184, concernente la istituzione di un premio per la seta prodotta nel Regno con bozzoli italiani del raccolto 1932	8530
Consolidamento del contributo a favore dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze	8530
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	8530
Interrogazione (Rinvio)	8531

La seduta comincia alle 16.

PELLIZZARI, *Segretario*, legge il processo verbale della tornata precedente.
(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di salute, gli onorevoli: Cardella, di giorni 3; Diaz, di 8; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Basile, di giorni 1, Mariotti, di 1; Maresca di Serracapriola, di 1;

Del Croix di 9; Ferri di 4; Leonardi, di 1; Bruchi, di 1; Oggianu, di 10; Caprino, di 10; Marchi, di 4.

(Sono concessi).

Approvazione del disegno di legge: 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.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: 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 (*Stampato* n. 1685-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 9 gennaio 1933, n. 155, riguardante l'impianto e l'esercizio di pubblici servizi automobilistici nella provincia di Zara ».

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 marzo 1933, n. 188, concernente modificazione del regime doganale della farina di manioca destinata all'alimentazione del bestiame.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: 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 (*Stampato* n. 1688-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 marzo 1933, n. 188, concernente la modificazione del regime doganale della farina di manioca destinata all'alimentazione del bestiame ».

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 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.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: 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. (V. *Stampato* n. 1694-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 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, per l'organizzazione della Nazione per la guerra ».

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 20 marzo 1933, n. 184, concernente l'istituzione di un premio per la seta prodotta nel Regno con bozzoli italiani del raccolto 1932.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: 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. (V. *Stampato* n. 1695-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

GORIO. Onorevoli Camerati! Se provvedimento efficace ci fu, è stato precisamente questo che oggi è presentato alla Camera per la sua conversione in legge.

Le sorti della campagna bacologica del corrente anno, non ostante il premio che il Governo Fascista, con intendimento lungimirante aveva già decretato per la produzione dei bozzoli, si presentavano quanto mai depresse. Ad ostacolare la ripresa del lavoro nelle filande in gran parte inattive, influivano in modo preponderante, a prescindere dalle note cause da attribuire alla crisi, gli *stocks* di seta tratta semplice già prodotta e rimasti invenduti in paese e i bozzoli secchi della precedente campagna giacenti negli essiccatoi e non ancora passati alle filande.

Questo peso morto di materia prima e semilavorata avrebbe indubbiamente stroncata in pieno l'efficacia del premio già accordato agli agricoltori per incitarli ad estendere quanto più fosse possibile l'allevamento del baco da seta.

Lo scopo per cui è stato emanato il provvedimento in esame è oggi raggiunto al di là di ogni più ottimistica previsione. Il premio accordato alla seta tratta semplice prodotta con bozzoli italiani del raccolto 1932 è valso a sgombrare dai depositi tutte le giacenze di seta e di bozzoli, le quali hanno così ripresa la loro funzionalità economica.

Sotto lo stimolo del premio rapidamente le filande hanno trasformato in filati i bozzoli giacenti; e tutta la massa di seta già filata in precedenza, insieme con quella ottenuta dalla trasformazione di bozzoli giacenti, si è avviata o verso i mercati esteri di consumo o è passata in paese negli stabilimenti di successiva lavorazione (torcitura e tessitura); sicché i bozzoli della campagna in corso troveranno in Italia il terreno completamente sgombro.

Il premio è valso a convogliare 1.806.309 chilogrammi di seta dei quali 963.660 verso gli Stati Uniti di America, 35.585 verso paesi extra-europei, escluso il Nord-America e 428.019 verso l'Europa, nonché ad avviare 379.045 chilogrammi di seta tratta semplice, rimasti in paese, verso le torciture o le tessiture nazionali.

È importante qui notare come, in dipendenza del premio, apprezzabili quantitativi di seta abbiano potuto riaffacciarsi su mercati esteri dai quali, non ostante la loro straordinaria potenza di assorbimento, le nostre sete erano pressochè escluse; come esso rappresenti uno stimolatore del ritmo della introduzione dell'oro in paese e come esso possa essere considerato simbolo antesignano della ripresa delle nostre esportazioni di seta tratta che, fino a non molti anni fa, erano elemento preponderante nell'attivo della nostra bilancia commerciale.

Saggiamente il Governo ha ritenuto di subordinare l'assegnazione del premio ad una classificazione delle sete destinata a valorizzarle a seconda delle caratteristiche. Questa determinazione ha per noi una importanza capitale, perchè viene implicitamente a disciplinare la produzione della seta in funzione delle esportazioni e a impedire che si perpetui l'invio sui mercati internazionali di sete che non abbiano le caratteristiche che quei mercati reclamano. Il disordinato invio di sete sui mercati esteri, del quale si è abusato in passato, è stata la causa precipua che ha favorito nei paesi consumatori lo scalzamento delle nostre sete da parte di nazioni che oculatamente hanno uniformata la produzione della loro seta alle esigenze dei telai esteri.

Chiara e manifesta è poi la benefica azione del premio agli effetti della disoccupazione. Le nostre filande che fino al febbraio scorso erano chiuse in ragione dell'85 per cento, stimolate dal premio, si sono in parte riaperte. Una indagine estesa rapidamente ad una quindicina di provincie tra quelle maggiormente produttrici di seta tratta permette di riferire che il conferimento del premio ha fatto riaprire 129 stabilimenti e richiamare al lavoro 15.335 persone. Sono in corso di raccolta i dati per le altre provincie, tra cui taluna nota per l'importanza della produzione, sicchè, a inchiesta finita, sarà sensibilmente aumentato il numero delle persone richiamate al lavoro. Si calcola che le bacinelle attive da 12.000, quante erano in febbraio, siano oggi salite a 32.000. Gli operai impiegati nel febbraio scorso, circa 27.000, oggi son saliti a 48.000.

Di fronte a questi documentati benefici creati dal giusto premio è doveroso rendere omaggio alla previdenza di Sua Eccellenza il Capo del Governo, che con provvedimento di eccezione e tempestivo ha rimesso nella buona via l'industria della seta, perchè sia tenuta

viva e vitale nell'interesse dell'economia nazionale e perchè possa un giorno riprendere il suo corso glorioso del passato. Non è un prodotto di fama millenaria e della attrazione della seta con i suoi pregi inimitabili di leggerezza, di elasticità, di tenacità che può venire soffocato dalla crisi e dalla concorrenza.

E noi italiani abbiamo il dovere di tenere in vita questo meraviglioso tipico prodotto del nostro suolo, delle nostre braccia, della genialità della nostra gente perchè questa fonte di reddito tutta nostra non si esaurisca. È dovere di tutti, agricoltori, industriali, commerciali, conservarne la tradizione serica, sia nella produzione come nel consumo.

Urge ripristinarne il consumo, estenderne l'uso. Sonvi già i segni forieri di una ripresa. Di questi giorni alla mostra della moda di Torino il pubblico ha dimostrato l'attenzione più sollecita per la vera seta quando gli sia offerta senza inganni, genuina ed a prezzo adeguato al valore attuale della fibra.

Lo sforzo oggi giorno deve essere rivolto alla propaganda per il ritorno più sollecito e generale.

Guai se venisse interrotta la consuetudine degli allevamenti; la sericoltura non risorgerebbe mai più.

Segnaliamo le regioni che tengono viva la fiamma, dalle Calabrie alle Marche, alla Romagna, alla Lombardia, al Piemonte, al Veneto. Regione nobilissima quest'ultima, ove due operose provincie, Treviso e Udine, in una nobile gara di aumento e di miglioramento della produzione bozzoli, da sole danno circa un terzo della produzione italiana, perchè non fu scossa in esse la fiducia nell'avvenire, la fede in questa nobile occupazione, privilegio di ambiente, di clima, di maestranza, di pochissimi paesi nel mondo. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri 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 20 marzo 1933, n. 184, concernente la istituzione di un premio per la seta prodotta nel Regno con bozzoli italiani del raccolto 1932 ».

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Consolidamento del contributo a favore dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Consolidamento del contributo a favore dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze. (*Stampato* n. 1698-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:

« Il contributo annuo di lire 200,000 dello Stato a favore dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze, di cui alla legge 17 marzo 1930, n. 412, continuerà ad essere corrisposto, nella misura ridotta di lire 176,000, per gli esercizi finanziari 1932-33 e successivi.

La somma graverà nella misura di lire 140,800 complessive sui bilanci del Ministero delle colonie e dei governi coloniali, di lire 17,600 su quello del Ministero degli affari esteri e di lire 17,600 su quello dell'agricoltura e delle foreste ».

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

Approvazione del disegno di legge: 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.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: 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 (*Stampato* n. 1699-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 degli articoli:

ART. 1.

È autorizzato il Ministro delle Finanze, in deroga alle vigenti leggi, a cedere all'Istituto per le Case Popolari in Roma il compendio immobiliare denominato « Fornace di Valle dell'Inferno » in Roma, di proprietà dello Stato, attualmente tenuto in fitto dal detto Istituto ed a consentire il pagamento in dieci rate annuali, senza interessi, della somma dovuta dall'Istituto medesimo allo Stato in dipendenza del contratto di locazione di detta Fornace, stipulato presso l'Intendenza di Finanza di Roma il 9 giugno 1930, contro cessione allo Stato, da parte dell'Istituto, dell'area di sua proprietà, sita in Roma, tra Via dei Ramni e Via dei Frentani.

(È approvato).

ART. 2.

È autorizzato lo stesso Ministro delle Finanze, anche in deroga alle vigenti leggi, a cedere gratuitamente al Consiglio Nazionale delle Ricerche l'area in Roma, tra Via dei Ramni e Via dei Frentani, ottenuta in permuta dall'Istituto per le Case Popolari, a norma del precedente articolo, per essere destinata alla costruzione ed impianto della sede e di laboratori del detto Consiglio.

La presente legge andrà in vigore lo stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Presentazione di disegni 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, Mi-

nistro dell'interno, ho l'onore di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1933, n. 266, concernente conferimento di pieni poteri al Commissario straordinario dell'Istituto nazionale L. U. C. E. (1726)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 227, concernente elevazione dei limiti di età per l'ammissione agli impieghi. (1725).

Per incarico dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici, mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1933, n. 272, recante l'autorizzazione di spesa di lire 10 milioni per il pagamento delle indennità di espropriazione in dipendenza della costruzione delle strade ex militari. (1724)

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 280, concernente la ulteriore proroga del Regio decreto-legge 26 febbraio 1924, n. 346, riguardante agevolzze fiscali in favore dell'industria estrattiva carbonifera dell'Istria. (1723)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle comunicazioni della presentazione di questi disegni di legge, che saranno trasmessi i primi due alla Giunta per la conversione in legge dei decreti-legge, e gli altri alla Giunta generale del bilancio.

Seguito della 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 il seguito della 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.

Proseguendo nella discussione generale, spetta di parlare all'onorevole camerata D'Angelo. Ne ha facoltà.

D'ANGELO. Onorevoli camerati, credo che possa interessare la Camera un rapido accenno allo sviluppo dei servizi telegrafici e telefonici realizzato dal Governo Fascista.

Più specificatamente mi propongo di parlare delle radio-comunicazioni e delle comunicazioni telefoniche interurbane.

Prima dell'avvento del Fascismo in Italia non esisteva un vero e proprio servizio radio. La Regia marina aveva provveduto a impiantare, fra il 1903 e il 1911, la stazione di Coltano, la quale, però, aveva in realtà scopi molto limitati, perchè si proponeva di realizzare il collegamento radio tra la Madre Patria e le navida guerra, fra la Madre Patria e le lontane Colonie.

Con l'avvento del Regime Fascista il servizio radio-telegrafico diventò uno dei problemi fondamentali delle comunicazioni soprattutto marittime. Allo scopo di arrivare il più rapidamente possibile alla soluzione di così importante problema, il Governo interessò e stimolò l'iniziativa privata, ma assunse anche direttamente la costruzione, la manutenzione e l'esercizio di stazioni radio.

Il Centro di Coltano nel 1924 fu affidato alla Società Italo-Radio, con l'obbligo di ampliarne e rimodernarne gli impianti, onde poter estendere il raggio d'azione.

Ma il Centro Coltano-Nodica subì una radicale trasformazione e fu dotato di una potente e modernissima attrezzatura, tuttora in corso di miglioramento, che lo pone fra i più potenti impianti del mondo, dal momento in cui passò nuovamente all'Amministrazione dello Stato, ciò che avvenne nel 1929.

Quali risultati ha realizzato il Centro radio di Coltano?

In virtù della potenzialità e della perfezione dei nuovi impianti la Madre Patria può ormai comunicare direttamente con tutta la sua marina mercantile e da guerra. Prima, le comunicazioni radio erano alquanto problematiche, perchè le navi dovevano ricercare e trovare una delle stazioni radio costiere per mettersi in comunicazione con la Madre Terra; cosa non sempre facile e sollecita. Non ho alcuna competenza per parlarvi dell'aspetto tecnico del servizio: mi occupo esclusivamente dell'impiego dei nuovi mezzi di comunicazione, per stabilire che essi rispondono alle esigenze del traffico ed utilizzano completamente i progressi raggiunti dalla tecnica.

Dirò anzitutto che il servizio delle radio comunicazioni è stato disciplinato e organizzato tenendo conto dell'organizzazione mondiale. L'azione del Governo e del Ministro delle comunicazioni ha tenuto conto di tutti gli elementi in giuoco, per potere ottenere che il nostro sistema delle radio comu-

nicazioni fosse perfetto e in armonia coi sistemi degli altri paesi.

Si è reso naturalmente indispensabile adottare una disciplina rigida, sia nei sistemi d'impianto, che nella loro potenzialità.

In virtù delle disposizioni ministeriali e delle norme legislative emanate, la nostra marina mercantile, soprattutto quella da passeggeri e quella che provvede ai servizi postali, è ormai costantemente collegata con la Madre Patria. Le nostre navi non sono più parti staccate dal territorio della Patria; attraverso le vie ideali dell'azzurro si tengono in un continuo reale collegamento con essa; sentono costantemente le vibrazioni del cuore della Nazione, ne vivono le vicende, ne seguono gli avvenimenti. Il servizio radio provvede alle comunicazioni non solo dei messaggi ufficiali o delle corrispondenze private, ma anche dei notiziari di stampa. Le unità natanti non sono più sperdute nell'immensità degli oceani; lo spazio è stato ristretto, le distanze soppresse: navi e Patria costituiscono ormai un complesso intimamente e costantemente in contatto, strettamente collegato.

L'organizzazione delle radio-comunicazioni è attrezzata in modo così perfetto da competere con quelle delle migliori e più progredite marine mercantili del mondo. Sta di fatto che tutte le navi che escono dagli stretti e che si avviano o per l'Oceano Atlantico o per l'Oceano Pacifico, per l'estremo Oriente, sono per legge obbligate ad avere impianti radio che assicurino continuamente le comunicazioni con la Madre Patria. Anche il naviglio minore è provvisto di adeguati impianti riceventi e trasmettenti, di potenzialità e sistema diversi a seconda della stazza e delle distanze alle quali possono giungere.

L'applicazione della radio-telegrafia alle navi, poi, costituisce una delle più ardite realizzazioni del genio umano. Essa concorre certamente ad accrescere il prestigio della nostra marina da passeggeri: tre grandi colossi, onore e vanto della nostra bandiera: il *Rex* ed il *Conte di Savoia* della linea del Nord-America, il *Conte Rosso* destinato alla linea dell'Estremo Oriente sono collegati con la Madre Patria anche con la radiofonia.

Ognuno si rende conto della importanza di questa realizzazione, la quale a coloro che si trovano lontani dalla Madre Patria tra l'immensità dei mari consente di potere parlare con i propri cari, e trattare i propri affari, con una notevole economia di spesa rispetto a quella richiesta per poter parlare

telefonicamente attraverso i cavi con certe lontane stazioni.

Una unità di tre minuti di conversazione con questi piroscafi costa solo 100 lire, mentre per la stessa unità di tempo una conversazione, ad esempio, tra l'Italia e New-York richiedono lire 660.

Un particolare del sistema delle tariffe merita di essere messo in rilievo: la tariffa mentre per i passeggeri è di lire 100 per una unità di 3 minuti e di 33 lire per ogni minuto successivo, per l'equipaggio è ridotta a metà. È una applicazione manifesta proprio di quel principio che il Duce ha proclamato e il Regime attua costantemente: andare verso i lavoratori.

Il perfezionamento apportato agli impianti del Centro Coltano-Nodica non ha tardato a dare i suoi buoni risultati. Mentre il traffico radio-telegrafico marittimo in genere segnò nell'esercizio 1931-32 una notevole contrazione, essendo sceso da 211.941 parole a 163.399, quello di Coltano quasi si raddoppiò: da parole 461.643 salì a parole 801.509. Tale aumentata attività ha influito sul traffico globale in maniera così rilevante che esso, compreso quello delle società private, durante l'esercizio 1931-32 è aumentato rispetto all'esercizio precedente: da parole 798.395 a 1.044.881.

Un altro punto sul quale desidero richiamare la vostra attenzione riguarda il servizio delle radio-diffusioni, anche perchè è mio proposito di rivolgere a Sua Eccellenza il Ministro delle comunicazioni alcune modeste raccomandazioni.

La minuziosa, diligente e veramente pregevole relazione del camerata Perna mette bene in evidenza l'attività svolta in questo settore dall'Amministrazione. Mi limiterò quindi ad aggiungere qualche dato.

Il servizio delle radio-diffusioni è di molto recente impianto in Italia. Fino all'ottobre del 1924 non avevamo stazioni radiofoniche.

La prima sorse a Roma con limitatissimo raggio di azione. Nel 1925 se ne impiantarono due: quella di Roma e quella di Milano. Naturalmente il nostro Paese non poteva rimanere indietro agli altri Paesi civili e progrediti nell'applicazione di invenzioni, nelle quali il genio italiano annovera il Maestro: Guglielmo Marconi, gloria e vanto del genere umano.

Ed infatti, in forza di una Convenzione, molto opportunamente fatta dal Ministro delle comunicazioni con una società privata, nel biennio 1929-30 erano già in funzione sette stazioni di radio-diffusione, di cui quella di

Roma di potenza tale che la mette tra le stazioni più potenti e meglio organizzate del mondo.

Nel 1931 si sono aggiunte altre due stazioni; finalmente nel 1932 il sistema delle stazioni radiotrasmittenti si può dire completo, perchè si sono aggiunte anche quelle di Firenze e di Bari di notevole potenzialità.

Il servizio delle radiodiffusioni, secondo il mio modesto avviso, non ha solo e non deve solo avere scopi ricreativi: la radio diffusione deve rappresentare — come rappresenta già in piccola parte — un potente mezzo di propaganda culturale, morale, politica.

In occasione della celebrazione della fondazione dei Fasci di Combattimento, molto opportunamente, molto simpaticamente, è stato fatto l'esperimento della trasmissione radio del messaggio del Duce. Noi, che viviamo alla periferia, abbiamo provato una profonda emozione non solo perchè abbiamo sentito la parola del Duce attraverso la viva voce del Segretario del Partito, ma anche perchè abbiamo assistito allo spettacolo di masse di popolo che si accalcavano nelle piazze d'Italia per ascoltare la parola vibrante di fede, di entusiasmo, di passione. E nonostante le cattive condizioni atmosferiche, la trasmissione è riuscita quasi perfetta. Noi abbiamo sentito financo la folla che gridava *l'A noi* nella lontana piazza di S. Sepolcro: Il popolo anche delle più lontane campagne si è unito idealmente al popolo dell'industria Milano per far salire nel cielo della Patria con una voce sola, in un unico palpito, con animo fervente di passione e di fede *l'A noi!* al Duce.

