

XXXIX.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 8 MAGGIO 1935

ANNO XIII

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CIANO

INDICE

	<i>Pag.</i>		<i>Pag.</i>
Congedi	1406	Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 220, concernente modificazioni al trattamento doganale di alcuni prodotti . .	1406
Disegno di legge (Presentazione):		Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 273, che ha dato approvazione all'Accordo fra il Regno d'Italia e lo Stato Federale d'Austria per lo sviluppo dei rapporti culturali fra i due Paesi, firmato in Roma, il 2 febbraio 1935-XIII . . .	1406
BENNI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 504 relativo alla concessione di un sussidio straordinario di esercizio alla Società esercente la ferrovia Siena-Buoneconvento-Monteantico	1406	Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 407, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato fra l'Italia e la Francia il 24 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale alcuni prodotti di seta vengono, dal 24 marzo 1935, esclusi dal regime convenzionale stabilito dalla Convenzione italo-francese per le sete e seterie del 26 gennaio 1927	1407
Disegno di legge (Rinvio della discussione):		Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 222, che modifica il regime doganale del fosforo, dei solfuri di fosforo e di qualsiasi altro prodotto che venga impiegato in sostituzione del fosforo	1407
Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935, n. 184, concernente la nuova disciplina giuridica dell'esercizio delle professioni sanitarie.		Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 248, contenente norme in materia di liquidazione dei contributi consorziali per opere idrauliche di 2ª e 3ª categoria e di gestione di pertinenze idrauliche .	1408
SOLMI, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> . .	1408	Disegni di legge (Votazione segreta) . . .	1443
Disegno di legge (Seguito della discussione):	1408		
Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1935 al 30 giugno 1936	1408		
RICCI GIORGIO	1408		
LUZZATI	1412		
BLEINER	1415		
BARBARO	1417		
BASILE	1420		
BIBOLINI	1423		
MARESCA DI SERRACAPRIOLA	1427		
SCOTTI	1431		
DENTICE DI FRASSO	1435		
CORNI	1438		
FERRONI	1442		
Disegni di legge (Approvazione):			
Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 226, recante norme per l'avanzamento degli ufficiali del Regio Esercito in servizio nelle Colonie dell'Africa orientale o assegnati a truppe o servizi mobilitati da inviarsi nelle dette Colonie . . .	1406		

La seduta comincia alle 16.

FELICIONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di salute, l'onorevole Cucini, di giorni 1; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Pentimalli, di 1; Ardissonne, di 2; Palermo, di 2; Melchiori, di 10; Menegozzi, di 1; Tarabini, di 2; Ferretti di Castelferretto, di 1.

(Sono concessi).

Presentazione di un disegno di legge.

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 504, per la concessione d'un sussidio straordinario di esercizio alla Società esercente la ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico. (639)

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

Sarà inviato alla Giunta per la conversione in legge dei decreti-legge.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 226, recante norme per l'avanzamento degli ufficiali del Regio Esercito in servizio nelle Colonie dell'Africa orientale o assegnati a truppe o servizi mobilitati da inviarsi nelle dette Colonie.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 226, recante norme per l'avanzamento degli ufficiali del Regio Esercito in servizio nelle Colonie dell'Africa orientale o assegnati a truppe o servizi mobilitati da inviarsi nelle dette Colonie. (*Stampato* n. 555-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. Se ne dia lettura.

FELICIONI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 226, recante norme per l'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito in servizio nelle Colonie dell'Africa orientale o assegnati a truppe o servizi mobilitati da inviarsi nelle dette colonie ».

PRESIDENTE. 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 28 febbraio 1935-XIII, n. 220, concernente modificazioni al trattamento doganale di alcuni prodotti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 220, concernente modificazioni al trattamento doganale di alcuni prodotti. (*Stampato* n. 556-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. Se ne dia lettura.

FELICIONI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 220, concernente modificazioni al trattamento doganale di alcuni prodotti. »

PRESIDENTE. 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 25 febbraio 1935-XIII, n. 273, che ha dato approvazione all'Accordo fra il Regno d'Italia e lo Stato Federale d'Austria per lo sviluppo dei rapporti culturali fra i due Paesi, firmato in Roma il 2 febbraio 1935-XIII.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio

1935-XIII, n. 273, che ha dato approvazione all'Accordo fra il Regno d'Italia e lo Stato Federale d'Austria per lo sviluppo dei rapporti culturali fra i due Paesi firmato in Roma il 2 febbraio 1935-XIII. (*Stampato* 565-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. Se ne dia lettura.