Ora io penso che l'esperimento fatto debba servire soprattutto di esempio per sviluppare ed intensificare questo mezzo di diffusione del pensiero e della parola per scopi di propaganda.

Si è parlato dell'opportunità di ruralizzare la radio. Credo che tale ruralizzazione debba essere attuata con la diffusione fino nelle lontane campagne di apparecchi radio riceventi. Si può mantenere il contatto vivo continuo, quotidiano fra le masse ed il centro, integrando il sistema della propaganda con una larga e diffusa installazione di apparecchi radio riceventi anche e soprattutto nei piccoli centri.

In tale maniera non solo si completerebbe l'azione di propaganda che molto opportunamente il Partito va svolgendo ed intensifica sempre più; ma si realizzerebbe la possibilità di far sentire anche ai più lontani la viva voce dei maggiori gerarchi e del Duce.

Naturalmente la radiodiffusione non è ancora perfetta: i difetti non mancano ma se pensiamo ai progressi che essa ha realizzato in questi ultimi anni, dobbiamo avere la certezza che la perfezione non può essere lontana.

Comunque, anche se le condizioni delle trasmissioni dovessero rimanere quelle che sono attualmente, penso che molto opportunamente organizzata la radiodiffusione possa servire come mezzo di integrazione della propaganda in tutti i campi.

Con la legge 8 gennaio 1931, n. 234, la fabbricazione, la importazione e la vendita degli apparecchi radio o di parti di essi di qualsiasi natura, sono state sottoposte al controllo del Ministero delle comunicazioni.

Mi permetterei di richiamare l'attenzione del Ministro Ciano su tale legge per chiedere che essa abbia veramente rigida applicazione.

Dicevo che la radiodiffusione non è ancora allo stato perfetto, è certo, però, che molti inconvenienti si debbono ai pessimi apparecchi riceventi.

In un'epoca ed in un campo, in cui il perfezionamento si può dire che sia quotidiano, bisogna vigilare per evitare la vendita di apparecchi antiquati, che non rispondono ai nuovi perfezionamenti. Aggiungo: oggi l'acquisto di un apparecchio radio ricevente rappresenta ancora un lusso che possono permettersi le borse ben fornite.

Mi si può dire: ma come si farà ad influire sul costo degli apparecchi radio?

A sentire dei tecnici disinteressati i prezzi di vendita sono eccessivi, in rapporto al loro costo effettivo. Ma non voglio entrare in una questione di carattere industriale e commerciale. Il Ministro, nella sua saggezza, vedrà certamente se non sia possibile far abbassare i prezzi di vendita: certo è che se il prezzo degli apparecchi non scenderà e di molto, la radio non potrà avere in Italia quello sviluppo che ha avuto in altri paesi. In Italia i paganti la tassa di abbonamento sono meno di 300 mila: negli Stati Uniti sono 4.500.000; in Austria 500.000; in Ungheria 350.000; in Cecoslovacchia 400.000. Noi siamo ancora molto distanti da tali cifre: abbiamo fatto grandi progressi, però. Basta pensare che nel 1927 si contavano soltanto 25.000 abbonati.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Il numero dei paganti è differente dal numero degli apparecchi! Ci sono i radio pirati. (*Si ride — Approvazioni*).

D'ANGELO. Contro questi radio pirati occorre provvedere col massimo rigore, perchè è fuor di dubbio che un servizio può

svilupparsi e diventare perfetto, quando disponga di mezzi, ed i mezzi alla Società concessionaria non possono essere forniti che dagli abbonati, non potendo lo Stato provvedere indefinitamente a larghe e grosse sovvenzioni.

Non bisogna disconoscere che l'attivo servizio di vigilanza riduce il numero dei frodatori, ma credo che esso sia ancora notevole. Ma per quanto grande possa essere tale numero, è innegabile che gli apparecchi radio riceventi in possesso di radio-amatori sono ancora pochi.

Non mancano gli ipersensibili, i quali si sentano disturbati dalle radio-ricezioni in certe giornate in cui le condizioni atmosferiche non sono favorevoli; credo, però, che le famiglie, che abbiano posseduto apparecchi radio, per pessimi che possano essere stati, difficilmente se ne siano liberati se non per acquistarne dei migliori.

Ciò significa che la radio rappresenta un mezzo apprezzato di distrazione. È certo che in molti piccoli centri esso rappresenta l'unica distrazione possibile; soprattutto nelle campagne, dove non mancano centri abitati senza pubblici ritrovi, e senza possibilità di mezzi ricreativi.

La ruralizzazione della radio potrebbe servire ottimamente per supplire a tale manchevolezza.

Notate: l'organizzazione del servizio trasmittente in Italia è forse tra i più perfetti che esistano: alla modernità degli impianti si aggiunge il collegamento fra tutte le stazioni, ormai divenuto un fatto compiuto, il quale consente alla società concessionaria la preparazione di programmi molto vari e molto scelti. Io non ho alcun interesse nella E. I. A. R.; non conosco nemmeno chi l'amministra. Ciò mi consente di parlare chiaro.

La Società E. I. A. R., solo che migliori la programmazione, riduca la trasmissione di dischi grammafonici e disciplini le trasmissioni reclamistiche, si può dire che abbia realizzato un servizio veramente ottimo, tale da imporsi alla considerazione di tutto il mondo radio-amatore.

Chi ha la possibilità di ascoltare anche le stazioni trasmittenti estere, può constatarlo con nostra grande soddisfazione.

L'E. I. A. R. deve, però, completare lo sforzo. Ora che tutte le stazioni radio sono collegate fra loro, e che per conseguenza la stessa programmazione può essere trasmessa contemporaneamente da tutte le sue stazioni, può benissimo, ha il dovere di non risparmiare nulla per ottenere che i pro-

grammi siano degni dello spirito artistico e delle condizioni culturali del popolo italiano.

In proposito mi sia permesso di rivolgere una viva preghiera a Sua Eccellenza Ciano; egli che con tanto amore cura anche i dettagli dei servizi che fanno capo al suo vasto Ministero dovrebbe vigilare perchè anche in questo settore l'Italia marci all'avanguardia degli altri Paesi.

Su un'altro argomento desidero intrattenere la Camera, brevemente. Sul servizio, cioè, delle comunicazioni telefoniche attraverso cavi sotterranei.

Prima del 1922 in Italia era appena iniziato il programma degli impianti di cavi telefonici per i collegamenti interurbani. Dopo molti e lunghi studi si era concretata la posa del tronco Milano-Genova-Torino.

I lavori per questo cavo, lungo poco più di 296 chilometri, iniziati prima del 1922, poterono essere completati nel 1924.

Ma, non ostante le comunicazioni telefoniche costituiscano, con tutti gli inevitabili difetti, e per quanto male se ne sia potuto dire, una necessità imprescindibile dei traffici e della vita moderna in genere, il problema non era stato per nulla affrontato dai governi prefascisti.

Il Regime lo ha, invece, affrontato nel suo complesso, tenuto conto della conformazione del nostro Paese ed in modo da assicurare gli allacciamenti tra il Nord ed il Sud, tra l'Est e l'Ovest.

Possiamo ormai dire che il Ministro delle comunicazioni ha già risolto il problema nella sua intierezza magnificamente. Fino al 1929 erano in via di allestimento 1400 chilometri di cavi che andavano solo fino a Napoli. In forza di una Convenzione del 1930, la rete fu estesa a tutto il Meridione ed alla Sicilia. Partendo da Napoli la nuova via telefonica sotterranea, passando per Atena si spinge fino a Potenza ed a Bari; proseguendo, poi, da Atena, tocca Cosenza, Vibo Valentia, Reggio Calabria, Messina, Catania, Enna, e raggiunge Palermo. È una nuova patente manifestazione della benevolenza del Governo nazionale per le popolazioni del Mezzogiorno e delle Isole. A lavori ultimati, si avranno 4300 chilometri di cavi con uno sviluppo di condutture di 2.400.000 chilometri. Un impianto di notevole sviluppo che rappresenterà circa il 10 per cento della rete telefonica europea in cavi.

Io non voglio tediare la Camera per illustrare i vantaggi di questo sistema di collegamento telefonico. Con le linee aeree è stato sempre problematico parlare sia per le facili

interruzioni prodotte dal maltempo, sia per le pochi linee di cui si poteva disporre. Molto spesso il cattivo tempo ha provocato la rottura delle comunicazioni telefoniche tra il continente e la Sicilia, che, ad onta di tutti gli sforzi del Ministero delle comunicazioni, si è visto spesso tagliata da ogni contatto con la terra ferma. La posa di questi cavi assicura in ogni tempo il collegamento telefonico non solo fra tutte le regioni d'Italia ma anche tra queste ed i paesi d'oltralpe.

Anche la Sardegna è stata collegata con un cavo telefonico che rappresenta una delle realizzazioni più ardite nella tecnica italiana. Io non sono, ripeto, un tecnico, ma vi posso assicurare che i tecnici italiani anche in questo campo danno prova di somma perizia e di latina genialità.

Un particolare notevole sul quale richiamo l'attenzione della Camera è questo: tutto il materiale occorrente per la posa di questi cavi viene fornito dall'industria nazionale.

Vorrei ora fare alla benevolenza del Ministro una raccomandazione. Il nuovo cavo telefonico — come dicevo — assicura le comunicazioni in modo continuo, ma naturalmente solo per i grandi centri per i quali passa. Perchè il cavo telefonico venga utilizzato totalmente nella sua potenzialità e perchè tutti gli altri centri urbani che non hanno la fortuna di trovarsi lungo le grandi arterie di comunicazione possano trarne beneficio, si rendono necessari opportuni collegamenti collaterali. In atto vi sono gli allacciamenti collaterali; ma non sempre tali da assicurare la continuità e bontà delle comunicazioni: bisognerebbe modificarli e migliorarli opportunamente, anche per aumentare il traffico delle comunicazioni e compensare l'ingente spesa sostenuta dallo Stato.

Per conseguire tali scopi potrebbe, dovrebbe anzi, intervenire l'azione delle provincie e dei comuni.

Mi permetto di richiamare alla memoria di Sua Eccellenza Ciano una legge del 1919: il decreto luogotenenziale 9 febbraio, n. 243, che autorizza le provincie a contrarre mutui speciali con il carico degli interessi addossato allo Stato, al fine di stabilire collegamenti telefonici fra i propri comuni che abbiano una popolazione non inferiore ai mille abitanti o le frazioni dei comuni che abbiano una popolazione pure non inferiore ai mille abitanti.

Tali debiti possono essere estinti in 35, ed in casi particolari anche in 50 anni; i comuni possono essere chiamati a contribuire nella spesa fin al 50 per cento di essa.

Siamo in momenti di restrizioni, di difficoltà dei bilanci delle provincie e dei comuni, ma le comunicazioni telefoniche, soprattutto per la campagna, rappresentano una assoluta necessità, specie per quei comuni nei quali i mezzi di collegamento ordinari non sono sempre sicuri o sono addirittura manchevoli. Il telefono supplisce in certo modo a queste deficienze. La linea telegrafica, anche se ci sia — e talvolta può non esservi — non sostituisce adeguatamente il telefono, che è qualcosa di diverso per la sua funzione e per i risultati. Una buona linea telefonica stabilisce il contatto diretto tra le persone distanti: per un fenomeno psicologico due persone che parlano al telefono hanno l'impressione di trovarsi di fronte, di vedersi, di guardarsi, direi così, negli occhi.

La legge del 1919 merita di essere più ampiamente applicata. Penso che bisognerebbe spingere le provincie a contribuire nella spesa nei sensi di tale legge, allo scopo di rendere perfetti i collegamenti telefonici, soprattutto ora che il Governo ha provveduto alla installazione della grande rete principale.

Insisto su un concetto che ho avuto l'onore di manifestare altre volte in quest'aula.

La campagna merita trattamenti di favore, anche in questo campo, soprattutto nelle regioni, dove, per motivi geografici e storici, difetta di questi speciali servizi che sono un indice del progresso civile e che rappresentano ormai una necessità indispensabile della vita quotidiana.

Il Ministro delle comunicazioni che si è reso conto di questa necessità ha già migliorato il servizio delle comunicazioni postali e telegrafiche. Però, ripeto, l'allacciamento telefonico non è sostituibile con nessun altro mezzo di comunicazione.

Per darvi un'idea di quello che il Ministero delle comunicazioni ha realizzato a favore dei comuni rurali nel campo delle comunicazioni postelegrafiche, vi ricorderò che nell'ultimo sessennio gli stabilimenti postali e telegrafici da 9825 sono stati aumentati a 10.375 ed i collettori postali si sono accresciuti di 1600. Come vedete si è fatto molto, ma non bisogna arrestarsi, al fine di assicurare anche a chi vive fuori dei grandi centri migliori condizioni di vita.

Prima di chiudere queste mie brevi osservazioni mi sia consentito di richiamare al ricordo della Camera alcune importanti realizzazioni del Ministero delle comunicazioni nel settore postelegrafico. I dati che vi ricordo sono tolti da una comunicazione ufficiale, dalla relazione, cioè, del Ministero delle

comunicazioni, direzione generale poste e telegrafi per l'anno finanziario 1931-32, recentemente posta in distribuzione.

Prima del 1922 gli edifici postali e telegrafici costruiti in Italia erano solo 16. Ve ne erano in costruzione altri 23; ma si deve al Governo Fascista il rapido completamento delle costruzioni iniziate.

Dal 1922 sono stati costruiti di sana pianta altri 28 grandi edifici, 21 sono in via di allestimento e 5 sono in progetto.

Con l'esecuzione di tali opere, tutti i grandi centri avranno moderni e bene attrezzati edifici postelegrafici. Mancano ancora solo 7 sedi, fra cui si trova anche Roma; ma per Roma con recentissime disposizioni è stato provveduto, in modo che la Capitale abbia quattro nuovi magnifici palazzi degni di essa, adeguati a tutte le più moderne esigenze dei servizi postali, telegrafici e telefonici.

Ma non è semplicemente nel campo dei servizi che l'opera del Ministro delle comunicazioni appare ed è veramente mirabile. La sua azione squisitamente fascista riguarda anche il personale.

Sua Eccellenza Ciano non ama le sviolnature; preferisce continuare la sua tattica di combattente valoroso e tenace che punta diritto alle mètte. Però, non posso non rilevare, parlando sul bilancio delle comunicazioni, che il sistema da lui adottato è riuscito ad assicurare al nostro paese la perfezione dei servizi in tutti i settori.

Ma non sarebbe esatto se si pensasse che l'azione fascista di risanamento morale operata dal Ministro Ciano sia caratterizzata solo dal rigore.

Non sono mancati anche i premi. Nel l'esercizio 1931-32 furono accordati 1546 sussidi, circa 400 in più dell'anno precedente, oltre a numerosi elogi.

Non potrei finire questo mio modesto discorso senza additare alla vostra considerazione le benemeritenze di tutto il personale dell'Amministrazione postelegrafica, il quale serve con disciplina, con passione e soprattutto con grande onestà. Si tratta di un ramo di servizi in cui il primo dovere è di possedere in sommo grado un eccezionale senso di grande onestà, probità, discrezione. Questi funzionari, dal più modesto procaccia al più elevato in grado nella gerarchia del personale, non servono per timore delle punizioni, o per bramosia di compensi, ma perchè sono pienamente consapevoli della grandissima importanza del servizio, che è da considerarsi tra i più indicativi del progresso umano e

del grado di civiltà dei popoli. E uno dei servizi pubblici che non si può concepire se non affidato allo Stato. Molti altri servizi di interesse pubblico possono benissimo essere disimpegnati da privati, mentre quello postale telegrafico è e deve essere esclusivamente statale. Di ciò si sente certamente orgoglioso il personale postelegrafico al quale, sicuro d'interpretare il vostro pensiero e il vostro sentimento, rivolgo il vostro e il mio plauso.

Onorevoli camerati, ho finito. Ma a coronamento di queste mie brevi considerazioni, desidero rilevare che il popolo risparmiatore, conscio degli sforzi che lo Stato Fascista compie, per assicurare la migliore organizzazione di tutti i servizi di pubblico interesse; consapevole di quanto il Fascismo opera per la potenza spirituale e materiale della Patria, manifesta in modo tangibile la sua fiducia e la sua riconoscenza anche con l'affidare sempre più largamente i suoi risparmi alle Casse postali.

In quest'ultimo biennio il credito dei depositanti presso le Casse postali è aumentato di oltre 3 miliardi, salendo da 13,717 milioni a 16,960 milioni. Questa maggiore affluenza del risparmio nelle Casse postali non può essere interpretata come una misura di prudenza, ma deve essere intesa essenzialmente come una nuova tangibile prova dello spirito altamente patriottico e fascista del popolo italiano. (*Vivi applausi*).

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

PELLIZZARI. Onorevoli Camerati. Desidero aggiungere qualche cosa ai rilievi fatti dal camerata D'Angelo; prometto anche io che sarò breve; ma è una promessa che manterrò senza dubbio.

Il camerata D'Angelo ha avuto ragione quando ha detto che in fondo in ogni bilancio, per quanto tecnico, vi è sempre qualche motivo di portata generale, qualche elemento di immediata comprensione, di rapida impressione, direi quasi di suggestione, così da autorizzare anche un incompetente a parlare. Naturalmente, ho detto questo per giustificare la mia incompetenza e la ragione per la quale oso prendere la parola, sul bilancio delle comunicazioni.

D'altra parte io mi sono soffermato un momentino sopra un servizio, sopra uno strumento di particolare familiarità per tutti noi, col quale abbiamo tutti molta consuetudine: il telefono, oggetto di tormento e di necessità quotidiana, ma che tuttavia oggi noi possiamo adoperare con un certo conforto in confronto di quello che era in

tempi non molto lontani, quando ogni colloquio davanti al telefono si risolveva in un dramma, di cui i protagonisti erano colui che telefonava, la signorina che doveva dare la comunicazione, e il telefono stesso, che diventava animato e come tale dispettoso. (*Si ride*).

Basterebbe questo ricordo per riempirci di profonda gratitudine verso colui che ha potuto eliminare dalla nostra esistenza quei tormenti e quei drammi, giacchè non sempre il comico li svariava.

Basta ricordare che i giornali del tempo avevano istituita una rubrica speciale, che serviva appunto ad alimentare la esasperazione degli utenti verso il servizio e verso coloro che facevano funzionare questo servizio.

Noi abbiamo l'abitudine di dimenticare molto facilmente le sventure e i disagi passati. Qualche volta questo è un bene, ma qualche volta è un male, perchè impedisce di apprezzare nella giusta misura i vantaggi e i benefici attuali.

Ma vi sono veramente nel bilancio alcune cifre che sono impressionanti come elementi segnalatori dello sviluppo, del progresso raggiunto dai servizi telefonici; ed è bene che si abbia un poco, da parte di tutti, la conoscenza di questo progresso, poichè, onorevoli camerati, è materia che serve alla vita di tutti i giorni, è materia che può servire anche, ed utilmente, alla propaganda che siamo chiamati a compiere quotidianamente e che non si esaurisce e non si può esaurire nei voli lirici (utili, indispensabili anche essi) ma deve essere corredata da elementi tecnici di misura e di apprezzamento, da elementi tali che possano far toccare con mano agli ascoltatori quanto ampia, quanto operosa, quanto efficace, quanto efficiente sia stata l'opera del Regime Fascista, esaminata in tutti i campi dei servizi pubblici. E il bilancio delle comunicazioni è ricchissimo di questi dati, per la natura stessa dei servizi cui si riferisce, per il loro funzionamento, per la loro attrezzatura, per la ripercussione che essi hanno su tutti i problemi della vita nazionale.

Ora, si ponga attenzione al progresso raggiunto dal 1925 al 1932: è veramente impressionante. L'onorevole Ministro può prenderlo anche come un elogio indiretto (*Interruzione dell'onorevole Ministro delle comunicazioni*)... è un elogio sempre meritato.

Bisogna considerare che nel 1925, quando il Ministro ha intrapreso ed attuato la trasformazione del servizio telefonico mediante

l'attribuzione di esso all'industria privata, e precisamente a cinque società concessionarie per altrettante zone, esistevano nientemeno che presso a poco 60 società concessionarie — oltre lo Stato — e gli abbonati raggiungevano il numero di 150 mila. Nel 1932, con la ripartizione in 5 zone, gli abbonati hanno raggiunto un numero doppio, giacchè assommano a circa 339 mila. Ed è interessante sapere come si dividono per zone questi abbonati.

Certo, onorevoli camerati, non credo di far torto alla vostra intelligenza e alla vostra cultura supponendo che voi ignoriate come siano composte le cinque zone, quali regioni esse comprendano. Credo anzi di far cosa gradita alla vostra cultura e alla vostra intelligenza, comunicando come queste zone siano composte. La cosa è anche interessante per qualche considerazione che se ne può trarre.

La prima zona comprende: il Piemonte e la Lombardia. Il Piemonte e la Lombardia contano 120.523 abbonati con una densità del 13,3 per cento rispetto alla popolazione dei comuni collegati telefonicamente.

La seconda zona comprende: la Venezia Tridentina, il Veneto, la Venezia Giulia e Zara, con circa 32.800 abbonati e con una densità percentuale di 5,6.

La terza zona comprende: l'Emilia, le Marche, gli Abruzzi e Molise e l'Umbria, con 36.121 abbonati e con una densità percentuale di 5,4.

La quarta zona comprende: la Liguria, il Lazio, la Toscana, la Sardegna, con 100.146 abbonati e con una densità percentuale che è la più alta di tutte, e cioè del 15,7 per cento.

La quinta zona comprende: l'Italia meridionale, dalla Campania alla Sicilia, ed impressiona il fatto che essa conta soltanto 49.162 abbonati, con una densità del 4,9 per cento.

Dico subito, a questo proposito, che questa minore densità che si riscontra dalla Campania in giù, non deve essere attribuita a trascuratezza verso l'Italia meridionale.

Non si deve per questo ritenere che siano mancate l'attenzione e la passione verso l'Italia meridionale. Fatto si è che l'Italia meridionale è, per eccellenza, agricola; che l'Italia meridionale è quella che presenta in più larga misura grossi agglomeramenti rurali abitati in prevalenza da contadini.

Basti rammentare per tutti, Andria, che ha una popolazione rurale di circa 60.000 abitanti, se non erro: città, la quale, alla mattina, si vuota di abitanti, perchè tutti quanti vanno in campagna a lavorare. È

naturale quindi che, in queste condizioni, si debba fare un uso molto limitato del telefono e che difficilmente si possano attivare e mantenere in funzione degli impianti, mancando chi ne usufruisca.

Faccio pertanto la constatazione, perchè comunque essa può valere ad alimentare la nostra attenzione e ad intensificare la nostra vocazione a rimediare a deficienze così notevoli e che per ciò stesso non possono non riuscire penose al nostro sentimento.

Ma quando si è detto questo, ripeto, non si è inteso muovere nessuna censura o segnalare nessuna responsabilità, perchè non sarebbe giusto.

Proseguendo nella esemplificazione intrapresa e per fornire una figura precisa dell'enorme progresso raggiunto in questo campo, informerò che nel 1885, quando si è iniziato in Italia il servizio telefonico, il numero degli abbonati era soltanto di 8067.

D'altra parte in Francia nel 1882, quando cioè si compiva il riscatto da parte dello Stato dei servizi telefonici, riscatto che si è mantenuto fino ad oggi, concorrendo a creare una bardatura burocratica che è poi diventata la dominatrice e la tiranna elettorale dello Stato medesimo, non si aveva un numero molto maggiore, perchè si arrivava a circa 8800 abbonati, benchè la Francia avesse già il primo cavo internazionale, che andava da Parigi a Bruxelles.

Se poi, onorevoli camerati, si volesse sapere quanti telefoni attivi si contano per ogni 1000 abitanti nelle varie zone, il risultato sarebbe questo: per la prima zona, per ogni 1000 abitanti 20 telefoni; per la seconda zona 9; per la terza zona 7,05; per la quarta zona (anche qui annoveriamo il numero più elevato) 22,6; e per la quinta zona — Italia Meridionale — 6,3.

Lo stesso progresso è segnalato per le linee internazionali. Mentre nel 1925 si avevano 2544 chilometri, nel 1932 si è raggiunta una estensione di Km. 15.134, di cui 13.950 statali, con un numero di conversazioni di 1.432.287. Gli stessi sviluppi vanno segnalati per le linee interurbane, le quali erano, nel 1925, 2207, con una lunghezza in chilometri di circuito di 116.596, mentre nel 1932 si contano 5535 linee, numero cioè raddoppiato, con una lunghezza in chilometri di circuito di 275.743.

E se anche qui si traducesse in numeri indici per ciascuna zona la densità del traffico interurbano, rispetto alla popolazione dei comuni collegati telefonicamente, riferiti a 100 abitanti, noi avremmo: per la prima

zona, 133 comunicazioni per 100 abitanti; per la seconda zona 78 comunicazioni; per la terza zona 61; per la quarta zona 106; e per la quinta zona — l'Italia meridionale — 33.

Se poi, onorevoli camerati, noi dessimo uno sguardo più accurato e laborioso alle tabelle le quali riportano in dettaglio gli elementi di questo incremento per sommi capi prospettato, vi troveremmo la riprova della bontà della riforma compiuta e della efficienza dello spirito di animazione e di controllo che sospinge e vigila alacremente tutti i servizi. Ed è incremento costante, il quale è perfettamente in linea, onorevoli camerati, con l'aura e con le opere che fondano la passione e l'azione del Fascismo.

Onorevoli camerati, io considero le linee telefoniche come strade. Sono prodigiose strade, talvolta visibili, tal'altra invisibili, di traffico commerciale, intellettuale e sentimentale, strumenti sensibilissimi di avvicinamenti a volta a volta ansiosi ed inebbrianti.

Basta pensare al fatto, citato dal camerata D'Angelo, che oggi noi possiamo, attraverso Coltano, parlare con le nostre navi in rotta, quali il *Conte Rosso*, il *Rex*, il *Conte di Savoia*; ragione questa di ineffabile contento e di grande orgoglio per noi, perchè segna una conquista nuova fatta nel campo della sua civile attrezzatura dall'Italia.

Ora si può dire del telefono quello che si è detto delle strade. Tante volte in passato si è parlato, qui dentro stesso, sul problema stradale, con competenza non di rado pregevole, ed anche qualche volta con impeto lirico degno veramente di fervida passione civile. E basta rammentare il tempo non tanto lontano, onorevoli camerati, nel quale ci toccava la pungente mortificazione, lasciando la strada italiana alla frontiera e scorrendo sopra le belle strade levigate di paesi stranieri, di leggere cartelli turistici coi quali si ammoniva di non recarsi in Italia in automobile, se si voleva riportare sana in casa la macchina. Oggi, questa mortificazione non sussiste più per noi; oggi, quando andiamo all'estero, possiamo fare con alta disinvoltura il paragone fra le altrui e le nostre strade, ed affermare il senso nostro di orgoglio per aver superato il confronto, per avere superata l'antica deficienza ed esserci portati anche al di là del livello di altre Nazioni.

Ebbene, onorevoli camerati, penso che si possa dire per il telefono quello che si è detto per le strade. Ogni miglioramento che si consegue in questo campo, ogni maggiore diffusione degli impianti telefonici e dell'uso del telefono, costituisce un passo avanti

sulla via del movimento, della educazione, insomma sulla via della civiltà.

E sia detto questo specialmente per quello che si riferisce agli impianti delle zone rurali, a proposito dei quali è molto gradito prendere atto della dichiarazione contenuta nella relazione del camerata Perna, che cioè particolare cura viene posta nello sviluppo di questi impianti.

Ed a questo proposito, io desidererei rivolgere all'onorevole Ministro un interrogativo, che potrebbe risolversi in un errore da parte mia, dipendente da incompleta valutazione e magari da ignoranza.

Ma io supero la timidezza che mi produce questa preoccupazione e mi affido alla bontà del Ministro perchè, se mai, mi voglia silurare con un certo garbo. (*Commenti - Si ride*).

Noi abbiamo in Italia un sistema di tariffa che è la tariffa *a forfait*; credo che non ci sia bisogno di spiegare che cosa è questa tariffa *a forfait*.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Lo credo, tutti la pagano!

PELLIZZARI. Se tutti sapessero come e perchè pagano! Ma questa non è una tariffa universale; ci sono dei Paesi ad intensa diffusione e ad intenso consumo dei servizi telefonici, che hanno un altro sistema di tariffa, la tariffa a contatore. (*Commenti*).

Intendiamoci bene...

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. C'è la paura di pagare anche il contatore... (*Si ride*).

PELLIZZARI. È vero, la tariffa *a forfait* può essere definita come una tariffa tradizionale; è nella nostra abitudine; ci siamo abituati a questa tariffa. Ma noi ci siamo abituati anche, quando occorre, a disabituarci. (*Bravo!*) La tariffa invece a contatore, potrebbe essere definita una tariffa più moderna, starei per dire più razionale, perchè in fondo proporziona il pagamento al consumo. Ed allora, vorrei aggiungere che è una tariffa più equa, perchè farebbe pagare di meno a chi consuma meno, di più a chi consuma di più. (*Commenti*).

Potrei anche aggiungere un'altra cosa....

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. È tutta questione dell'unità di misura!

PELLIZZARI. Naturalmente, ma questa non è una valutazione che possa fare io.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Neanche io! Bisogna procedere in questo con una certa precauzione e molto adagio, molto sperimentalmente, perchè altrimenti si rischia di fare un salto nel vuoto e di compromettere sia le società che gli utenti. Per

esempio a Verona, dove si fece un tentativo del genere, il tentativo è rimasto lì. Ma questo lo dirò meglio quando risponderò a quanto il camerata espone. (*Si ride*).

PELLIZZARI. Comunque, desiderando completare quella che è questa rassegna, dal mio punto di vista, della tariffa a contatore, vorrei aggiungere anche questo, che, in fondo, può essere considerata come una tariffa educatrice e più economica: educatrice perchè disciplinatrice del servizio del telefono, o in quanto elimina le conversazioni superflue ed oziose — che abbondano molto nel nostro Paese — ed economica perchè viene necessariamente a diminuire il costo di produzione. Convengo, per quanta sia la mia ignoranza, che la preferenza dell'una tariffa all'altra è subordinata a tante ragioni, a molteplici e varie condizioni; ma io sono mosso da una simpatia istintiva verso una tariffa a contatore, anche per questa ragione, onorevole Ministro: perchè mi pare che la tariffa a contatore sarebbe la più idonea e la più adeguata a favorire l'allacciamento alle linee urbane dei centri rurali, moltissimi dei quali solamente a questo modo ed a questo patto potranno iniziare il loro ingresso nella rete formativa dei collegamenti telefonici.

Detto questo, signor Ministro, io domando alla vostra cortesia di risparmiarmi se sono stato molto audace nella mia ignoranza, tenendo conto specialmente della mia innocenza e della mia timidezza. (*ilarità*).

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Viene da me che sono il re degli ingenui!

PELLIZZARI. Non c'è esagerazione in questo.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Questo che dice è a *forfait*, non a contatore!

PELLIZZARI. Badate, onorevole Ministro, non finirò facendo il vostro elogio! (*Si ride*).

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Quello sarebbe a contatore. (*ilarità*).

PELLIZZARI. Ebbene, non voglio neppure avere l'aria di voler forzare il vostro sentimento, ringraziandovi della vostra attenzione benevola. Però fate pure in modo di non sentirvi se non volete sentire, ma proprio un pensiero non posso fare a meno di esprimerlo nei vostri confronti: molto semplice, ma in compenso molto sentito, francamente cordiale. Ho paragonato i telefoni alle strade. Ebbene, penso che nessuno, più di un marinaio, come lo è il Ministro Ciano, può intendere e sentire il fascino e l'importanza, veramente imperiali, delle strade, di tutte le comunicazioni, siano esse di acqua o

di terraferma o di aria. Ed aggiungo che garantisce la costanza della sua operosità in questo campo.

Voci. Costanzo, Costanzo!

PELLIZZARI. ... e l'efficacia della sua energia, l'amore per il suo Paese, che in lui sarà senza dubbio sempre all'altezza delle gesta da lui compiute e delle insegne tanto onoratamente conquistate. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Lantini.

Ne ha facoltà.

LANTINI. Onorevoli Camerati. Limiterò le mie osservazioni alla parte ferroviaria: osservazioni, appunti e rilievi ricavati dall'osservatorio sensibile di una organizzazione sindacale come quella delle categorie del commercio, le quali traggono dal sistema dei trasporti ragione di vita e indispensabile ausilio alla loro attività, e che ai servizi ferroviari offrono una clientela vasta, varia e in genere minuta che viaggia, spedisce, riceve, dalle cui mani passano le merci e che ai trasporti richiede tutte le prestazioni, comprese quelle proprie al turismo.

Per questo motivo, la organizzazione commerciale ha dato, fin dalla sua costituzione, una collaborazione metodica, silenziosa e pratica ai competenti uffici del Ministero delle comunicazioni; ed io colgo volentieri l'occasione per tributare all'Amministrazione ferroviaria e ai suoi funzionari un vivo ringraziamento per la benevola accoglienza con la quale tale collaborazione è stata accolta e raccolta.

L'azione fascista in materia di trasporti — non bisogna dimenticarlo in questo momento — è stata costretta da due situazioni eccezionali: l'eredità del passato, che doveva essere eliminata con un'azione intensa e rapida di cura e di risanamento, e la crisi che ha sconvolto i termini equilibrati delle situazioni normali e progressive.

Se il Fascismo non fosse stato costretto ad affrontare nel 1922 il tema obbligato di un bilancio in disavanzo cronico e di servizi per molti aspetti rilassati e in decadenza, e a dovere sopportare, appena dopo compiuta questa prima sua fatica, le difficoltà di una congiuntura che dura da quattro anni — mi pare che vi sia una contraddizione fra il significato letterale della parola congiuntura e questa continuità — avrebbe realizzato nei servizi delle comunicazioni quegli ulteriori progressi e quei notevoli benefici che sono proprii della sua innovatrice attività, che tale tuttavia resta, come concordemente segna-

lano i viaggiatori e gli utenti italiani e soprattutto stranieri, che sono naturalmente i giudici più degni di fiducia.

Tutte le ferrovie straniere soffrono dell'urto insistente della crisi. Le amministrazioni ferroviarie, che non sono mai state semplici — sarebbe interessante di rivedere quello che è stato detto molte volte in quest'aula a proposito di comunicazioni, e perfino le sentenze del buon Luzzatti — appaiono molto più complesse e delicate nei momenti difficili e turbinosi.

D'altra parte se noi vogliamo essere imparziali e giusti, anche trattandosi delle delicate situazioni dei bilanci delle amministrazioni ferroviarie, basta che noi poniamo mente come non poche aziende private, pur molto più agili, almeno in teoria, agli adattamenti resi necessari dalle circostanze, hanno dovuto sollecitare e richiamare gli aiuti dello Stato. Le amministrazioni ferroviarie, siano a gestione privata o a gestione pubblica, che reggono imprese di così vasta mole, necessariamente si sono venute a trovare di fronte a contrazioni del traffico, a concorrenze inattese, a diminuzioni di introiti, che incidono sul vivo dell'impresa, e che perciò stesso le rendono esitanti nel procedere e nel decidere cambiamenti di rotta amministrativa ed economica.

A considerare dunque il problema attraverso le cifre d'un bilancio, e a seguire attentamente la diligente relazione del camerata Calza-Bini, si prova che per l'economia ferroviaria, come per tutte le altre entità economiche, nei trapassi di situazioni od addirittura nei periodi di malattia dell'organismo, si verificano contrazioni e squilibri difficili ad essere eliminati, quali ad esempio:

fattori di spese che rimangono rigidi;
entrate che si flettono gravemente e rapidamente;

metodi avviati che non si possono d'un subito abbandonare;

complicazioni di servizi e di sistemi tariffari che non è possibile semplificare in breve spazio di tempo.

Ecco dunque i termini di una posizione amministrativa che non permette improvvisazioni e soluzioni agevoli come vorrebbero i critici del senno di poi.

Non esporrò quindi con intendimento critico le osservazioni che mi son proposto di fare e delle quali, tenendo conto dell'ora, lascerò la parte più minuta, ma sarò ispirato dalla viva comprensione degli elementi straordinari ed eccezionali, che predominano in un periodo come quello che attraversiamo, non-

chè dalla schietta simpatia e dal riconoscimento dell'opera alacre e tenace spesa dall'Amministrazione ferroviaria, sotto la guida volitiva ed illuminata d'un Ministro che tanto beneficamente ha operato nel campo dei servizi delle comunicazioni, e dal desiderio di apportare un modesto contributo di esperienze che si ravviva di piccole e pratiche cose, quali quelle che il lavoro quotidiano viene manifestando come necessarie e convenienti. È del resto evidente che in questi momenti difficili, più che operare secondo vaste direttive e con intenzioni sovvertitrici, occorre guardare alle parti minute e varie dell'organismo per cercare di raggiungere quella contemporaneità di azione che in questi momenti rappresenta il massimo raggiungibile dalla saggezza di chi deve dirigere e di chi deve eseguire.

Le mie osservazioni riguardano una parte delicata del bilancio, anzi delle fonti del bilancio; cioè l'elemento tariffa che è alla base delle entrate ferroviarie. Le tariffe costituiscono l'equivalente di un rapporto di cui il primo termine è dato dal costo del servizio, e il secondo, importantissimo ai fini economici, è dato dal coefficiente della capacità economica degli utenti.

Credo si possa dire che in questo rapporto è il segreto dell'azione economica dell'azienda e dello spirito mercantile col quale in questo momento l'azienda deve essere condotta. Infatti un costo non sopportabile dalla capacità economica dell'utente sarebbe un costo eccessivo, quindi antieconomico, e tale da indurre l'impresa a cercare necessarie riduzioni. A questo punto dirò subito che alla diminuzione del costo, premessa di qualunque altra azione economica, ha in varia guisa già provveduto l'amministrazione fascista. Nell'anno 1920-21 il Serani, allora Capo del servizio ragioneria delle ferrovie, calcolava la spesa ferroviaria per trasporto di una tonnellata-chilometro in lire 0.292; dalla relazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1931-32 si ricava che la spesa è diminuita a lire 0.194. Queste sono cifre che meritano di essere segnalate come uno dei titoli di un'azione decennale che quest'anno abbiamo celebrato e riassunto nelle sue cifre effettive.

Ma altri raffronti più vicini si possono raccogliere per confermare questa riduzione di costi che onora l'amministrazione ferroviaria. Ecco le spese per treno-chilometro negli ultimi quattro esercizi: 1928-29 lire 29.64; 1929-30: lire 28.82; 1930-31: lire 26.74; 1931-32: lire 24.70. E la spesa per asse-chilo-

metro riconferma queste cifre eloquentemente: 1928-29: lire 0.78; 1929-30: lire 0.75; 1930-31: lire 0.69; 1931-32: lire 0.65. Possiamo convenire che questa felice evoluzione di cose avrebbe meritato di verificarsi in un tempo migliore dell'attuale, nel quale essa avesse potuto dare tutto il suo rendimento, mentre, invece, caduta nella crisi, si è trovata ad essere oppressa e urtata dalla concorrenza dell'automezzo.