FELICIONI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 273, che ha dato approvazione all'Accordo fra il Regno d'Italia e lo Stato Federale d'Austria per lo sviluppo dei rapporti culturali fra i due Paesi firmato in Roma il 2 febbraio 1935-XIII. »

PRESIDENTE. 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 1° aprile 1935-XIII, n. 407, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato fra l'Italia e la Francia il 24 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale alcuni prodotti di seta vengono, dal 24 marzo 1935, esclusi dal regime convenzionale stabilito dalla Convenzione italo-francese per le sete e seterie del 26 gennaio 1927.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 407, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato fra l'Italia e la Francia il 24 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale alcuni prodotti di seta vengono, dal 24 marzo 1935, esclusi dal regime convenzionale stabilito dalla Convenzione italo-francese per le sete e seterie del 26 gennaio 1927. (*Stampato* n. 572-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. Se ne dia lettura.

FELICIONI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 407, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato fra l'Italia e la Francia il 24 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale alcuni prodotti di seta vengono, dal 24 marzo 1935, esclusi dal regime convenzionale stabilito dalla Convenzione italo-francese per le sete e seterie del 26 gennaio 1927. »

PRESIDENTE. 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 28 febbraio 1935-XIII, n. 222, che modifica il regime doganale del fosforo, dei solfuri di fosforo e di qualsiasi altro prodotto che venga impiegato in sostituzione del fosforo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 222, che modifica il regime doganale del fosforo, dei solfuri di fosforo e di qualsiasi altro prodotto che venga impiegato in sostituzione del fosforo. (*Stampato* n. 557-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. Se ne dia lettura.

FELICIONI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 222, che modifica il regime doganale del fosforo, dei solfuri di fosforo e di qualsiasi altro prodotto che venga impiegato in sostituzione del fosforo. »

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

Rinvio della discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935, n. 184, concernente la nuova disciplina giuridica dell'esercizio delle professioni sanitarie.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935, n. 184, concernente la nuova disciplina giuridica dell'esercizio delle professioni sanitarie. (*Stampato* n. 560-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

SOLMI, *Ministro di grazia e giustizia*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SOLMI, *Ministro di grazia e giustizia*. Propongo alla Camera di rinviare la discussione di questo disegno di legge a mercoledì 15 maggio corrente.

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, l'onorevole Ministro di grazia e giustizia chiede il rinvio della discussione del disegno di legge testè letto a mercoledì 15 maggio corrente.

Se non vi sono osservazioni in contrario, rimarrà così stabilito.

(*Resta così stabilito*).

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 248, contenente norme in materia di liquidazione dei contributi consorziali per opere idrauliche di 2ª e 3ª categoria e di gestione di pertinenze idrauliche.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 248, contenente norme in materia di liquidazione dei contributi consorziali per opere idrauliche di 2ª e 3ª categoria e di gestione di pertinenze idrauliche. (*Stampato* n. 561-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. Se ne dia lettura.

FELICIONI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 248, contenente norme in materia di liquidazione di contributi consorziali per opere idrauliche di 2ª e 3ª categoria e di gestione di pertinenze idrauliche ».

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

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1935 al 30 giugno 1936.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario 1935-1936.

È iscritto a parlare il camerata onorevole Ricci Giorgio. Ne ha facoltà.

RICCI GIORGIO. Onorevoli Camerati! Sulla chiara ed elaborata relazione del camerata Borriello mi sia consentito di soffermarmi per richiamare la vostra attenzione sulla situazione in cui si trova oggi la marina libera da carico, che rappresenta forse il settore più importante della nostra marina mercantile.

Molto a torto, io ritengo, alcuni scrittori vanno da tempo affermando, da noi e fuori, che il ciclo di attività della marina libera da carico volga al declino, e che ormai si affermino nei traffici marittimi internazionali le navi di linea regolari per il trasporto delle merci. Basterebbe accennare all'enorme produzione delle materie prime ed al loro conseguente trasporto via mare, per smentire questa arbitraria affermazione; è invece dimostrato che alla marina libera da carico resta assegnata per la caratteristica stessa degli scambi, un compito importantissimo ed insostituibile. È bensì vero che la natura, la qualità e la direzione di questi scambi hanno subito, specialmente dopo la grande guerra, profondi mutamenti che hanno influito fortemente non solo su questo particolarissimo settore, ma su tutta l'attrezzatura della marina mercantile nazionale ed internazionale.