Pur riconoscendo, dunque, che non poco si è fatto, e che anzi si è egregiamente operato in questo campo, ho l'impressione, e mi permetto manifestarla, che sia forse necessario in questo momento di procedere e fare qualche altro passo sulla via di una equa sistemazione tariffaria, e sopra tutto farlo non tanto per ridurre ulteriormente quello che è stato ridotto, ma per raggiungere una certa regolarità, un'azione più larga ed equilibrata, vorrei dire una maggiore perequazione.

Forse, sotto l'urgere degli eventi e la pressione della concorrenza, qualche volta si è abbassato troppo da qualche parte, e tal'altra si sono tenute ferme talune posizioni del complesso sistema tariffario di cui ci serviamo.

Alcuni sintomi, mi sembra, possono confermare la opportunità di questi rilievi e sono certamente presenti all'attenzione del Ministro e dei suoi collaboratori. Essi sono: 1°) l'ascendere rinnovato del coefficiente che indica la media del percorso, vale quanto dire la contrazione dell'intensità positiva del traffico tenute presenti le direzioni nelle quali tale contrazione più si manifesta; 2°) la riduzione conseguente dell'introito medio per unità trasportata. Il primo sintomo lo si intende, più che esprimerlo in parole, guardando una carta geografica dei trasporti.

Si vede così che i paesi più ricchi, le regioni più attive, più laboriose, sono contraddistinte da sviluppi regionali di linee ferroviarie, partenti da alcuni centri e circondate da una irradiazione di linee che segmentano con fitta rete i rispettivi territori. Ciò si verifica in Germania, in Inghilterra, nella Francia del Nord e nell'Italia Settentrionale. I paesi poveri invece dispongono la rete dei loro trasporti in lunghi percorsi diagonali e longitudinali, ad esempio: la Spagna, i Balcani, la Russia. Ciò vuol dire che quando gli scambi operano con intensità, con ampio respiro ed in situazione normale, in un ambiente, cioè, tecnicamente ed economicamente favorevole, si ha la tendenza a moltiplicare gli scambi a breve percorso su zone ridotte, a sfruttarle

più intensamente, e quindi a ridurre così il percorso medio dei trasporti.

Quando, invece, la situazione è turbata la rarefazione degli scambi agisce sui percorsi brevi, lasciando soltanto vitali i trasporti indispensabili, cioè quelli prevalentemente a lungo percorso. Ecco come nell'anno finanziario 1920-21, durante il quale lo sciopero e il marasma sono norme di vita dell'azienda ferroviaria, il traffico complessivo, ridotto all'indispensabile, dà una media di percorso di 222 chilometri.

Nell'esercizio 1921-22, immediatamente successivo, che segna l'inizio della riscossa fascista, il traffico, divenuto già più fiducioso si sposta a 206 chilometri, che diventano 191 nell'anno della Marcia su Roma, e 178 nell'anno successivo.

Per effetto della situazione economica, nei quattro ultimi esercizi, la media di percorso ricomincia ad aumentare e siamo ritornati, nel 1931-32, a 193.

Questo fatto è provocato evidentemente, dalla situazione economica generale e dalla concorrenza dell'automezzo, che facendo leva sulla elevatezza relativa dei prezzi ferroviari, sottrae alla ferrovia, in scala sempre maggiore, il traffico delle piccole e medie distanze.

L'altro sintomo, facile a dedursi, è la riduzione dell'introito medio per unità trasportata; nel 1928-29 per ogni tonnellata-chilometro di merce si erano introitate lire 0,256; nel 1929-30 lire 0,247; nel 1930-31 lire 0,234; nel 1931-32 lire 0,211.

Questo fatto, oltre alla situazione economica, può forse trovare qualche ulteriore, complementare spiegazione in talune considerazioni, quale ad esempio quella che forse si è troppo resistito sul sistema tariffario del 1922, aumentato nei prezzi durante il 1925, dando così all'automobile la possibilità di affermarsi nel traffico delle merci ricche, col danno per le ferrovie di dover progressivamente limitare la propria azione al traffico delle merci povere che è il traffico meno remunerativo. Questo spostamento di traffico era in atto al momento della creazione del servizio commerciale delle ferrovie dello Stato e non ha potuto essere arrestato.

Le variazioni tariffarie che sono state disposte con Regio decreto 6 aprile 1925 dovevano servire ad aumentare di quattro volte, nella media generale, il gettito delle tariffe merci in confronto dell'anteguerra. Cosa giusta dal punto di vista finanziario e necessaria per le critiche basi del bilancio compromesso dagli aumentati costi dell'esercizio, dalla politica demagogica e dal disordine fer-

roviario degli anni antecedenti alla Marcia su Roma.

Questa previsione è stata lievemente superata nei fatti e lo dimostrano queste cifre.

Nell'anno finanziario 1924-25 si erano introitati 2 miliardi e 608 milioni per il trasporto di 11.911 milioni di tonnellate-chilometro, con un introito medio per tonnellata-chilometro di 0.219. E nell'anno finanziario 1925-26 si introitarono lire 3158 milioni per il trasporto di 12.532 milioni di tonnellate-chilometro, così che l'introito medio si elevò a lire 0.252.

E poichè nel 1913 l'introito medio era stato di 0.043, il gettito della tariffa nell'anno finanziario 1925-26 è cinque volte il coefficiente di anteguerra.

Provvedimenti successivi qualche volta adottati tempestivamente su proposta delle organizzazioni sindacali, e qualche volta un poco tardivamente perchè resi necessari e imposti dalla concorrenza dell'automezzo, hanno portato ad abbassare l'introito medio per tonnellata-chilometro a lire 0.211 (1931-1932), sicchè il gettito tariffario è stato ricondotto ad un livello quattro volte superiore a quello dell'anteguerra.

Il che vuol dire che guardando l'indice riassuntivo noi ci troveremmo a posto, se forse non si dovesse rilevare che ci sono talune voci e taluni settori violentemente ribassati ed altri mantenuti ad un livello superiore al punto dell'equità.

Col passaggio all'automobile del traffico ricco, sono rimasti alla ferrovia — prevalentemente — i traffici inerenti al trasporto dei prodotti del suolo e delle merci di massa, come il carbone, i cereali, il cemento, ecc., per grandi distanze; prodotti e merci che, per ragioni di politica tariffaria e di differenzialità di prezzi in relazione al percorso, importano costi di trasporto inferiori epperò meno redditizi per le ferrovie.

Anche i provvedimenti adottati, a cui ho già accennato poco fa, e destinati a controbattere la concorrenza automobilistica, hanno contribuito a ridurre l'introito medio dei trasporti.

Questi provvedimenti di concessioni per zone o per Ditte e di ristorni ai grandi speditori, sono apparsi qualche volta tardivi e parziali. Non hanno potuto arrestare, cioè, l'andamento delle cose, tanto più che l'utente non risente generalmente del sacrificio dell'Amministrazione ferroviaria, poichè il minor prezzo messo a sua disposizione è uguale a quello offerto dall'automezzo, quando non è ancora superiore.

Ho voluto premettere questa esposizione per dare un'idea imparziale e possibilmente panoramica degli sforzi e delle difficoltà che l'Amministrazione ha dovuto affrontare. E perciò si può vedere come nel settore tariffario risiede il lato più delicato dell'attività ferroviaria.

Il nuovo servizio commerciale e del traffico, che è stato istituito con geniale deliberazione del Governo, è una grande benemerita per il Ministro e per l'Amministrazione, perchè ha permesso e permette una condizione di cose, nel complesso burocratico, tale da rendere più facile, tra le difficoltà che si vengono verificando quotidianamente, di superare stati di mentalità che rischiano qualche volta di irrigidire il sistema dei trasporti il quale, in alcune sue parti, è ancora fondato sulle basi istitutive.

Questo servizio che è affidato a funzionari consci del difficile compito, sotto la guida di un direttore generale degno del posto al quale è stato elevato, risponderà in pieno al suo compito e alle responsabilità che gli sono state affidate, se, sapendo guardare lontano nella crisi dei traffici, sarà spinto ed autorizzato a maneggiare, più agilmente, il congegno delle tariffe e delle condizioni di trasporto.

Perchè, ad esempio, quando la lotta della concorrenza si sta facendo aspra, una riduzione tempestiva del 20 per cento può essere sufficiente a fermare l'assorbimento del traffico da parte di altri mezzi di trasporto, mentre invece se la riduzione è negata o ritardata, attraverso pratiche od accertamenti o trattative, può costituire da parte dei mezzi concorrenti una situazione che, anche a riduzione concessa, è difficile rimuovere, per quella relativa staticità che ogni corrente di traffico, quando è iniziata, cerca di avere.

Bisogna notare, a questo punto, che la situazione ferroviaria, per effetto della concorrenza degli automezzi, è modificata, in quantochè il monopolio a suo favore oggi non esiste più, e non esistendo più, tutta l'azione si viene naturalmente spostando.

Ho detto prima come non sia facile, a chi non voglia essere critico per piacere di critica o per gusto di sfoggiare elementi pessimistici, dare consigli od indicare direttive. (*Interruzione dell'onorevole Ministro delle comunicazioni*).

D'altra parte l'Amministrazione ferroviaria si trova di fronte ad una situazione di carattere psicologico. L'utente intelligente, sia produttore, sia viaggiatore, sia commerciante, non è più dominato dal con-

retto che il servizio ferroviario debba essere offerto gratis, semplicemente perchè è gestito dallo Stato; oggi l'utente intelligente sa che è suo interesse personale e collettivo, di vedere saldamente costituito il bilancio ferroviario, perchè ciò è garanzia di un movimento sincrono verso la riduzione del costo dei trasporti.

Se giova il dire quali sono, nell'ambiente che si serve del servizio ferroviario, le direttive e le proposte maggiormente caldegiate e che la Confederazione del commercio trae dai propri studi e dalle osservazioni dei suoi rappresentanti, dirò che esse sono orientate verso la possibile e migliore semplificazione del sistema tariffario, con una maggiore comprensione delle necessità anche contingenti, non solo nell'interesse del commercio e del pubblico, ma nell'interesse stesso generale che si connette con quello ferroviario.

Per quanto riguarda il traffico dei viaggiatori, io ritengo, ad esempio, che siano troppo numerose le riduzioni eccezionali, temporanee, che si vengono accordando, talvolta sotto la pressione di elementi locali per cause anche minime e di molto modesta opportunità, mentre le basi delle tariffe a viaggio normale rimangono piuttosto stazionarie, costituendo così linee e categorie di viaggiatori che finiscono per essere privilegiate in confronto delle zone non collegate con le linee predette, e categorie di persone che viaggiano più per motivi sportivi e di istruzione che non per motivi di lavoro o per necessità.

Dichiaro subito che le riduzioni concesse, ad esempio, per la Mostra della Rivoluzione Fascista in occasione del Decennale, per l'anno giubilare, per determinate fiere ed esposizioni, intorno alle quali si concentra l'attenzione della Nazione intera, e di determinate larghe zone di oltr'alpe e di oltre mare, sono doverose e necessarie, sono utilissime, sono atti di saggia politica ferroviaria.

Dichiaro ancora che l'iniziativa dei treni popolari è una iniziativa coraggiosa e geniale, oltre tutto spiritualmente e politicamente intonata al Fascismo, che vuol rendere facile la conoscenza delle bellezze e del patrimonio storico della Nazione a tutti gli italiani, e vuol fare del turismo non già un privilegio di classe, ma uno strumento di cultura e di elevamento popolare. (*Approvazioni*).

Ma, fatte queste constatazioni, mi sembra che sia forse opportuno di castigare, di comprimere le pressioni locali.

Ed è bene che in quest'aula sia invocata una direttiva di maggiore severità per le

concessioni, talvolta troppo frequenti, che consentono ribassi di tariffe del 30, del 50 e del 70 per cento.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. No, no, del 70 per cento, non scherziamo!

LANTINI. Qualche volta!

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. C'è qualcuno dell'Ente del turismo che vuol parlare?

LANTINI. Ma io voglio venire ad un altro punto.

Si è constatato che i viaggi a tariffa normale — a base costante, a tariffa differenziale e di andata e ritorno — sono scesi, dal 70 per cento, nell'esercizio 1928-29, al 57 per cento nell'esercizio 1931-32, con una progressione che certamente all'onorevole Ministro delle comunicazioni non fa piacere, per l'inevitabile ripercussione che se ne ha nelle cifre del bilancio!

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Ma certe volte bisogna ribassare per incassare.

LANTINI. Anche questo è vero.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. E poi qui non si può parlare dei benefici di queste riduzioni... perchè basta uscire fuori di qui...

LANTINI. Ma io non ho messo in dubbio questo. Io parlo delle concessioni particolari e locali, per piccole fiere, per la festiciola della cittadina.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Ma lo dica a tutti i suoi amministrati!

LANTINI. Anche quelli, se sbagliano, impareranno, attraverso l'esperienza, a non chiedere cose che non è giusto sieno chieste. (*Commenti*).

Del resto io difendo il legittimo interesse e non quegli interessi che sono illegittimi, e credo di avere a questo riguardo dato esempio pratico di serenità e di imparzialità.

Il Ministro Ciano sa che io non lo frequento per richieste inutili, e sono pronto là dove vi sia la possibilità di farlo, a riconoscere i meriti positivi ed efficaci dell'azione ferroviaria, non solo per quanto sono venuto dicendo sino ad ora, ma, e soprattutto, per quanto si riferisce a quei collegamenti internazionali sui quali poggia per tanta parte la nostra esportazione e la nostra attività.

Ricorda il camerata Calza-Bini, nella sua relazione, che durante l'anno finanziario 1931-32, l'introito medio per viaggiatore-chilometro ha cominciato ad inflettersi: nel periodo di tre anni da lire 0.192 è disceso a lire 0.187.

Tutto ciò senza un vero e proprio vantaggio per l'affollamento dei treni.

Infatti, il numero dei viaggiatori è disceso del 21 per cento nell'ultimo quadriennio, ad onta degli sforzi dell'amministrazione ferroviaria che ha risposto alla riduzione del traffico aumentando la percorrenza dei treni viaggiatori: da poco più di 7 milioni di chilometri nel settembre 1928, siamo saliti infatti a 7.840 mila chilometri nel settembre del 1932.

I sacrifici che le ferrovie compiono con l'abbassare il costo dei biglietti, non debbono dunque, in genere, andare a vantaggio prevalentemente di determinate correnti di traffico che divengono, ripeto, privilegiate, in confronto di altre che restano disertate, ma andare a vantaggio, possibilmente, della generalità dei cittadini.

È stato detto più volte che una riduzione anche piccola su tutti i viaggi a tariffa normale sarebbe efficace, ossia potrebbe giovare alla generalità dei cittadini. E innanzi tutto mi pare sia urgente provvedere, se possibile, con qualche sollecitudine, al ripristino dei biglietti a tariffa vicinale intorno ai grandi centri ed in certe zone rurali.

Nell'anteguerra esistevano, per esempio, nella Campania, biglietti a tariffa ridotta, che consentivano di andare da Caserta a Napoli in terza classe, con la spesa di lire 1.05; oggi si spendono lire 8.20: su questo dato è racchiusa, almeno in parte, la spiegazione del fatto che il numero dei viaggiatori nella stazione di Caserta che nel 1912 era di 600 mila sia disceso nel 1928, prima della crisi, a poco più di 300 mila.

Un biglietto di andata-ritorno da Milano a Bergamo, che costava nel 1913 in prima classe 3.10 ed in terza classe 1.70, costa nel 1933 lire 27.50 in prima classe ed 11.20 in terza classe. Ciò vuol dire un rapporto di 9 per la prima classe e questo va bene, e di 7 per la terza classe, e questo è troppo. Il numero dei viaggiatori da Bergamo a Milano da 605 mila, intanto, è disceso a 508 mila.

C'è evidentemente la concorrenza, ma probabilmente questa concorrenza può essere giustificata da questa relativa rigidità delle tariffe.

MEZZETTI. Si preferisce l'automobile!

LANTINI. Ma se si spendesse meno per ferrovia, può darsi che si preferirebbe questo mezzo.

Da Roma a Civitavecchia si pagava 4.70 nel 1913 per la prima classe, se ne pagano 39 nel 1933: il rapporto è di 9; nella terza classe si pagava 2.65, si paga ora 15.70, ossia il rapporto è 6. (*Commenti*).

È potrei citare altri esempi di questo genere.

Il che viene a provare che mentre sulle grandi linee in cui è più frequente la riduzione, si possono avere intensificazioni di scambi, intorno ai grandi centri e nelle zone rurali si può provocare, con una alterazione di tariffe, una rarefazione dei traffici. Non bisogna dimenticare che vi è l'automezzo il quale offre molti vantaggi; ma vantaggi ne offrono anche le ferrovie e noi possiamo trarre da questi dati una possibilità di considerare come questo bisticcio e questo contrasto tra ferrovia ed automezzi, di cui tanto si è parlato e che è un po' l'argomento appassionante del giorno, debba e possa essere risolto.

Riduzioni del genere esistevano attorno a Torino, Milano, Roma, Venezia, Alessandria, Novara, Como, Bologna, Bergamo, Catania, Siracusa, Taranto, ecc.; su intere linee rurali, come la Bologna-Poggio Rusco, la Rovigo-Chioggia, la Giulianova-Teramo, la Bari-Taranto, ecc.; ed è mia convinzione che, procedendo al loro ripristino, si corrisponderebbe all'interesse della ferrovia e del pubblico, nonchè alle esigenze della politica demografica del Regime tendente ad evitare lo spopolamento delle campagne.

Infine, ed io qui faccio solo rapidi accenni interrogativi rivolti all'alta competenza del Ministro: si possono allargare i criteri che disciplinano i biglietti di andata e ritorno ripristinando gli antichi tassi di riduzione? Si può studiare l'applicazione di agevolazioni, numerose nell'anteguerra, aventi per fine lo sviluppo del movimento turistico, offrendo occasioni e combinazioni che permettano di battere le vie turistiche anche nelle reti regionali al di fuori delle linee principali e dirette?

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Legga i giornali!

LANTINI. Si ritiene conveniente di concedere a determinate categorie di uomini di affari dell'agricoltura, dell'industria e del commercio abbonamenti in zone ridotte, che li spingano a fare quello che oggi si fa per corrispondenza perchè il viaggiare costa, e consenta loro di avvicinarsi al cliente in tutte le occasioni, attivando così gli scambi?

Si tratta evidentemente di lavorare ai margini per fare qualcosa, ma probabilmente la somma dei piccoli addendi può dare qualche importo concreto, qualche notevole risultato.

E ora vengo brevemente alla parte delle tariffe per le merci. Io mi valgo di osservazioni tratte dall'esperienza.

Qui vi sono due campi d'osservazione: e cioè le condizioni di trasporto e le tariffe.

Per le condizioni di trasporto il mio giudizio si riassume in una parola: occorre rinnovare le pratiche burocratiche e le procedure che in buona misura costituiscono oggi l'occasione e la giustificazione della concorrenza degli altri mezzi di trasporto, soprattutto di quelli automobilistici.

Non dispiaccia all'onorevole Ministro se io dico che qui occorre modificare in parte la nozione del rapporto fra utente e amministrazione ferroviaria! Ad esempio, rinviare a casa, o al proprio magazzino, lo speditore che non ha rispettato appieno le norme per l'imballaggio delle merci; impegnare discussioni nelle quali l'utente non riesce ad avere facile e pronta ragione nei casi di perdita o di avaria; accordare sei ore soltanto per lo scarico di un carro di frutta, pena la tassa di sosta; pretendere il carico di un carro in 24 ore, dovunque si trovi, pena la tassa di sosta e la perdita del deposito; esigere una tassa accessoria per la pesatura delle merci; altra tassa per la disinfezione dei carri utilizzati per il trasporto del bestiame; altra tassa per contare i colli caricati; fissare norme che diventano, in certi casi di urgenza, draconiane per l'apertura dei cancelli e sportelli; impedire il deposito bonario delle merci in magazzini e piazzali; abbondare in contravvenzioni, spesso per motivi discutibili; mantenere termini di resa legali che i nostri servizi ferroviari — ormai perfetti — hanno da tempo migliorati e superati nella realtà; avocare all'Amministrazione il monopolio delle lettere di vettura.

Tutto questo va riveduto e rinnovato perchè più che della questione di prezzo, questa procedura burocratica, che non giova sostanzialmente al bilancio, costituisce la ragione del malcontento che spinge il pubblico verso l'automobile, strumento più snello e di meno complicata utilizzazione.

La circolare diramata al momento della costituzione del Servizio commerciale e del traffico sembrava dover rappresentare l'accoglimento dei voti da più parte elevati: ma come la sua chiusa era diversa dalle premesse! Mentre essa diceva al personale di essere largo e compiacente, faceva poi balenare lo spettro della sanzione, ove le larghezze prendessero figura di abusi.

Questo monito ha spinto l'agente ferroviario a mantenere l'abituale condotta, la vecchia concezione, piuttosto lontana dalle necessità del pubblico e solo giustificabile in altri tempi facili e normalissimi e quando incontrastato era il monopolio del trasporto da parte delle ferrovie. Penso che sia venuto

il momento di dare a non poche delle larghezze indicate nella circolare, forma e contenuto giuridico e normativo, affinché siano nella pratica realizzate.

Questo per le condizioni dei trasporti.

Per quanto riguarda le voci delle tariffe e il movimento di riduzione delle tariffe io credo che un complesso tariffario non possa essere una cosa breve e semplice; ma forse le semilia voci sono eccessive. E così molte volte, colui che si serve delle ferrovie, non sa calcolare il prezzo e si trova di fronte a numerosi dubbi interpretativi.

Quindi si dà luogo a quel congegno dei rilievi, dei pagamenti postumi che disturbano tanto colui che si trova a dover regolarizzare dei pagamenti di trasporti eseguiti due tre o quattro mesi prima.

Da anni l'utente, commerciante o produttore, chiede di poter calcolare o prevedere da solo il prezzo del trasporto e invece gli occorre l'esperto. E io confido che la revisione in corso presso la Direzione generale delle ferrovie aiuti a raggiungere questo scopo che anche servirà a eliminare frequenti dubbiosità e divergenze d'interpretazioni (fra gli stessi funzionari) che danno luogo in misura non lieve alla pratica dei rilievi e dei pagamenti postumi di mesi alle effettuate spedizioni.

Circa il costo dei trasporti mi sia consentito dire che, nell'attuale fase di concorrenza tra la ferrovia e l'automobile, riesce difficile sapersi orizzontare. La buona tecnica economica di un tempo aveva a disposizione l'elemento dell'introito medio per tonnellata-chilometro che, in regime normale di prezzi, permetteva di conoscere l'incidenza del costo del trasporto.

Ora sappiamo che l'introito medio per tonnellata-chilometro era passato da 0,043 nel 1913-14 a lire 0,256 nel 1928-29, ossia nel rapporto 500, si da ritenere che fino a quattro anni fa il costo dei trasporti eccedesse il limite di svalutazione della moneta: ma nell'ultimo esercizio lo stesso introito-medio è disceso a lire 0,211, ossia nel rapporto 370, onde si dovrebbe concludere che le tariffe sono rientrate nella normalità.

Ma, mentre ciò è vero, e anzi al di là del necessario, per i trasporti così detti « concorrenzi » (messi in concorrenza) dall'automobile — su che sarà bene tornare — ciò non è più vero per gli altri trasporti, come ad esempio, per taluni generi industriali alimentari di largo consumo — conserve di frutta, di pomodoro ecc. — per le merci varie « a carro » raggruppate e dirette in quelle zone come il

Mezzogiorno, dove non si manifesta la concorrenza degli automezzi!

Nell'impossibilità, adunque, di trarre indicazioni precise da criteri d'ordine generale, io mi limiterò a raccomandare al Ministro la massima comprensione del momento che ormai tende a stabilizzarsi sui bassi prezzi, e che si protrarrà oltre il termine tanto auspicato della crisi mondiale. Le tariffe ferroviarie — disse un giorno un maestro in fatto di ferrovie, il Bianchi — possono vivificare o stroncare i traffici; d'onde la necessità di rivedere le tariffe partitamente per genere di attività, col concorso di delegati competenti.

La Confederazione del commercio sottoporà prossimamente all'Amministrazione ferroviaria una serie di voti in questa materia. Ma una speciale raccomandazione devo rivolgere al Ministro delle comunicazioni per la parte che si riferisce all'incremento dei mercati interni di prodotti orto-frutticoli, e, per l'esportazione dei prodotti stessi.

Non vi sarà chi neghi la moderazione delle tariffe ferroviarie per questi prodotti, visto che gli agrumi pagano, ad esempio, da 6 a 10 centesimi per tonnellata-chilometro mentre la spesa ferroviaria è di circa 20 centesimi.

Ma un ritorno al criterio delle vecchie tariffe che accordavano rimborsi progressivi sugli impegni globali di trasporto da un minimo di 50 a 5000 carri per anno, potrebbe consentire un miglior raggruppamento delle spedizioni, tra produttori, commercianti e Case di spedizione: sino ad aumentare la possibilità di formare treni completi, con grande beneficio della merce e della ferrovia, perchè un treno completo costa di meno!

Dico Case di spedizione, perchè la funzione di assistenza di queste ultime, pazienti ricercatrici della via più celere ed economica, è necessaria e insostituibile, come dimostra anche il travasamento della loro funzione nelle attività sussidiarie integratrici e concorrenti alle ferrovie.

Ed ora, alcune parole su quello che sembra essere l'argomento appassionante, il tema del giorno in materia di trasporti: quello della concorrenza tra la ferrovia e l'automobile, analizzata acutamente dal Camerata Calzabini nella sua relazione, e sulla quale hanno interloquito non pochi Camerati che mi hanno preceduto nella discussione.

Si può ritenere, a prima vista, che il pubblico veda con estrema soddisfazione questa lotta rovinosa, dalla quale escono costi di trasporto sempre più ridotti.

La cosa può essere vera nei paesi a economia liberale, non nell'Italia corporativa

nella quale i fatti economici di qualsiasi natura sono posti sull'unico piano dell'interesse generale.

Il commercio, e — in genere — l'utente intelligente e avveduto, che guarda al domani e non all'oggi soltanto, accoglie l'idea della concorrenza tra i due maggiori mezzi di trasporto terrestre, ma ne respinge l'eccesso e non desidera di vederla spinta alla esasperazione; poichè l'esasperazione anche nella concorrenza provoca un danno.

L'utente avveduto pensa che se uno dei due mezzi dovesse arrestarsi il costo dei trasporti — come in America — si eleverebbe: esso trova persino che il sistema delle concessioni per ditte, instaurato dalla ferrovia per resistere all'automobile, promette di diventare una non giusta sperequazione a danno di zone e prodotti determinati, con offesa di quel concetto del buon padre di famiglia imparziale verso tutti coloro che devono ricorrere a lui, e che sta alla base dell'esercizio ferroviario.

Non è giusto, ad esempio, che le industrie del nord spediscono i loro prodotti a Napoli e Bari a tariffa concessionale, mentre i prodotti spediti nelle altre regioni del Mezzogiorno pagano la tariffa normale per 120 chilometri intorno, escludendo la Calabria, la Sicilia e la Sardegna.

E ancora: non è giusto che, per effetto di prezzi concessionali, i tessuti di lana, per esempio spediti dal Piemonte e dalla Lombardia, paghino come il legname, e la produzione di Prato (esclusa dalla tariffa concessionale su Roma) paghi più della produzione lombarda e piemontese, sol perchè fra Prato e Roma la concorrenza automobilistica non si è ancora manifestata.

Ecco qualche illustrazione: un carro di tessuti di lana da 10 tonnellate da Grignasco (Vercelli) a Genova (chilometri 180), dovrebbe pagare a tariffa normale lire 969; per effetto del prezzo concessionale paga lire 450, mentre se si trattasse di legname comune da opera pagherebbe lire 462. Non esiste prezzo concessionale da Prato a Roma (chilometri 334). La tassa per 10 tonnellate di tessuti è di lire 1,805, mentre ad esempio da Schio a Roma (chilometri 635) si pagano lire 1,778 (a tariffa normale sarebbero lire 2,889).

Questi provvedimenti, presi a malincuore dall'Amministrazione ferroviaria, non possono essere destinati a perpetuarsi.

Ciò a prescindere dal fatto che se la ferrovia perde centinaia di milioni in questa lotta, l'autocarro non vi guadagna o piuttosto si rovina: avviene, ad esempio, fra

l'Alta Italia e Roma, dove i trasporti di merci varie sono scesi in ferrovia da poco più di 30 lire a meno di 20 lire al quintale, mentre l'autocarro quota oggi 18, 16, 14 lire sino a qualunque prezzo, pur di stare in piedi.

Questa concorrenza eccessiva e non destinata a prolungarsi non è che un fenomeno disordinato di inquietudine economica e psicologica.

Vengono ora sorgendo aziende minuscole, troppo minuscole, di trasporti per automezzi per dare sufficienti garanzie; mentre anche la troppo diffusa vendita a rate di automezzi non può che riflettere, come già riflette, qualche inconveniente sui produttori che vi si affidano.

In questo modo non sembra neppure possibile che le imprese di spedizioni con autocarri si possano costituire una lor solida ossatura su basi aziendali degne dei compiti che, in pace o in guerra, l'automezzo può e deve assolvere.

Evidentemente qui vi è materia per una di quelle sintesi che sono il vanto dell'Italia Fascista.

Noi non dobbiamo desiderare la morte della ferrovia o l'arresto dell'automobile; ma una grande intesa, procedente da forme legislative illuminate e da accordi sul tipo di quelli intervenuti fra le ferrovie dello Stato e numerose imprese di autolinee, per il servizio di messaggeria, deve dar modo all'Italia di trovare la soluzione dell'imponente problema.

Concorrenza, dunque, bene intesa, e integrazione reciproca di servizi.

Su queste basi, con larghezza e insieme con garanzie reciproche e per gli utenti, l'accordo è possibile e sarà benefico.

A tal fine la Confederazione del commercio ha curato, fin dal 1930, una indagine che afferma la possibilità di far sorgere 20.000 chilometri circa di autolinee regolari per merci, su itinerari non concorrenti alla ferrovia, e in servizio combinato con quest'ultima.

Imperocchè è certo che l'autocarro che si muove fra Torino e Trieste, o tra Genova e Milano, rappresenta una comodità e anche una riduzione di spesa: esso però non suscita nuovo traffico, anzi lo sottrae alla ferrovia. Diversa e assai maggiore è la benemerita dell'autocarro che scala la montagna, che penetra nelle zone rurali più eccentriche per approvvigionarle di tutto (maniera anche questa per preservare gli abitanti dall'illusorio richiamo urbanistico) e per asportare anche

in piccole partite i prodotti più poveri o deperibili — agrumi, frutta, cereali, il vino, l'olio, ecc. — il tutto, sudato lavoro di un anno, che il costo elevato dei trasporti può far restare invenduto. Queste autolinee di merci, va da sé, dovrebbero avere il loro piano regolatore ed essere sussidiate, almeno all'inizio, come si è fatto per le autolinee viaggiatori. E sia consentito ricordare, per chi teme l'intervento del legislatore in questa materia, che la disciplina delle autolinee viaggiatori — affidata ad un organo di merito eccezionale come l'Ispettorato generale ferrovie, tramvie e automobili — non ha impedito che l'Italia disponga oggi di quasi 70.000 chilometri di linee, che trasportano annualmente 50.000.000 di viaggiatori.

Altra materia di collaborazione e di integrazione pratica è quella del passaggio all'autocarro di una buona parte dei carri misti, treni merci raccoglitori che rappresentano per la ferrovia una così forte perdita.

Sono in via normale due milioni di carri all'anno, con carico medio di 2 tonnellate, mentre è noto che la portata media dei carri è 18 tonnellate. Io raccomando, infine, la massima estensione possibile della presa e consegna a domicilio, anche per lunghe distanze, anche con servizi motorizzati, nonché la sostituzione delle ferrovie e tramvie irrimediabilmente deficitarie con autoservizi rispondenti a pieno al bisogno delle popolazioni.

Che la collaborazione invocata sia possibile e forse vicina è da arguirsi anche dalle affermazioni ripetute degli alti dirigenti delle ferrovie dello Stato, che non possono dimenticare i servizi resi dall'autocarro nella guerra e nel dopo-guerra, ad integrazione della locomotiva.

Alcune cifre provano che, in luogo di una patologica esasperazione di contrasti, in tempi normali l'autocarro ha suscitato, penetrando appunto in zone non servite dalla ferrovia, maggior traffico alle ferrovie stesse.

Nell'esercizio 1905-06 si sono trasportate tonnellate 27.340.526; nell'esercizio 1914-15 si sono trasportate tonnellate 37.660.475; nell'esercizio 1920-21 si sono trasportate tonnellate 38.806.714; nell'esercizio 1929-30 si sono trasportate tonnellate 65.274.134.

Risulta adunque che nel decennio ante-guerra si ebbe un aumento totale del 37,75 per cento, mentre in quello successivo l'aumento è stato del 68,20 per cento, nel che giuoca evidentemente l'avvicinamento alla ferrovia di stradali e paesi operato dall'auto-

A proposito di due nuovi servizi molto interessanti istituiti di recente dal Ministro, quello dei colli espressi e quello dei pacchi agrumi, io vorrei rivolgere preghiera di voler considerare se non fosse possibile di concedere, per i colli espresso, il pagamento in arrivo della tassa a carico, cioè a dire concedere la spedizione in porto assegnato, il che agevolerebbe molto e introdurrebbe di più questi mezzi di spedizione.

Per i pacchi agrumi mi permetto di chiedere se sia possibile — per quanto l'esperimento sia all'inizio e non sia stato attuato in pieno neppure per gli stessi agrumi — di estenderli, con modici prezzi, alle ferrovie secondarie, alle tramvie e autolinee in servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato, perchè lo scopo dei pacchi agrumi è di arrivare ad introdurre il consumo degli agrumi nelle zone eccentriche, che qualche volta non li conoscono o li conoscono appena.

Io posso dire di avere esaurito così i concetti che mi ero proposto di esprimere; voglio soltanto, sulla guida della relazione, e ricordando che il Ministro non dimentica mai, nei suoi discorsi, il personale, tributandogli l'elogio ambitissimo e l'incitamento, accennare a questa parte della relazione del bilancio.

L'Amministrazione ferroviaria consta soprattutto di quattro grandi servizi: la trazione, i lavori, il movimento e il servizio commerciale e del traffico. Ognuna di queste quattro grandi branche porta su di sé una parte di responsabilità, un servizio che è essenziale alla vita di un popolo e non solo alla vita materiale ed economica.

Ricordo che il Capo del Governo disse, nella grande Assemblea quinquennale del Regime, nel 1928, una delle sue frasi così vive di eloquenza rappresentativa: « Nei paesi « a forte popolazione, il sistema delle comunicazioni è essenziale più che ai traffici, « allo spirito ».

Da questo assioma derivano non pochi corollari che, lasciati agire con sicurezza e spontaneità, faranno sì che le contese verranno componendosi e che le difficoltà posano più agevolmente essere superate.

Vedremo allora che l'attività dei vari settori dell'Amministrazione ferroviaria si comporrà in equilibrio a seconda dei momenti: mentre dal 1922 a oggi la politica ferroviaria ha giustamente messo in rilievo uno o l'altro dei suoi elementi — l'elemento movimento, l'elemento trazione, l'elemento lavori — ora la responsabilità maggiore e più acuta è quella che spetta al servizio commerciale e del traffico.

E quindi a questo servizio si rivolge l'augurio degli utenti, l'augurio delle associazioni economiche e corporative che sentono nella tranquillità e nell'equilibrio del servizio fondarsi tanta parte della loro attività e della loro speranza.

Ma per quanto riguarda particolarmente il personale, la relazione Calza-Bini cita dati diligenti ed eloquenti, che non ripeto ma che sintetizzo; sono dati che la Camera è bene che ricordi.

Nel 30 giugno 1921 gli agenti in servizio erano 225.000, la rete era di chilometri 15.690, la media degli agenti era di oltre 15 per chilometro. Al 30 giugno 1932, gli agenti in servizio erano 144.906, e, dal 30 giugno al 31 dicembre dello stesso anno, si sono contratti a 141.198.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Quest'anno? No, erano 139,000 al 31 dicembre e sono 138,882 oggi.

LANTINI. La rete in servizio è di circa 17 mila chilometri e la media degli agenti è discesa a oltre 8. La quantità media per ogni milione di assi-chilometro fu nel 1913 di 39,5; nel 1921 di 64,6; e nel 1932 di 28,8, che è uno dei limiti più bassi di Europa.

Ora, chi sa le difficoltà, che chiamerò di ordine naturale e geografico, nelle quali si svolge l'esercizio ferroviario in Italia, cioè la costosità e gli ostacoli alle costruzioni, la necessità di opere d'arte costosissime nelle linee ferroviarie, la ristrettezza dello spazio nelle nostre città, la vecchiezza di impianti lasciati sonnecchiare per qualche decennio fino alla rigorosa ripresa fascista, la forte riduzione operata nel personale in tutti i suoi gradi ed in tutte le sue funzioni, non può non tributare una lode piena al personale che continua il suo lavoro con un rendimento che è prova del suo spirito, della sua intelligenza, della sua buona volontà, virtù vivificate dalla fede civile e patriottica del Fascismo, e che conferma le qualità innate della razza.

Chi conosce e confronta gli impianti della nuova stazione di Milano con la vecchia, che fino a pochi mesi or sono è stata congestionata da una intensità di traffico; chi pensa e confronta quelle che sono le angustie delle nostre stazioni come, ad es., Genova serrata fra le case, assediata dall'urbanesimo è dalle necessità topografiche, Sampierdarena, Roma; chi pensa al lavoro di certe stazioni, ridotte per impianti, nei momenti critici delle vendemmie e le pone in confronto con i parchi sterminati delle comode pianure di Berlino, Lipsia, Monaco, Amburgo, Londra, Anversa,

e pensa oltre a tutto alla regolarità del servizio italiano, alla percentuale minima degli inconvenienti che si verificano, alla fiducia che il pubblico nazionale e forestiero dà alle nostre ferrovie, non può non associarsi, anche quest'anno, all'elogio che il Ministro vorrà tributare ai ferrovieri di ogni grado e funzione, dai più alti ai minimi delle stazioni grandi e piccole, disseminate lungo le linee, vigili e intenti, nei turni diurni e notturni, al loro lavoro. Queste benemerenze ci fanno credere che esse non sono soltanto un merito per loro stesse e un vanto per la patria italiana: esse sono una garanzia di fiducia per il servizio che le ferrovie sapranno dare in ogni occasione alla Nazione, alla Patria. (*Vivi applausi*).

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE
BUTTAFOCHI

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole camerata Barni.

BARNI. Onorevoli Camerati! Vi è chi ha parlato a *forfait*, chi ha parlato a contatore: io parlerò, se non a nolo, di noli, con brevissime dichiarazioni.