Spostamenti nel commercio nazionale delle grandi materie prime. — Infatti dopo la guerra mondiale sono avvenuti profondi mutamenti nella struttura generale dei traffici marittimi sulle rotte battute dalle navi libere da carico di tutto il mondo.

Questi mutamenti sono stati più marcati nei traffici che interessano il nostro Paese, e ciò in virtù della sagace politica economica instaurata dal Regime Fascista.

Solo esaminando l'andamento del commercio nazionale delle tre principali materie prime, di quelle cioè che richiedono per il loro trasporto ingenti quantità di tonnellaggio navale, e precisamente del carbone minerale, del petrolio e dei suoi derivati e del grano, possiamo formarci un'idea esatta dell'ampiezza di questi mutamenti e della profonda ripercussione che hanno avuto sulla nostra marina da carico.

Il vasto piano di elettrificazione delle ferrovie porterà, a programma interamente attuato, una economia di circa due milioni di tonnellate di carbone all'anno. Se esaminiamo l'andamento della importazione di questo combustibile, rileviamo che esso tende costantemente a decrescere, e quindi i due milioni di tonnellate annue, rappresenteranno una forte quantità sul totale. Dal 1901 in cui importiamo tonnellate 4.839.000 di carbone, siamo saliti gradatamente fino al 1929 in cui ne importammo tonnellate 14.603.000. Da questo anno si inizia la discesa che ha raggiunto nel 1934 tonnellate 12.733.685.

L'utilizzazione delle risorse idrauliche del nostro Paese costituirà un complesso unico ed organico del sistema elettro ferroviario con quello elettrico industriale, che convoglierà tutta l'energia prodotta da un numero notevole di impianti generatori fra di loro collegati in modo da formare un sistema a maglie concatenate e chiuse. Ne consegue che l'energia elettrica, parallelamente allo sviluppo del piano di elettrificazione delle ferrovie, verrà sempre più estesa anche agli impianti industriali ed ai trasporti secondari. Non è quindi azzardata l'ipotesi che nel prossimo avvenire questa voce nel quadro delle nostre importazioni, sarà ridotta ai minimi termini.

E sarà sempre più ridotta anche per l'intervento di un altro fattore, che io ritengo decisivo, cioè del petrolio e sue essenze, usati sempre più in larga misura come combustibili, ma soprattutto come carburanti, sia in Italia che all'estero.

Mentre l'importazione del carbone tende così a contrarsi, quella del petrolio e suoi

derivati tende invece ad aumentare: dal 1901, in cui ne importammo 693.000 quintali, siamo saliti, con un crescendo continuo ed impressionante, ad importarne nel 1934 quintali 18.296.892!

Le cause che hanno determinato questo prodigioso incremento risiedono nella diffusione sempre più rapida ed estesa dei motori a scoppio, dei motori Diesel e semi Diesel, che hanno creato i nuovi mezzi di trasporto e le nuove sorgenti di energia.

La battaglia del grano, voluta ed attuata vittoriosamente dal Duce, ha influito decisamente a contrarre fortemente la importazione di questa derrata dai paesi produttori di oltremare. Questa importazione, che nel 1901 era di tonnellate 1.046.000, saliva nel 1928 a tonnellate 2.746.000 per discendere poi gradatamente e fino a raggiungere nel 1934 tonnellate 469.250 comprese tonnellate 454.061 per temporanea importazione.

Con i dati statistici alla mano si è dunque constatato che l'importazione del carbone minerale e del grano tende costantemente a diminuire, mentre quella del petrolio tende ad aumentare. Se consideriamo ora i dati che si riferiscono al quantitativo di merce sbarcata nei nostri porti nel 1934, rileviamo che le tre voci prese in esame ne costituiscono circa il 60 per cento, mentre la bandiera estera vi partecipa col 49 per cento. Da ciò deriva la notevole importanza che esse hanno per l'attività della nostra marina libera da carico che deve, però, a tempo attrezzarsi per fronteggiare la nuova situazione che si sta rapidamente maturando. Essa sarà quindi costretta a non far più eccessivo assegnamento sul traffico nazionale di importazione e dovrà, se non vorrà perire, slanciarsi risolutamente nelle grandi competizioni internazionali, per conquistare quel primato che la consorella marina da passeggeri ha già vittoriosamente strappato alle altre nazioni marinare.

Si è adeguata o sta essa adeguandosi a queste nuove ed inderogabili esigenze? Non sembra; anzi, sviluppando ed analizzando quanto giustamente afferma il relatore camerata Borriello, si ravvisano nella struttura tecnica e finanziaria della nostra marina libera da carico, i segni di un grave collasso che richiedono un pronto, energico e radicale intervento.

« I paesi più spiccatamente marinari — si legge nella dotta relazione — rinnovano il loro naviglio da carico; la crisi, la concorrenza dei noli, le maggiori esigenze dei traffici e dei commerci, hanno fatto meglio appa-

rire la grande importanza che ha il problema di navi moderne, di navi che per l'esercizio (consumi ridotti, velocità maggiore, attrezzatura di bordo tale da garantire il più sollecito svolgimento delle operazioni di carico e di scarico, minore pescaggio, minore stazza netta in rapporto alla portata ecc.) diano possibilità di affrontare le difficili contingenze nelle quali la marina mercantile mondiale si dibatte. Gli armatori i quali abbiano avuto la possibilità di formarsi per più lunga tradizione o per più favorevoli condizioni importanti riserve, ovvero quelli che per le provvidenze accordate dai rispettivi governi si trovano in condizione di farlo, non esitano a rivolgersi alle nuove costruzioni per garantirsi un minor costo di esercizio e una più lunga durata di impiego. Questo fenomeno non ha ancora assunto rilevanti proporzioni, ma è evidente che esso segna la via sulla quale si sono messi gli armatori e i governi di molti paesi ».

Il nostro Governo è già su questa via da ormai tre anni con i provvedimenti per favorire le demolizioni e per il premio di navigazione; ma moltissimi nostri armatori liberi da carico non hanno potuto percorrerla sino in fondo, come era lecito attendersi, per le ragioni che verrò esponendo.

Deficienze tecniche della marina libera da carico. — Infatti, da un'accurata indagine compiuta sui dati riportati dal libro registro navale 1935 e concernenti le unità della nostra flotta da carico, la situazione si presenta al 1° gennaio 1935 come segue: navi n. 497 per tonnellate di stazza lorda 1.531.297 delle quali soltanto n. 11 per tonnellate 45.928 sono inferiori ai 5 anni, ossia il 3 per cento sul totale, mentre in tutto il mondo le navi minori di 5 anni rappresentano il 10,4 per cento con alla testa la Norvegia con il 25,3 per cento; n. 25 dai 5 ai 10 anni; n. 180 dai 10 ai 20; n. 133 dai 30 ai 30; n. 125 dai 30 ai 50 e n. 24 di oltre 50 anni !

Come si vede il naviglio di nuova costruzione è ridotto ai minimi termini.

Altra grave deficienza è rappresentata dalla bassa percentuale di motonavi che, come si sa, si affermano incontestabilmente, per varie ragioni, sui piroscafi. Ebbene, sulle 497 navi prese in esame, soltanto n. 32 per tonnellate lorde 106.101, sono motonavi, ossia il 7 per cento sul totale, mentre per la nostra marina libera da passeggeri e sovvenzionata tale percentuale si eleva al 45 per cento !

Nella nostra marina mercantile tale percentuale si abbassa quindi, per effetto della

lieve percentuale rilevata nel settore da carico, al 21,50 per cento mentre in tutto il mondo è del 16,2 per cento con alla testa la Norvegia con il 45,2 per cento !

Anche nel gruppo delle navi-cisterna notiamo non lievi deficienze di carattere tecnico. Innanzi tutto deficienza numerica, poichè al 1° gennaio di quest'anno questo gruppo contava soltanto n. 70 unità per tonnellate lorde 321.180.

Di queste 70 unità, soltanto n. 17 sono motonavi, 50 sono piroscafi a combustione liquida e n. 3 piroscafi a combustione di carbone. Come si sa la combustione liquida è un sistema di transizione tra il piroscafo e la motonave e quindi il nucleo efficiente di questo gruppo si riduce a 17 motonavi cisterna. Ma è una quantità irrisoria al cospetto dello sviluppo fantastico, come abbiamo visto, assunto dal consumo del petrolio e suoi derivati, per quel che riguarda il nostro Paese e che si presenta in tutto il mondo.