Innanzitutto io ho preso la parola per associarmi, a nome della gente di mare, alle sentite parole con le quali ieri l'onorevole Pala salutava il decennio compiutosi da quando Sua Eccellenza Ciano è a capo delle sorti della marina mercantile. Associarmi perché in questo decennio particolarmente agitato per la marina mercantile, si sente ancora di più la necessità che un uomo di energia, quale Costanzo Ciano, fosse a segnare il nostro indirizzo e un uomo d'ardimento come lui fosse a segnare la nostra speranza e la nostra volontà.

Inoltre, siccome nei momenti turbinosi fra la gente di mare, dal capitano al mozzo, tutti si trovano solidali, è questa la ragione per cui anche il capo della organizzazione dei prestatori d'opera della gente di mare si trova solidale con le dichiarazioni fatte e dal chiarissimo relatore e dagli onorevoli Borriello e Pala circa le questioni delle così dette sovvenzioni, degli aiuti finanziari che il Governo dà alla marina mercantile.

Ma a sostegno delle argomentazioni portate dal relatore e dai due precitati camerati, io devo richiamare anche l'attenzione su certe forme di sovvenzioni nascoste che sono esercitate da altri paesi, specialmente da quei paesi che reclamano e fanno la voce grossa quanto l'Italia aiuta la propria marina mercantile.

Per esempio, è notorio a tutti gli armatori che i porti più cari per i diritti che si devono pagare, sono i porti d'Inghilterra in generale, e il porto di Londra in particolare.

Noi chiederemmo, per esempio, perchè è fatto come rimborso di spesa a navi battenti bandiera inglese, una somma maggiore che non per navi di altra nazionalità. Praticamente questo significa che le spese portuali in Inghilterra, per le navi battenti bandiera inglese, sono di gran lunga inferiori a quelle delle navi battenti altre bandiere. Ed è questa, evidentemente, una forma non palese di sovvenzione statale.

Ma c'è di più: dal pulpito della sorella latina sono venute feroci critiche ai nostri premi di navigazione per la marina da carico. Quando poi la barca francese è andata nelle secche, peggio del naviglio italiano....

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Non è mai stato nelle secche il naviglio italiano!

BARNI. Anche il naviglio italiano naviga non tanto bene, economicamente parlando....

Il presidente della Commissione della marina mercantile francese ha fatto un progetto di questo genere:

A causa del basso livello dei noli, della continua contrazione degli scambi internazionali, della concorrenza fatta dalle marine sovvenzionate e così via, la marina mercantile francese conta circa 400 navi in disarmo, corrispondenti ad oltre il 28 per cento della consistenza nazionale.

La situazione dell'armamento si aggrava sempre più, i disoccupati aumentano, aumentano a migliaia, ed in generale tutte le attività della marina si contraggono. Occorrono dei provvedimenti: trovare il mezzo di sorreggere i traffici, allo scopo di dare lavoro ai marittimi disoccupati e di procurare armamento alle navi e di stimolare il lavoro nei porti francesi.

Quale il sistema?

Non poteva certo essere il sistema chiaro ed onesto del premio di navigazione, dato dal Governo italiano, perchè di quello si era detto male in tutti i sensi. Si è fatto un altro progetto, che sotto un certo aspetto può anche apparire simpatico ai prestatori di opera, e cioè si è stabilito che si rimborsino agli armatori, per un terzo, i salari pagati al personale navigante.

Se questo non è premio di navigazione io non so come chiamarlo: sia che si voglia dare un premio per miglia navigate o per la spesa occorsa per fare queste miglia di navigazione, se non è fischi è fiaschi!

Così viene dimostrata la necessità che hanno tutte le marine di questi aiuti — che non è poi una questione limitata alla marina, come dirò in appresso —, aiuti che sono generali, per le ragioni che non starò a ripetere e che già sono state eminentemente esposte dai precedenti oratori. Ma io credo che, per la marina mercantile, come quasi per ogni attività umana, via via che le cose riprendono una certa normalità, si ritornano a precisare due grandi divisioni. La divisione è costituita dalle imprese, le quali sono superiori alla capacità individuale degli uomini, imprese per le quali la possibilità, starei per dire fisica, degli uomini è inferiore, e da che mondo è mondo si è sempre avuto il trapasso di questa attività produttiva allo Stato o ad aziende parastatali; e dalle imprese che vivono nella sfera della capacità individuale.

Intendo con questa divisione separare nettamente quella che è la marina per passeggeri e la marina sovvenzionata, da quella parte che è rappresentata dalla marina da carico.

Per la marina per passeggeri, le cui navi costano centinaia di milioni, ed ai cui piroscafi è legato vivamente e profondamente l'avvenire ed il prestigio della Patria, è evidente che non si può parlare di iniziativa privata e di attività singola. Vi entra in pieno lo Stato, e si capisce come l'intervento statale sia necessario specialmente nel momento di difficoltà straordinarie, in cui la sorveglianza diretta e continua è indispensabile da parte dello Stato. Ed è per questo lato che io credo che tutti abbiamo salutato, con viva soddisfazione, certi provvedimenti energici presi da Sua Eccellenza Ciano.

Nel campo della marina sovvenzionata si parla di servizi necessari, e quindi l'intervento statale è giustificato di per sé stesso.

Rimane l'altro lato, della marina da carico, e guardate che non si tratta di cose di poco conto, perchè dai dati statistici, del gennaio 1931, si rileva che noi avevamo 33 navi di navigazione libera da passeggeri di lungo corso, per un tonnello lordo di 390.000 tonnellate, mentre per la marina sovvenzionata si avevano 199 navi con un tonnello lordo di 554.000 tonnellate.

Di fronte a queste due cifre il tonnello della marina da carico è rappresentato da 413 navi con 1.987.000 tonnellate, il che vuol dire che la maggiore attività, se anche non appariscente, come quella del *Rex* o del *Conte di Savoia*, è data dalla marina da carico.

Orbene, per la marina da carico, permettemi questa dichiarazione: io che ho mosso i miei primi passi, nella politica, dalla fede marxista, oggi sono il più tenace assertore che il mondo può avere la sua risorsa solo nella volontà e nella iniziativa privata.

Già questa discussione e questi accenni si sono avuti, di recente, in un Congresso di studi corporativi, ma tengo a riaffermarli oggi: tengo a dire cioè che se vi è un comune denominatore nel Fascismo, se tutto il mondo guarda al Fascismo, lo guarda in quanto capisce e comprende che lo Stato forte, che lo Stato giusto dà la maggiore libertà individuale e la maggiore speranza di attività e di iniziativa privata. Ed allora, se questo è vero, permettete che da questa tribuna vada un elogio a quegli armatori che, chiusi nel loro scagno, talvolta quasi nudo, più nudo certo della loro nave, conducono una vita che è quasi all'unisono con quella dei loro compagni che navigano per i mari.

È lì, da questi tenaci lottatori, che la marina da carico potrà avere le proprie risorse, non già dai sogni che si fanno e di corporazioni proprietarie e di progetti di alti interventi statali per la marina da carico.

È la busca, è ancora il camogliano, è ancora l'uomo di Lussinpiccolo che ha la speranza nelle risorse della marina da carico.

E del resto c'era, prima che il naviglio aereo segnasse un nuovo ardimento all'anima umana, il vivere pericolosamente, che era il motto della gente di mare, ed ecco perchè a capo di questa, riconfermo, vi è la figura di Costanzo Ciano!

Ed allora, quale è, in questo momento, la direttiva da darsi a questa gente?

Evidentemente non posso consentire, per quella poca esperienza che io abbia, con coloro che vengono a tessere le lodi delle nuove costruzioni. Anche in questo campo sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Pala.

Fra le nuove costruzioni ed il vecchio naviglio vi è un termine preciso di paragone, e cioè, quando il vecchio naviglio, per le spese di ammortizzo, per le spese di assicurazione, per il consumo di combustibili, viene a costare molto meno delle nuove costruzioni, evidentemente chi è quell'iniziatore privato, per dire così, che va a gettare lì denaro per costruire nuove navi?

Allo Stato, ed a coloro che vogliono risolvere la crisi mercantile bisogna ripetere ogni giorno che non farebbero che accrescere la disoccupazione nella marina!

Perchè ieri l'onorevole Borriello diceva qui che, sebbene il tonnello mondiale

sia quasi raddoppiato dall'ante-guerra, la proporzione delle merci da trasporto è oggi, rispetto a quelle dell'ante-guerra, soltanto del 20 per cento in più.

Ma non si tratta solamente di aumento di tonnello.

Vi è l'aumento della celerità dei mezzi di propulsione; vi è l'aumento nella celerità dei mezzi di scarico; vi è la maggiore capienza della stiva, in quanto alla vecchia carbonaia è sostituita la cisterna che contiene nafta in una quantità necessaria per i bisogni, lasciando una maggiore disponibilità di stiva. Tutto questo non solo; ma le motonavi hanno un equipaggio di molto inferiore per numero a quello delle vecchie navi a vapore.

Quindi, se costruissimo tutte motonavi, evidentemente avremmo una marina nuova, ma questo non risolverebbe, sibbene aggraverebbe la disoccupazione marinara.

È questa la ragione per la quale ci siamo trovati proprio all'unisono: da un lato la situazione critica degli armatori, dall'altro la situazione critica della gente di mare. E, sperimentate tutte le vie, non c'è che quella della maggiore franchezza e della maggiore sincerità. Necessita, da un lato e dall'altro, serrare le file. Come si può fare? Ecco.

Alla inflazione delle costruzioni nella marina mercantile è corrisposta dall'altro lato l'inflazione degli ufficiali e degli equipaggi della stessa marina mercantile. I dati sono molto precisi in proposito. Durante la guerra e nell'immediato dopo guerra, quando i noli — se non erro — erano 8,9 ed anche 10 volte superiori agli attuali, (ho premesso di dire la verità, diciamola in tutto), lo stipendio per gli ufficiali della marina mercantile non era l'elemento indispensabile della vita. Oggi invece lo stipendio è l'unico elemento per la vita di questi ufficiali. Ed allora che cosa è successo? Da un lato per gli effetti della riforma Gentile negli altri campi degli studi, e dall'altro per questa possibilità, per questo desiderio di un congruo guadagno, gli istituti nautici si sono affollati.

Voce. In un anno 600!

BARNI. Anche di più. C'è stato un anno nel quale i diplomati dagli istituti marittimi sono stati circa duemila, e questo mentre i dati di esenzione degli ufficiali dal servizio per limiti di età, per morte o per infortuni o per altre cause non erano in media superiori ai 230-250 annuali.

Ora, per tre o quattro anni c'è stata questa enorme sproporzione, che ha creato l'attuale situazione di forte disoccupazione di ufficiali della marina mercantile, che è nota purtroppo

a voi tutti, perchè non credo ci sia stato nessuno di voi, che non abbia mandato a sollecitare per l'occupazione di qualcuno di questi ufficiali disoccupati.

Indubbiamente, di rimedi nel campo strettamente della marina mercantile, non ve ne sono soverchi. È per questa ragione che io mi sono permesso ieri di interrompere il camerata Borriello quando a tutti codesti guai, ne voleva aggiungere un altro, quello di emanare un immediato decreto (questo egli ha chiesto a Sua Eccellenza il Ministro) perchè i laureati dell'Istituto Superiore Navale ascendessero ai posti maggiori della marina mercantile.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Quelli unicamente che vogliono fare i capitani superiori.

BARNI. Ma attualmente l'hanno gli ufficiali della marina da guerra. E allora vedremmo un rapido travaso.

CALZA-BINI, *relatore*. È un'altra cosa!

BORRIELLO. Fuori degli stretti non tutti hanno navigato.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Ma ci sono altri che hanno navigato fuori degli stretti.

BARNI. Io dico nel campo della marina mercantile, non nel campo della marina da guerra; qui allora si potrebbe vedere, così *ex abrupto*, uno che viene ad occupare il posto di comando perchè ha un titolo superiore.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Ma non è detto che gli armatori diano il posto di comando ad uno perchè ha una laurea.

BARNI. Abbiamo già visto insieme questo caso....

Ad ogni modo, tanto è grave la situazione che ne abbiamo la prova nel ramo assistenza: sono 550 ufficiali che mensilmente vengono aiutati attraverso le varie forme di assistenza.

Non solo. Ma siccome questa forma non corrisponde nè alla dignità dell'ufficiale, nè al concetto fascista, noi cerchiamo di poter utilizzare questi ufficiali fino allo smaltimento dell'inflazione perchè, per fortuna — dico per fortuna, malgrado tutti i peana alla coscienza e all'anima marinara del paese — agli istituti nautici i giovani hanno cominciato ad andare meno, tanto è vero che oggi le frequenze sono queste: nell'anno 1930-1931 si sono diplomati 215 capitani e 62 macchinisti navali; nel 1931-32, 208 capitani e 58 macchinisti navali e quest'anno ancor di meno, perchè, naturalmente, non

si vede una possibilità di occupazione. Evidentemente, con queste cifre, siccome il corso dell'Istituto nautico non è molto lungo, noi potremmo avere il ristabilimento di una normale situazione ma, nel frattempo, per cercare di poter sistemare questa nobile categoria di ufficiali, noi stiamo persino cercando — non potendo dare occupazioni a terra, per ragioni a voi tutte note, data la lotta di concorrenza che vi è fra le varie professioni intellettuali — di dare dei lavori a margine dell'attività marinara, come possono essere lavori dei commessi di bordo o l'istituzione del guardinaggio nei vari porti d'Italia.

Identica situazione, aggravata nel numero, noi la troviamo nella bassa forza.

Anche qua, cosa sta succedendo?

Bastano queste cifre per dare la sensazione del fenomeno: attualmente navigano 36 mila persone. Qualificate, ai compiti dell'attività marittima, come marittimi, cioè persone che hanno dato, non per uno, due o tre viaggi, cioè per breve tempo, la propria attività alla marina mercantile, ma hanno un libretto di navigazione un pò sostanzioso, sono per lo meno 70 mila persone. Di fronte a queste cifre ci sono 600 mila libretti di navigazione.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Quanti?

BARNI. Erano 592 mila, e in questa ultima infornata siamo su ancora.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Ma ci sono anche i libretti dei bagnanti.

BARNI. D'accordo, ma, Eccellenza, quando questi bagnanti o bagnini si trovano disoccupati, la prima cosa che ricordano è quella di avere un libretto di navigazione e di venire alla nostra associazione a cercare assistenza.

Ora, sarebbe la stessa cosa, Eccellenza, sebbene in un altro ramo della di Lei attività, che tutti quelli che hanno il permesso di libera circolazione automobilistica domani dovessero affluire alle porte del Sindacato degli automobilisti per chiedere un collocamento.

Insomma, anche qui ci sono e occorrono discriminazioni.

Quello che il congresso dell'Associazione sottufficiali e comuni ha richiesto è una distinzione fra la matricola generale e la matricola particolare della vera gente di mare.

Se vostra Eccellenza acconsente a questo, diventa superfluo ogni mio discorso.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Ma praticamente è quello che si fa.

BARNI. No, nei ruoli, Eccellenza (non parliamo ancora di cose tristi), di turni ce ne sono due; uno generale e uno particolare. Se il turno particolare dovesse rispondere esattamente al fabbisogno, non ci sarebbe che da sciogliere il turno generale, e nessuno rimarrebbe così in eterna aspettativa.

Ma il male è che hanno gonfiato anche i turni particolari, e quelli che si trovano nel turno particolare, che hanno la ferma convinzione di essere i prescelti, si trovano anch'essi ad attendere anni ed anni, tanto è vero che il camerata Pala, proprio ieri, ad ovviare a questa pretesa di coloro che sono nei turni particolari, e per la posizione dei quali noi abbiamo chiesto a suo tempo l'avvicendamento, visto che l'avvicendamento crea uno scombuscolamento — e lo capisco — nell'armamento della nave, ha mandato le disdette dell'avvicendamento. Che cosa vuol dire ciò? Si torna al concetto mio, di serrare le file.

Sono 36 mila marittimi imbarcati i quali, se si armassero le navi che si trovano nei nostri porti inoperose, potrebbero raggiungere i 45 mila. Al di là di questa cifra, tutto è vano. E io non parlo solo per lei, onorevole Ministro, ma anche per coloro che a Torre del Greco o a Camogli aspettano sempre il risorgere della marina mercantile e che, anche se questa risorgesse, non potrebbero vedere le loro speranze realizzate.

Onorevoli camerati, oltre queste brevissime note io devo esporvi quale è stata nel nostro campo, oltre la parola così amara, l'opera di assistenza. Fino dal maggio 1932 gli equipaggi delle navi da carico e delle navi da passeggeri, hanno ceduto rispettivamente l'uno e l'uno e mezzo per cento delle paghe a favore dei colleghi in attesa di lavoro. Data la natura speciale del lavoro marittimo, l'opera di assistenza così profondamente benemerita che il Partito compie negli altri strati sociali, nel campo della marina mercantile è stata riservata esclusivamente alla nostra Confederazione.

Con questo fondo noi abbiamo potuto alleviare in parte i disagi di ben 30 mila marittimi. Vengono erogati sussidi particolari agli ufficiali che, data la loro figura, non possono esser messi alla coda di coloro che vanno ad attendere il buono cambusa. Abbiamo distribuito a circa 12 mila marittimi questi buoni cambusa che permettono il sostentamento per loro e per le loro famiglie. La cifra complessiva erogata a questo scopo dall'inizio della gestione, cioè dal gennaio-

febbraio 1932 alla fine dello scorso marzo, ha superato i tre milioni.

Oltre a ciò vi sono tutte le altre forme di assistenza sulle quali già ebbi occasione di intrattenere la Camera. Come vedete, noi abbiamo da un lato l'opera assistenziale e dall'altra l'opera sindacale, come io ebbi l'onore di esporre a Sua Eccellenza il Capo del Governo, allorchè volle farci l'onore di ricevere i Consigli direttivi delle Associazioni.

La collaborazione col camerata Pala e con la Confederazione dei trasporti marittimi è tale che in due anni abbiamo portato a compimento tutti i contratti di lavoro, tutte le pattuizioni, da quelli della marina da passeggeri, agli accordi da presentare a Vostra Eccellenza circa la marina sovvenzionata, ai contratti di arruolamento per gli equipaggi della marina da carico.

Ma al di là e al di sopra di questa nostra opera noi riteniamo, sia per i datori di lavoro, sia per i prestatori d'opera nel campo della marina mercantile, che solo può valere, per farla vivere, un'opera selezionatrice e una inflessibile durezza. E quello che io ho chiamato vivere pericolosamente e serrare le file, non è determinato da esclusivismi, che non sono nell'animo della gente di mare, ma è dato piuttosto dalla visione realistica del problema della marina mercantile per non seminare mai speranze eccessive quando a queste speranze non può corrispondere la realtà del domani.

La realtà del domani è nella selezione e del naviglio e degli uomini della marina mercantile, perchè la bandiera della Patria sia sempre più alta, segnacolo nel mondo della nostra prosperità e delle nostre fortune. (*Vivi applausi*).

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

LUALDI. Onorevoli Camerati! Non è un discorso; è una semplice raccomandazione che oggi mi permetto rivolgere all'onorevole Ministro delle comunicazioni, affinché, se lo crede, suffraghi della sua alta autorità presso chi di ragione, il vivo desiderio di molti italiani e le possibilità e le necessità di sviluppo non soltanto di un grande servizio pubblico, ma anche di alcune nostre importanti industrie, strettamente apparentate con l'arte e con la scienza.