Quantità trascurabilissima che dà a pensare, poichè secondo i mutamenti avvenuti nella struttura dei traffici nazionali ed internazionali già esaminati, le navi-cisterna saranno quelle destinate a sostituire le navi carboniere e formeranno quindi il grosso delle navi da carico dell'avvenire prossimo.

La possibilità di formarsi importanti riserve, come giustamente accenna il relatore, non si è verificata in questo settore e costituisce altra deficienza di carattere finanziario che si aggiunge alle altre di carattere tecnico. Ciò ritengo debba attribuirsi allo eccessivo frazionamento del capitale investito in questa importante branca marinara. Infatti, sempre sulla scorta del Libro Registro Navale 1935 e dell'Annuario delle società anonime 1935, risulta che le 497 navi sono distribuite fra ben 355 armatori. Di questi armatori soltanto 5 sono rappresentati da società anonime con capitale sociale superiore ai 20 milioni; n. 6 con capitale sociale da 10 a 20 milioni; n. 7 da 5 a 10 milioni; n. 33 da 1 a 5 milioni; gli altri 284 armatori sono costituiti in società di fatto di modeste proporzioni finanziarie.

L'eccessivo frazionamento del capitale investito e la quasi assoluta mancanza di forti aggruppamenti finanziari, hanno finora impedito l'attuazione di quel vasto piano di rinnovamento della marina libera da carico, come è avvenuto nella marina da passeggeri e che era lecito attendersi in virtù degli aiuti concessi tempestivamente dal Regime fascista fin dal 1932 e grazie

al nuovo clima spirituale creato dal Fascismo che ha dato così mirabili manifestazioni di rinnovamento e di vigoria in ogni campo dell'economia nazionale.

Non si è potuto fare altro che seguire la vecchia consuetudine di acquistare all'estero piroscafi di seconda mano, sia pure a prezzi convenienti, ma di scarso rendimento economico e inadatti a reggere i bassi noli delle motonavi che all'estero si fanno in parte a spese nostre. Così, sembra un paradosso, il premio di navigazione è servito ad armare le navi acquistate all'estero: lo scorso anno se ne sono acquistate ben 59, mentre i nostri cantieri ne hanno varata una per conto dell'armamento nazionale da carico.

Ma non sono le sole, poichè delle 497 navi considerate, ben 385 per tonnellate 1,010,905 sono state acquistate all'estero e le rimanenti 112, per tonnellate 1.520.392 sono di costruzione nazionale. La sproporzione mi sembra alquanto eccessiva!

I nostri cantieri e la marina da carico. — Come si vede dalle cifre esposte i nostri cantieri avrebbero un vasto campo di attività da svolgere per il rinnovamento della nostra marina da carico; si pensi che delle 497 navi attuali, oltre la metà, ossia 282 sono di età superiore ai 20 anni, e 465 sono a vapore e quindi con un sistema di apparato motore ormai condannato a scomparire rapidamente, e che la logica tecnica ed economica consiglia a sostituire con maggiore rapidità in ragione, almeno per ora, del 50 per cento su quello demolito.

Concludo. La preferenza attribuita dagli armatori liberi per le navi estere di seconda mano non deve però attribuirsi a nessun'altra ragione che a questa: mancanza di denaro e mancanza di credito a lunga scadenza ed a tasso ridotto.

Tutte le altre giustificazioni da alcuni addotte circa la convenienza di gestire navi di poco costo, sono pretesti che non reggono dinnanzi alla deficienza di capitale dimostrata prima circa la consistenza delle nostre Società armatrici. Si sa del resto che una motonave nuova da carico di medio tonnellaggio costa oggi circa 7 milioni, ed una Società bene organizzata non dovrebbe averne meno di dieci; anche se ne ammettiamo cinque occorre sempre un capitale di almeno 35 milioni. Di società con capitale superiore ai 20 milioni ne abbiamo solamente cinque: ed allora ci convinciamo subito che la grande massa degli armatori liberi da carico resterà sempre insensibile, per forza maggiore, ai concreti inci-

tamenti del Governo ed all'assillo della concorrenza internazionale.