Parlo di radiodiffusioni. E a questo proposito, e a riprova che non potrei rivolgere a più sensibili orecchie la mia parola, mi è caro ricordare che non sono ancora compiuti i nove anni da quando, il 6 ottobre 1924,

si inaugurava ufficialmente a San Filippo ai Parioli, qui a Roma, la prima stazione radiofonica italiana.

L'iniziativa era partita dall'ammiraglio Costanzo Ciano, Ministro delle comunicazioni, e ne fa testimonianza un rapporto dell'Ente italiano audizioni radiofoniche. « Così aveva voluto — dice il rapporto — Sua Eccellenza Ciano, che con spirito di previdente comprensione dell'importanza della radiofonia gettava la base di quel servizio di radiodiffusioni italiane che alla sua intelligente e sicura direttiva deve tutto il suo progressivo sviluppo ».

È dunque al Ministro Ciano che si deve l'inizio — in giorni ancor vicini, e che sembrano già lontani per i risultati oggi raggiunti — di una così grande e bella impresa. È giusto ed è legittimo attendercene da lui, ora, gli ulteriori nuovissimi sviluppi.

La tecnica della radiofonia era, nel 1924, appena agli albori; ben scarse le cognizioni che si possedevano sulla organizzazione e sulle possibilità di tale servizio; nessuna convenzione, nè nazionale, nè internazionale esisteva, a disciplinare questa meravigliosa nuova applicazione dell'invenzione di Marconi. Funzionavano, rarissime ancora, alcune stazioni estere, ed a queste era dovuto il formarsi del primo esiguo nucleo di radioamatori tra noi. Questi radioamatori avanti lettera furono gli entusiasti, la sera del 6 ottobre 1924, e i fedeli della prima ora; questi, i difensori e i propagandisti nei giorni difficili che seguirono. Perchè l'ambiente e la generalità del pubblico erano, come sempre per le cose nuove, o scettici, o contrari, o tenuti fra il sì e il no da mille preconcetti.

Eppure, ad onta di ciò — e tenuto conto del nostro dolcissimo clima e della bellezza del nostro Paese, che invitano più facilmente alle passeggiate diurne e serali, che non al chiuso tra quattro pareti dinanzi all'altoparlante — eppure, ad onta di ciò, quale mirabile diffusione ha avuto anche tra noi la radiofonia, in questi pochissimi anni di esistenza!

Dall'unica trasmittente di Roma, del 1924, le stazioni radiofoniche sono diventate undici; i 25.000 abbonati del 1927, erano saliti, alla fine del 1932, a 305.000; le ore di trasmissione, da 5.110 che erano nel 1927, hanno raggiunto, l'anno scorso, le 25.230. La potenza di antenna complessiva dei vari impianti, che era nel 1924, di kw. 1,7, ora è di 187,5. Quanto alle programmazioni, posso dirvi, dopo avere fatte molte visite e confronti, che dall'America Latina, (intendo l'Uruguay che, con quella di Montevideo,

possiede l'unica stazione del Sud-America seriamente organizzata) alla Russia dei Sovieti noi siamo forse, per ciò specialmente che riguarda le radiodiffusioni musicali, fra i primi; solo manchevoli in due punti: nelle difficoltà e nelle resistenze che si incontrano — e che altrove si è in via di superare — per dare, alla radio, un repertorio speciale e caratteristico per radio.

Per ciò che riguarda le trasmissioni a grande distanza, una lacuna è da osservare nella mancanza di un servizio regolare di radio-diffusioni che possano essere ascoltate nei paesi oltre Oceano; nell'America del Sud specialmente, dove la primavera scorsa, non incontravo italiano — e là ve ne sono milioni — che non mi chiedesse perchè dalla Madre Patria non si trasmettessero sistematicamente nei modi e nelle ore opportune, notiziari e programmi musicali.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. C'è la stazione di Cecchignola, c'è Prato Smeraldo.

Bisogna vedere se la colpa è delle stazioni o dei ricevitori che hanno gli ascoltatori d'America.

LUALDI. Gli ascoltatori d'America aspettano trasmissioni speciali. Prato Smeraldo qualcuno lo sente. Sono attesi e sarebbero accolti da noi, mi si diceva, come la voce della mamma. Un nuovo legame tra cuore e cuore.

Ora, onorevole Ministro Ciano e Camerati, questo che, a parte le riserve ultime, ho detto, non ha voluto affatto essere, anche se vi è parso, il panegirico della radiofonia in Italia. Ha voluto essere soltanto la premessa necessaria alla breve, ma vivissima raccomandazione alla quale mi affretto.

Un problema nuovo si affaccia ed urge ora nel campo pratico delle applicazioni radio: quello della televisione, altro meraviglioso ritrovato della scienza elettro-tecnica i cui risultati destano nel profano, se possibile, anche maggior stupore di quelli raggiunti dalla radiofonia nei suoi primi anni.

Ora — senza entrare in questioni tecniche che non sono affar mio — sta di fatto che la trasmissione delle immagini attraverso radio è oggi, per certi riguardi, più avanti di quello che non fosse la radiofonia quando, 9 anni fa, iniziava tra noi la sua vita.

Siamo, anche qui all'alba.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Ci sono già le riserve.

LUALDI. Ma le ore antelucane si direbbero già superate. Certo, dopo 9 anni di radiodiffusioni sonore, il terreno è, per un'altra applicazione della radio, più pronto, la curio-

sità del pubblico più viva. E più facile potrà essere la fiducia, più rapido il consenso.

Nove anni or sono, quando il Ministro Ciano dava il via alla radio italiana, le stazioni trasmettenti di radiofonia non raggiungevano forse in tutto il mondo il numero di dieci.

Ma oggi vi sono nel mondo più di 25 stazioni radio-trasmettenti di televisione che fanno servizio tutti i giorni con manifesto interesse degli amatori e con giovamento degli studiosi che si applicano al perfezionamento degli apparecchi. Tre di queste stazioni sono germaniche: una è costituita da un trasmettitore sperimentale del Ministero delle poste e telegrafi tedesco, e fa servizio giornaliero e serale; un'altra, di ricerche per lo stesso Ministero, fa servizio tre volte alla settimana; la terza costruita da una casa industriale tedesca, fa servizi quotidiani di televisione. Un'altra stazione è a Londra con servizio giornaliero; più di 20 funzionano nell'America del Nord.

Nove anni fa, quando nasceva fra noi la radiofonia, nessuna industria italiana si era specializzata nei nuovi problemi e nella nuova produzione; e dovemmo fare, per qualche tempo, i nostri acquisti all'estero. Ma oggi, prima ancora che nasca tra noi la radiotelevisione, alcune industrie italiane, con spirito precursore veramente fascista, già sono pronte ai nuovi cimenti e attrezzate alle nuove possibili richieste del mercato: lo si è visto anche alla Fiera di Milano, che si è chiusa ieri trionfalmente.

Certo in Italia e fuori, in fatto di televisione, siamo agli inizi. Ma ogni cosa deve avere un inizio; e come non sarebbe stato possibile ottenere con la radiofonia i risultati che abbiamo accennati se, nove anni fa, un Ministro antiveggente e alcuni uomini di buona volontà e di fede non avessero affrontato le difficoltà e i pericoli di quegli inizi, così non sarà possibile ottenere che la televisione si affermi, progredisca e si perfezioni tra noi, se anche in Italia non si dia luogo ad un servizio ufficiale e regolare di radiotelevisione di prova. Questo molto varrebbe a ravvivare la fede nei pionieri che già lavorano, pieni di coraggio e d'ansia di progresso, tra noi; varrebbe ad incoraggiare gli ingegni italiani che ardentemente e fortemente perseguono la mèta nuovissima e varrebbe a formare, intorno alla televisione, i primi gruppi di proseliti e di propagandisti.

Io credo di ricordare che il Duce ha ammonito una volta: « Non tenete discorsi, se non quando avrete da fare delle proposte ».

Ecco. Io un discorso non l'ho tenuto, ma, con la mia voce modestissima, una proposta, o per meglio dire una raccomandazione, l'ho fatta.

Alla forza e allo spirito illuminato del Governo Fascista, ora, l'alto giudizio e la decisione. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole camerata Chiesa.

CHIESA. Onorevoli camerati, il bilancio di previsione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1933-34 si presenta, su un ammontare complessivo di poco oltre i 4 miliardi, con una minore entrata di circa 815 milioni che assorbe le prevedibili economie nelle spese intorno ai 140 milioni, e lascia scoperto un passivo di 675 milioni.

La previsione è senza dubbio prudente; e del resto il Ministro Ciano ci ha abituati — con lodevole inversione sull'ordinaria sorte nelle previsioni dei bilanci industriali — a migliorare in sede consuntiva le condizioni di preventivo.

Tuttavia, male sarebbe nasconderci la delicatezza della situazione economica della nostra grande azienda ferroviaria, che vede discendere gravemente i propri traffici per valori davvero notevoli.

Giusta, invero, le previsioni del bilancio in esame, la complessiva perdita nei prodotti del traffico rispetto all'esercizio 1929-30, dal quale può ritenersi abbia avuto origine la depressione, ascenderà in cifra assoluta ad oltre 1800 milioni, il che corrisponde ad oltre il 37.5 per cento dell'ammontare originale raggiunto prima della crisi.

Ed è da rilevare che la rete delle ferrovie italiane — almeno per quanto mi è dato dedurre dalle notizie statistiche finora disponibili, e che contemplano solo parte del 1932 per le altre reti europee — è fra le più colpite dalla depressione dei traffici, dopo la rete del Reich germanico.

Come è noto, la contrazione si riferisce in misura maggiore al traffico merci, ma ha importante valore anche nei riguardi del traffico viaggiatori.

Si tratta dunque di un fenomeno di ampiezza e profondità veramente imponenti, e per il quale potrebbe essere di scarso conforto citare il vecchio adagio del male comune.

Da ciò la cura, e vorrei dire l'ansia, con cui l'indomabile energia e l'alacre spirito del Ministro hanno cercato di correre ai rimedi.

Ad aggravare il fenomeno si assommano, come è noto, due cause concomitanti: la prima, e che è la fondamentale, deriva dalla

crisi economica generale e potrebbe dirsi quindi di carattere temporaneo, quantunque non sia dato prevedere quando il disagio attuale cesserà, se pur si vede all'orizzonte un lontano barlume di miglioramento; la seconda invece, ha un'origine più profonda, e tende anzi ad aggravarsi col tempo, giacché deriva da un nuovo sistema tecnico in atto e in sviluppo, la concorrenza automobilistica.

Indubbiamente poco altro si può risparmiare sulle spese, mentre bisogna andare assai prudenti nel contenere i rinnovamenti, e occorre seguire gli sviluppi della tecnica per non correre il rischio di compromettere la vitalità stessa dell'azienda. Il problema per migliorare il bilancio sta quindi essenzialmente nella ricerca del traffico ed è un lavoro eminentemente commerciale di conquista di questo.

La recente pubblicazione fatta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e che prospetta la vita di tale azienda nel primo decennio fascista, è sommamente persuasiva nella dimostrazione del mirabile progresso tecnico, disciplinare ed organizzativo raggiunto da tale azienda.

Si vegga ad esempio l'enorme riduzione raggiunta negli indennizzi commerciali pagati per furti ed avarie di merci; la notevolissima riduzione nella percentuale dei guasti e delle anomalie ai mezzi di trazione ed al materiale rotabile; il diagramma del consumo medio di carbone per tonnellata migliorato di anno in anno e così via.

Resta tuttavia il fatto che per la natura stessa della organizzazione della unica rete nazionale, i sistemi di esercizio sono di necessità uniformi, salvo lievissime variazioni, tanto per le linee di grandissimo traffico e di alto reddito, quanto per le linee secondarie di limitato esercizio e di basso traffico.

Guardando lo stato di previsione che oggi si discute, cade sott'occhio, poichè sono indicati con cifre distinte, i prodotti delle ferrovie secondarie sicule, che con uno sviluppo di quasi 550 chilometri previsto, raggiungono appena i 5 milioni; si tratta quindi di un prodotto chilometrico intorno alle 9000 lire a chilometro.

Ora dai dati della relazione per l'esercizio 1931-32 si desume che la spesa di esercizio di tale rete è dell'ordine di grandezza di 50.000 lire a chilometro.

Sono quindi oltre 41.000 lire a chilometro di sovvenzione che richiedono tali linee.

Non è dato dedurre dagli elementi contenuti nella relazione succitata (che non con-

tiene l'elenco delle linee ripartite per entità di traffico, saggiamente determinate invece per l'esercizio 1926-27), lo sviluppo delle linee che incassano meno di 50.000 lire a chilometro. È però indubbiamente al di sotto del vero il supporre che lo sviluppo di tali linee si aggiri fra i 5 ed i 6 mila chilometri, e che per esse occorra una sovvenzione media di 40.000 lire a chilometro.

Si può dire che per assicurare l'esercizio di questa rete secondaria è necessaria una sovvenzione dell'ordine di 200 milioni annui.

Certo è che questo complesso di linee poco o nulla vitali pesano enormemente da ogni punto di vista sull'organizzazione e sulla vita economica dell'azienda statale; e bene ha fatto il Ministro ad indirizzare subito la propria attenzione alla trasformazione nei sistemi di esercizio di tali linee, fino all'integrale sostituzione con servizi automobilistici: per il che sarebbe da augurarsi che la consapevolezza delle popolazioni interessate non creasse illogici e passatistici intralci.

Su questa via è peraltro necessario affrettarsi, giacché è assai più facile trattenere il traffico, piuttosto che richiamarlo quando ormai ha preso altre strade.

A questo validamente può provvedere l'impiego di automotrici leggere e veloci di limitata capacità e di scarso consumo; per le quali, naturalmente, dopo che i tipi meccanici saranno dall'esperienza favorevolmente definiti, sarà il caso di fare impiego di motori Diesel consumanti combustibile di minor costo e di minor tassazione, ed intrinsecamente di più alto rendimento economico.

Come è noto, peraltro, le automotrici leggere hanno il loro campo di azione, oltreché sulle linee di scarso traffico, anche sulle grandi linee per le quali possono validamente intervenire ad integrare il servizio dei treni ordinari.

Se si considerano, ad esempio, le comunicazioni fra Roma e Napoli, è da riconoscere che, data la tendenza moderna insita proprio nella attuale natura degli uomini e che deriva dall'impiego largamente diffuso dei mezzi autonomi automobilistici, sono assai poco 26 treni della linea per Formia e 10 per la linea di Cassino. Per cui sarebbe da consigliarsi un'attrezzatura economica con automotrici leggere e rapide, che assicurassero le comunicazioni nei due sensi da Napoli a Roma e viceversa, con partenza ogni ora ed anche ogni mezz'ora.

Il problema della concorrenza automobilistica è tema ormai vivo ed attuale dei discorsi di ogni giorno e di tutti i Congressi;

è argomento di preoccupazione per tutte le aziende esercenti reti di trasporti su rotaia, ed ha assunto, con ritmo eccezionalmente rapido, tale imponenza da dare ragione, se pur non può sempre giustificarlo, dell'ardore e qualche volta dell'eccessivo rigore con cui da taluni (si vegga ad esempio quanto ha richiesto e in parte ottenuto l'Amministrazione della Reichsbahn germanica) si è cercato di escogitare rimedi e provvedimenti di ordine legislativo; del resto tanto più inefficaci, quanto più unilaterali e draconiani.

Forse, come è stato giustamente detto, siamo di fronte ad una vera e propria rivoluzione a base tecnica, nè ancora è dato poter prevedere dove il fenomeno si arresterà e dove potrà trovarsi la condizione di equilibrio.

Si è parlato di divisione di lavoro, si ripete la frase usata della collaborazione, si discute teoricamente sopra distanza di 50 o 100 chilometri per tracciare zone di attività all'uno ed all'altro mezzo; ma intanto la realtà è in marcia e supera anche i vincoli messi dalle teorie o dalle costrizioni amministrative e legali.

Occorre dunque in questa materia procedere con ogni cautela, evitando di far la figura dei battellieri del Tamigi che presero d'assalto e distrussero il primo piroscalo a ruote. Ma fortunatamente il Ministro Ciano ardito ed eroico in guerra, è prudente e riflessivo nell'amministrazione della cosa pubblica, e ben comprende la funzione sua superiore di equilibratore e di arbitro nella contesa.

Però la concorrenza determina una tale notevole diminuzione dei proventi dei traffici ferroviari, di cui è ben giusto preoccuparci, avuto presente il vasto patrimonio quasi sempre statale investito nella rete ferroviaria.

La diligente relazione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1931-32 attribuisce, secondo il risultato di alcuni scandagli fatti, a circa un decimo del traffico totale merci, il traffico assorbito dal nuovo sviluppo dei trasporti automobilistici con autocarro, a cui corrisponderebbe una perdita di prodotti intorno ai 400 milioni.

Senza voler intrattenervi su questo troppo vasto programma della concorrenza fra la rotaia e la strada, voglio peraltro limitarmi ad alcune brevissime considerazioni.

Innanzi tutto è fuori dubbio l'opportunità che i due sistemi di trasporto abbiano una equa ripartizione di carichi di carattere fiscale, giacchè ciò risponde ad un concetto di giustizia, che nessuno può contestare. Se

si passa però dall'astratto al concreto, è alquanto arduo apprezzare conclusivamente la situazione attuale al riguardo. Il problema, come è noto, è stato anche studiato in Inghilterra dal Ministero dei trasporti, ed ha portato a proposte di aggravii nei confronti dell'automobilismo e più particolarmente per quello pesante.

Nei riguardi dell'Italia è d'uopo riconoscere che se si accetta, come par giusto, di attribuire il dazio doganale e la tassa di vendita sui carburanti fra gli oneri cui è sottoposto il trasporto automobilistico, è d'uopo riconoscere che in generale questo paga anche le spese di manutenzione della strada che adopra, e provvede anche al servizio del capitale per il miglioramento del patrimonio stradale.

Fa solo eccezione il trasporto pesante, e specie quello con gli autocarri a motori Diesel o comunque impieganti la nafta, per i quali peraltro come è noto, concorrono ragioni particolari di altra natura per uno speciale incoraggiamento.

Sembrirebbe, tuttavia, che un lieve ritocco nel trattamento della tassa di circolazione sugli autocarri pesanti e specie sui rimorchi potesse rispondere a quei concetti di equità distributiva, cui sopra ho fatto cenno.

È del resto evidente che, poichè col bilancio in esame occorre alla rete delle grandi comunicazioni ferroviarie una sovvenzione di 675 milioni, necessita assicurare al bilancio almeno per una parte di tale sovvenzione una corrispondente maggiore entrata.

Resta, d'altra parte, in contrapposto a questa, che — insieme con altri provvedimenti che potrebbero escogitarsi e che sono stati altrove stabiliti, dando peraltro assai scarso risultato, — potrebbe dirsi politica negativa, una politica positiva tendente ad attrarre il traffico sviato o riluttante. A ciò ha saggiamente provveduto il Ministro con un complesso di provvedimenti che vanno dalla creazione del servizio commerciale, alla istituzione dei treni leggeri, preludio all'impiego delle automotrici, alle riduzioni di tariffe e così via.

Poichè, insomma, è venuto meno il regime di monopolio nel quale fino ad oggi erano vissute le ferrovie, occorre coraggiosamente, come suggerisce uno dei più illustri economisti cultori della materia dei trasporti, il Colson, por mano a togliere alle tariffe quell'aspetto di specializzazione ed insieme di rigidità burocratica, che fino ad ieri sembrava loro connaturata ed essenziale.

Insomma, come conseguenza indiretta della fine del regime di monopolio per i trasporti ferroviari, viene ineluttabilmente a cadere tutta la complessa architettura tariffaria intesa in certo modo a proporzionare il costo del trasporto al valore della merce trasportata.