Il rinnovamento della marina da carico eseguito dai nostri cantieri resterà così circoscritto a questi pochissimi nostri armatori forniti di mezzi e di coraggio, ma non si estenderà a tutti coloro che, presi nel turbine della tempesta che sconvolge gli oceani da oltre un lustro, stanno ancora resistendo all'aspra lotta. Ai sacrifici di questi armatori non sono stati assenti i marittimi di ogni grado e categoria che seppero attendere ed attendono con fiducia e dimostrarono, in ogni contingenza, spirito di sacrificio e consapevole disciplina come se fossero veramente su mare guerreggiato.

Dopo tre anni di applicazione dei provvedimenti tempestivi e saggi decisi a suo tempo da Sua Eccellenza Ciano che stabilirono il premio di navigazione resosi indispensabile dopo il disancoraggio della sterlina, moneta di quotazione dei noli, possiamo affermare che questi provvedimenti hanno evitato il sicuro naufragio della maggioranza degli armatori superstiti e consentito di lavorare alla totalità di essi e della gente di mare.

Provvedimenti di fortuna però che non si fanno in tempi più propizi e sui quali gli armatori non dovrebbero fare assegnamento nelle loro previsioni finanziarie.

È mio sommesso parere che, tamponate le falle apertesì sotto l'infuriare del ciclone, occorra riparare al porto sicuro e prepararsi al nuovo cimento.

Poichè siamo in un periodo eccezionalissimo in cui si assommano in questo campo le interferenze concomitanti di due crisi di carattere economico (crisi dei traffici e crisi di sovrapproduzione di tonnellaggio) e di una crisi di carattere tecnico (trasformazione della nave a vapore in nave a motore endotermico) occorre procedere ad una difesa dalle conseguenze delle tre crisi, come si è già fatto da oltre tre anni con il premio di navigazione (per la crisi dei traffici) e con il premio di demolizione (per la crisi di sovrapproduzione) procedendo ad una riorganizzazione tecnica e finanziaria per non trovarsi impreparati quando saremo in pieno contatto con quella che è già in atto nelle altre marine.

Da quanto ho esposto risulta che mancano ai privati i mezzi per effettuare rapidamente questa riorganizzazione, della quale non potranno far parte le piccole e le modeste imprese che rimarranno ineluttabilmente ai margini per insita, costituzionale debolezza.

Ma nel campo delle società libere da carico è pure possibile procedere a dei concentramenti importanti ed alla formazione di cospicui capitali: solo allora potrebbe essere consentita l'estensione a questi nuovi aggruppamenti dei benefici del credito navale a lunga scadenza ed a basso interesse, sempre naturalmente con la condizione di dare lavoro ai cantieri nazionali.

Gradatamente l'attuale premio di navigazione dovrebbe scomparire e così pure quello di demolizione: ad entrambi dovrebbe sostituirsi il contributo dello Stato inteso a diminuire l'interesse, contributo che sarebbe sempre limitato a somme modeste in confronto alle attuali, per i premi di cui sopra.

Onorevoli Camerati, ho esposto la situazione attuale in questo particolarissimo settore marinaro con dati ufficiali e con passione di marinaro e di fascista intesa a portare il mio modesto contributo alla immancabile ricostruzione, che non può tardare per la sempre vigile ed oculata azione del nostro Governo.

La marina mercantile è un elemento integrale della marina militare; l'efficienza di quella è efficienza di questa, ma nelle formazioni serrate delle nostre belle navi da passeggeri, rinnovate tutte dal Regime fascista, dovranno trovarsi allineate anche le nostre belle motonavi da carico costruite dai nostri impareggiabili cantieri navali, che ci hanno dato il premio del « Nastro Azzurro » e l'orgoglio di possedere la più moderna ed omogenea marina da guerra.

Per noi — scrisse il Duce — navigare significa combattere. Contro gli altri, contro noi stessi.

Questa è una battaglia contro noi stessi che vinceremo! La marina da carico che si irradia verso tutti i porti del mondo e che è equipaggiata dai migliori marinai, sarà così degna dell'Italia fascista (*Vivi applausi*).

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

LUZZATI. Onorevoli Camerati, nella relazione della Giunta del bilancio allo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni, il camerata Chiesa, dopo avere esaminato con acutezza di indagine e copia di dati l'andamento generale delle ferrovie dello Stato, ha trattato con opportuna ampiezza la materia riguardante i trasporti esercitati dalla industria privata.