Come è noto, infatti, attualmente dovunque le tariffe ferroviarie aggiungono alle spese dei trasporti delle merci povere e di grande peso, soltanto una piccola frazione dei carichi generali inerenti all'organizzazione dell'azienda, mentre invece le mercanzie di valore pagano il quintuplo e perfino il decuplo.

Altro principio del sistema tariffario è quello dell'assoluta uniformità, dell'eguaglianza cioè di prezzo e delle condizioni per chiunque per uno stesso genere di servizio e per una data categoria di merci o classe di viaggiatori.

Credo che il Colson veda giusto, quando appunto prevede che tutto questo sistema dovrà venire radicalmente modificato e rivedito. E in questo la nostra Azienda di Stato mostra di avere la giusta sensibilità dei problemi e delle loro esigenze, rinnovando il suo servizio commerciale e sciogliendosi dalle più gravi vincolazioni burocratiche per la ricerca ed il trattamento della clientela.

Purtroppo, però, se le ferrovie saranno costrette per conservare il traffico delle merci di valore ad abbassarne le tariffe, ciò porterà a ritoccare in via di compenso le basse tariffe per le merci povere.

Tenuto conto di questo e delle ripercussioni di interesse generale che potranno derivarne, ed avuto presente che non può mandarsi nel nulla l'ingente patrimonio quasi sempre statale investito nelle ferrovie, si resta assai pensosi prima di lasciare una assoluta libertà ai servizi ed ai trasporti automobilistici; e sembra giustificato un qualche inasprimento o qualche maggior vincolo nei confronti di essi.

Del resto in Italia, secondo una politica che solo ora altrove viene suggerita, si è sempre inteso di subordinare l'esercizio di un servizio pubblico anche automobilistico alla concessione governativa; il che consente invero, in ogni momento, quella coordinazione e cooperazione che dovunque si invoca, attribuendo ad essa forse soverchia importanza per superare il disagio della concorrenza automobilistica.

Consentitemi, onorevoli camerati, che vi intrattenga brevemente su un altro argomento, e cioè sul vasto programma di elettrificazione della rete delle ferrovie dello Stato.

È ovvia la convenienza di utilizzare almeno in parte la considerevole quantità di energia elettrica oggidì disponibile, e di continuare in avvenire nel programma di sfruttamento delle nostre risorse idriche; a tutti è noto il beneficio conseguente dalla diminuzione graduale nel consumo del carbone importato dall'estero; è risaputa la necessità di lenire la disoccupazione in questo stato di crisi, procurando lavoro a migliaia di operai nelle officine nei cantieri, ciò che costituisce un provvedimento per il quale l'Italia Fascista ha dato lodevole ed invidiato esempio ad altre Nazioni.

Già nell'immediato dopoguerra, quando, dopo i primi saggi, si è voluto estendere il nuovo mezzo di trazione, sono sorte discussioni talora vivaci in seno ad Associazioni tecniche competenti sull'argomento del sistema da adottarsi.

Scartato, per quasi generale consenso l'uso della corrente monofase, che ha trovato impiego in due piccoli Stati a noi vicini, i tecnici italiani si sono divisi in due schiere, l'una dei fautori del sistema trifase, l'altra di quello a corrente continua.

Il sistema trifase ebbe in un primo tempo il sopravvento; ed è sembrato fino a qualche anno fa il più adatto, tenuto conto della speciale conformazione geografica del nostro paese.

Però la prova eseguita su talune linee ferroviarie concesse alla industria privata, prima, e poi quella in più grande stile sulla linea Benevento-Foggia delle ferrovie dello Stato, hanno capovolto la situazione, sicché oggi si può ben affermare che il sistema a corrente continua ha preso il sopravvento a sua volta, e sta per essere attuato nell'Italia centrale, nella meridionale, in vaste zone della pianura padana e della Venezia Giulia.

È da riconoscere che il sistema trifase ha pur reso da ormai più di venticinque anni eminenti servizi alla rete statale; ma al seguito della risoluzione di alcuni problemi tecnici riflettenti essenzialmente l'attrezzatura di manovra e l'impiego dei convertitori a vapore di mercurio, il sistema a corrente continua si è dimostrato preferibile, sia per l'economia dell'impianto, come per quella dell'esercizio, e per la sua semplicità ed elasticità.

Ciò posto l'onorevole Ministro vorrà consentirmi una viva raccomandazione.

È assolutamente indispensabile che non si continui ad elettrificare le linee ferroviarie col sistema trifase; sarebbe un errore grave.

Questo sistema deve essere contenuto nella sua attuale essenziale applicazione e

cioè nel comparto Ligure-Piemontese, e ciò per dar tempo di utilizzare il dovizioso attuale parco di locomotori trifasi, di cui dispongono le ferrovie statali.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Benissimo!

CHIESA. Ma siccome per ovvie ragioni bisognerà in futuro addivenire all'unificazione del sistema, sarà necessario gradualmente di restringere il suddetto comparto, sostituendo al trifase il sistema a corrente continua fino all'esaurimento del primo.

Un tale suggerimento discende da ovvie considerazioni di interesse generale, come la semplificazione dei servizi tra i punti di contatto dei due sistemi, l'economia dell'esercizio ed infine l'eliminazione di ogni complicazione nel servizio, specialmente nei casi eccezionali in cui le ferrovie fossero chiamate a disimpegnare prestazioni intensive ed urgenti.

Un altro rilievo che ha portata più vasta, ma che viene messo in evidenza dal progettato prossimo impiego delle automotrici a combustibile liquido si riferisce ai passaggi a livello incustoditi; l'uso di automotrici leggere e assai meno rumoroso delle ordinarie locomotive, può rappresentare un maggiore pericolo per la circolazione stradale agli incroci dei passaggi a livello incustoditi; ma vi è di più, giacchè indubbiamente qualsiasi investimento fra motrici leggere del peso di 12-14-T. con i pesanti treni stradali oggi assai diffusi, può riuscire di gravissimo danno per i viaggiatori trasportati.

CIANO *Ministro delle comunicazioni*. Del resto, gli onorevoli camerati se ne sono accorti, passaggi a livello incustoditi non ne esistono più sulle strade nazionali automobilistiche. Ne esistevano 127, e li abbiamo fatti chiudere. È vero che si muore anche nelle strade non statali, siano provinciali o comunali. Ma non vi è dubbio che occorre anche maggior prudenza da parte degli autisti. Si è dato il caso che un'automobile ha investito la tredicesima vettura del treno! (*Commenti*).

CHIESA. Una ragione di più, quindi, si aggiunge alle altre per affrontare gradualmente il problema della sistemazione dei passaggi a livello incustoditi, problema che, del resto, ragioni di rispetto della vita umana spingono a risolvere nonostante le pur giustificate preoccupazioni di ordine finanziario e patrimoniale.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. So di passaggi a livello custoditi in cui sono avvenuti incidenti.

CHIESA. È vero. La tecnica al riguardo è ormai concorde nell'abbandonare l'ordnario

sistema della chiusura preferendo a questa, a volte non meno pericolosa, il sistema della segnalazione dei treni transitanti; occorre quindi incoraggiare gli studiosi ed i costruttori a perfezionare i molti ed anche abbastanza felici dispositivi finora escogitati per giungere con una graduale applicazione ad una selezione razionale dei tipi stessi.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Per carità, ce ne sono tanti! Non c'è che abolire i passaggi a livello incustoditi.

CHIESA. Costa di più.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Ma anche chiuderli non è sufficiente, perchè, a volte, la domenica sera la benzina non è solo nei motori, ma nel cervello di chi guida. (*Si ride*).

CHIESA. Intrattenendo gli onorevoli camerati l'anno scorso sul bilancio delle comunicazioni, esposi alcune considerazioni nei riguardi dei trasporti, soprattutto ferroviari, in regime di concessione; e il Ministro Ciano ebbe la cortesia in rapporto ai provvedimenti da me proposti, che egli chiamò compensativi, di assicurare che essi avrebbero formato oggetto della sua migliore attenzione.

Debbo qui ringraziare l'onorevole Ministro della sollecitudine con la quale gran parte dei provvedimenti auspicati hanno trovato forma di legge nel Regio decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496, col titolo «Provvedimenti per fronteggiare la crisi dei trasporti in concessione privata».

È stato detto che tale provvedimento era un inizio della via da percorrere: ed io credo che l'onorevole Ministro non abbia bisogno di particolari incitamenti per continuare lungo una strada che Egli ponderatamente e saggiamente ha intrapreso.

Tuttavia occorre vivamente raccomandare di non restare ligi al concetto di non aumentare gli oneri del Tesoro in tutto quanto concerne l'applicazione del decreto di cui trattasi.

Del resto esauriti tutti i provvedimenti contemplati da tale disposizione legislativa, sarà necessario anche nei confronti dei trasporti in regime di concessione, porsi chiaramente e nettamente il dilemma: se una determinata linea risponde, così come è costruita ed esercitata, nonchè colle trasformazioni tecniche che possono prevedersi, agli interessi generali e a quello delle popolazioni servite, si diano ad essa i mezzi per vivere e superare la crisi contingente; se si tratta invece di un impianto superato e non necessario, si sopprima.

Per il primo dei casi non si abbia però paura di ricorrere a sovvenzioni e sussidi,

giacchè si dovrà forzatamente giungere ad un intervento finanziario statale in favore di questi servizi pubblici ferroviari, non nell'interesse del concessionario, bensì nell'interesse della popolazione servita, e in fondo anche nell'interesse dello Stato, che è virtualmente, direi anzi praticamente, il proprietario di gran parte degli impianti.

D'altro canto un concetto di equità distributiva porta a provvedere in tale senso sempre nell'interesse delle popolazioni servite.

Invero, dato che il trasporto ferroviario rappresenti per quelle un beneficio, non vi sarebbe ragione che l'Amministrazione della grande rete statale provvedesse con i proventi delle linee ricche e con la sovvenzione del Tesoro, nel caso odierno di bilancio passivo, a sovvenire, come abbiamo visto, anche con cifra ingente le linee povere (le quali ad esempio richiedono, come le secondarie sicule, oltre a quaranta mila lire a chilometro di sovvenzione) e che invece, d'altro lato, le popolazioni servite da ferrovie in regime di concessione, dovessero restare prive di tale mezzo di trasporto.

Mi consenta infine l'onorevole Ministro che io spenda qualche parola a proposito delle filovie, per le quali, col lodato Decreto-legge del 14 ottobre 1932, si è fatto un interessante progresso, giacchè si è stabilito, con l'articolo 4, che ai fini della durata delle concessioni e nei riguardi tecnici dell'esercizio, nonché del materiale e della circolazione, le filovie sostitutive di impianti ferroviari e tramviari, sono regolate dalle disposizioni vigenti per le tramvie.

Allo scopo di incoraggiare questo moderno sistema di trasporto, che altrove ha preso un notevole sviluppo e che manifesta una promettente ripresa (dico ripresa giacchè le filovie qualche decennio fa ebbero un momento di fortuna e poi scomparvero, quasi, dalla pratica applicazione) troverei opportuno che in proposito si facesse ancora un passo innanzi, e che cioè non solo si stabilisse per tutte le filovie il trattamento giuridico e di concessione vigente per le tramvie, ma che si addivenisse senz'altro in favore di esse a stabilire un'adeguata sovvenzione.

Si darebbe così valore in certo modo più lato all'articolo 35 del Decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, il quale prevede tale sovvenzione per le trasformazioni di sistemi di trazione su linee ferroviarie e tramviarie, anche senza fare uso di impianti fissi.

Sarebbe insomma il caso di consentire senz'altro non solo la trasformazione delle tramvie o ferrovie esistenti in filovie con la

corresponsione di una sovvenzione fino al limite di 10 mila lire a chilometro, ma anche la costruzione a nuovo di filovie extraurbane mediante la sovvenzione medesima.

È appena da rilevare che l'incoraggiare questo moderno sistema di trasporto ha anche il vantaggio di sostituire il consumo di energia elettrica al consumo dei carburanti importati dall'estero.

Onorevoli camerati, io confido fermamente che l'onorevole Ministro, di cui sono ben note la eccezionale competenza in materia ferroviaria e lo spirito di equità, vorrà ancora una volta benevolmente prendere in considerazione i modesti suggerimenti che mi sono permesso di esporvi. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Tutti gli oratori iscritti hanno parlato.

L'onorevole Bianchini, relatore per la marina mercantile, desidera di parlare?

BIANCHINI, *relatore per la marina mercantile*. Rinunzio.

PRESIDENTE. L'onorevole Perna, relatore per le poste, i telegrafi e i telefoni, non è presente. S'intende che abbia rinunciato a parlare.

L'onorevole Calza Bini, relatore per le ferrovie, intende parlare?

CALZA BINI, *relatore per le ferrovie*. Potrò eventualmente parlare nella prossima seduta di martedì.

PRESIDENTE. Sta bene.

Dichiaro chiusa la discussione generale sul bilancio delle comunicazioni, riservando la facoltà di parlare all'onorevole Ministro e all'onorevole camerata Calza Bini, relatore per le ferrovie.

Il seguito di questa discussione è rinviato a martedì.

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 9 gennaio 1933, n. 155, relativo all'impianto ed esercizio di pubblici servizi automobilistici nella provincia di Zara. (1685)

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)

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)

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).

Consolidamento del contributo a favore dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze. (1698)

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. (1699)

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 9 gennaio 1933, n. 155, relativo all'impianto ed esercizio di pubblici servizi automobilistici nella provincia di Zara: (1685)

Presenti e votanti.	233
Maggioranza	117
Voti favorevoli	233
Voti contrari	—

(La Camera approva).

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

Presenti e votanti.	233
Maggioranza	117
Voti favorevoli	233
Voti contrari	—

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 165, concernente l'istituzione dell'Ufficio per la preparazione del-

l'Organo previsto dall'articolo 4, lettera a), della legge 8 giugno 1925, n. 969: (1694)

Presenti e votanti.	233
Maggioranza	117
Voti favorevoli	233
Voti contrari	—

(La Camera approva).

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)

Presenti e votanti.	233
Maggioranza	117
Voti favorevoli	233
Voti contrari	—

(La Camera approva).

Consolidamento del contributo a favore dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze: (1698)

Presenti e votanti.	233
Maggioranza	117
Voti favorevoli	233
Voti contrari	—

(La Camera approva).

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: (1699)

Presenti e votanti.	233
Maggioranza	117
Voti favorevoli	233
Voti contrari	—

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adinolfi — Albertini — Aldi-Mai — Alessandrini — Alezzini — Angelini — Arcangeli — Ardissonne — Ascenzi — Ascione — Asquini. Baccarini — Baistrocchi — Balbo — Bannelli — Baragiola — Barbaro — Barenghi — Barisonzo — Barni — Bartolomei — Bascone — Belluzzo — Bennati — Bertacchi — Bette — Biagi — Bianchini — Bifani — Bisi — Blanc — Bodrero — Bolzon — Bombrini — Bonaccini — Bonardi — Bono — Borghese —

Borrelli Francesco — Borriello Biagio — Brescia — Brunelli — Bruni.

Caccese — Cacciari — Calore — Calvetti — Calza Bini — Canelli — Capoferri — Capri-Cruciani — Carapelle — Cartoni — Carusi — Casalini — Cascella — Castellino — Catalani — Ceci — Chiarini — Chiesa — Chiorco — Ciano — Ciardi — Ciarlantini — Clavenzani — Colbertaldo — Coselschi — Costamagna — Crò — Crollalanza — Cucini.

D'Addabbo — D'Angelo — D'Annunzio — De Cinque — De Cristofaro — De Francisci — De La Penne — Del Bufalo — De Marsanich — De Marsico — De Martino — De Nobili — Di Belsito — Di Giacomo — Di Marzo Salvatore — Di Mirafiori-Guerrieri — Donegani — Ducrot — Dudan — Durini.

Elefante — Ercole.

Fancello — Fera — Ferretti Giacomo — Ferretti Lando — Ferretti Piero — Fier Giulio — Fioretti Ermanno — Forti — Franco — Fregonara.

Gaetani — Gangitano — Gargioli — Genovesi — Geremicca — Gervasio — Gianturco — Giardina — Giarratana — Gibertini — Giordani — Gorini — Gorio — Gray — Guglielmotti — Guidi-Bufferini.

Imberti — Irianni.

Jannelli.

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

Madia — Maggio Giuseppe — Maltini — Manaresi — Marcucci — Marescalchi — Marghinotti — Marinelli — Marini — Mazzini — Medici del Vascello — Messina — Mezzetti — Mezzi — Michelini — Milani — Miori — Misciattelli — Molinari — Monastra — Morelli Eugenio — Moretti — Mottola Raffaele — Muscatello — Muzzarini.

Olmo.

Pala — Palmisano — Panunzio — Paolucci — Parea — Parolari — Pavoncelli — Peglion — Pellizzari — Pennavaria — Peretti — Perna — Pesenti Antonio — Pierantoni — Porro Savoldi — Postiglione — Pottino — Preti — Protti — Puppini — Putzolu.

Racheli — Raffaeli — Redaelli — Re David — Redenti — Restivo — Riccardi Raffaello — Ricchioni — Ricci — Righetti — Riolo — Rocca Ladislao — Romano Michele — Romano Ruggero — Rossi — Rossoni — Rotigliano.

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

Tallarico — Tanzini — Tarabini — Tassinari — Tecchio — Trapani-Lombardo — Troilo — Tumedei.

Valery — Vaselli — Vassallo Ernesto — Vecchini — Ventrella — Verdi — Vergani — Vezzani — Viale — Vianino — Viglino — Vinci.

Sono in congedo:

Bacci.

Fantucci.

Macarini-Carmignani — Melchiori.

Ranieri — Roncoroni.

Sansanelli — Steiner.

Sono ammalati:

Biancardi — Bianchi — Borgo.

Cardella — Ceserani.

Diaz.

Foschini.

Marquet — Mazza De' Piccioli.

Pirrone.

Santini.

Assenti per ufficio pubblico:

Amicucci — Arnoni.

Basile — Bibolini — Bottai — Bruchi — Buronzo.

Caldieri — Capialbi — Caprino.

Del Croix.

Fabbrici — Felicioni — Ferracini — Ferri Francesco — Fornaciari — Fusco.

Garelli.

Josa.

Leicht — Leonardi — Lucchini.

Malusardi — Marchi — Maresca di Serracapriola — Mariotti — Mazzucotelli.

Natoli.

Oggianu — Olivetti.

Palermo.

Savini — Schiavi.

Tullio.

Zingali.

Rinvio di una interrogazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario di Stato per l'educazione nazionale, dovendo assentarsi per ragioni di ufficio, ha chiesto che l'interrogazione dell'onorevole Barbaro, che avrebbe dovuto svolgersi martedì, 2 maggio, sia rinviata a giorno da destinarsi.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

La seduta termina alle 20.

**Ordine del giorno per la seduta di martedì
alle ore 16****I. — Discussione dei seguenti disegni di legge:**

1 — Espropriazione dei fabbricati soprastanti gli avanzi del Teatro Romano di Benevento. (1673)

2 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 131, riflettente aggiunte alla tariffa speciale dei dazi doganali da applicare alle merci di origine o provenienza dalle Colonie italiane. (1680)

3 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1933, n. 176, che modifica il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, numero 1680, concernente la facoltà al Governo di stabilire modalità per l'importazione di merci da alcuni paesi. (1686)

4 — 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. (*Approvato dal Senato*). (1693)

5 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 201, recante provvedimenti a favore del comune di Campione. (*Approvato dal Senato*). (1696)

II. — Seguito della 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. (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