È questa attività, la cui importanza non è sempre adeguatamente valutata e che, specialmente per quanto concerne le ferrovie e le tramvie concesse, è soggetta a miscono-

scimenti e ad apprezzamenti errati, i quali hanno tutta la vacuità e la persistenza dei luoghi comuni.

In aggiunta ai 17.000 chilometri di linee ferroviarie statali, il nostro Paese è servito da altri 9.500 chilometri di strade ferrate e precisamente da 6.200 chilometri circa di ferrovie concesse e da 3.300 chilometri di tramvie extraurbane che rappresentano un valore patrimoniale complessivo di oltre 4 miliardi di lire.

Ci mancano dati precisi ed aggiornati sull'entità dei trasporti effettuati dalle ferrotramvie in concessione, nell'ultimo esercizio. Le ultime statistiche ministeriali si fermano al 1930 e nel corrente anno saranno pubblicate quelle per il triennio 1931-33. Tale poderoso e diligentissimo lavoro statistico, che si compie di tre in tre anni, richiede indubbiamente una lunga e paziente elaborazione. Sarebbe tuttavia desiderabile che almeno i dati principali di consistenza e di esercizio fossero pubblicati di anno in anno, come propone lo stesso relatore, allo scopo di avere tempestivamente una visione esatta dell'andamento tecnico-economico dei servizi stessi.

Comunque, sulla base degli elementi disponibili, si può ritenere in cifra tonda che nell'ultimo esercizio contro gli 80 milioni di viaggiatori trasportati dalle ferrovie dello Stato alla distanza media di 88 chilometri, le ferrovie concesse e le tramvie extraurbane abbiano trasportato 190 milioni di viaggiatori ad una distanza media di 20 chilometri, per le ferrovie e di 7 chilometri per le tramvie. Le merci trasportate hanno toccato gli 8 milioni di tonnellate; i treni chilometro effettuati hanno toccato i 65 milioni ed il prodotto complessivo i 300 milioni di lire. Nello stesso periodo gli agenti addetti alle ferrotramvie assommano a circa 28 mila e ad essi sono stati corrisposti per stipendi, paghe e contributi di previdenza oltre 220 milioni di lire. All'erario poi le ferrotramvie versano annualmente per imposte ed aggravii speciali a questa industria, oltre lire 20 milioni, e ciò senza tener conto delle altre imposte sui terreni e fabbricati, di ricchezza mobile, delle tasse di circolazione titoli, di quelle sui combustibili, ecc.

Questi semplici dati bastano, credo, a mettere in evidenza la grande importanza dell'industria, di cui ci occupiamo e che non ha adeguato riconoscimento, forse perchè l'esercizio delle ferro-tramvie è affidato a più di 180 Società sparse per tutta l'Italia, nessuna delle quali può mettere in evi-

denza tale mole d'interessi, da richiamare da sola l'attenzione sulla propria situazione, in generale precaria.

La reti organiche di una certa entità sono poche, in quanto, per il passato, troppo spesso le concessioni sono state date al primo richiedente, senza tenere conto della superiore finalità di costituire organismi vitali con caratteristiche tecnico-amministrative il più possibile similari. Questo avviene purtroppo attualmente anche nella concessione di servizi automobilistici viaggiatori. Vi sono in Italia oggi 1.500 esercenti di servizi automobilistici per 3500 linee per cui ogni ditta ha in esercizio poco più di due linee, disponendo ciascuna ditta di quattro veicoli e mezzo. Le conseguenze sono evidenti.

A questi eccessivi frazionamenti infatti sono in parte dovute sia per le ferrovie, sia per gli automezzi, le lamentate deficienze di organizzazione tecnica e amministrativa che si ripercuotono sulla situazione economica delle aziende e ostacolano il perfezionamento dei servizi. A tale stato di cose fu cercato di ovviare col provvedimento dell'ottobre 1932 diretto a disciplinare i raggruppamenti organici di servizi pubblici di trasporto, ma le disposizioni legislative non hanno potuto avere, salvo in pochi casi, la prevista attuazione, soprattutto perchè emanate in un momento nel quale alla sensibilità delle nuove esigenze determinatesi per l'attività ferro tramviaria nel campo tecnico, non corrispose un pari orientamento sul terreno fiscale. Ne conseguì che le disposizioni ispirate ad una realistica valutazione della nuova situazione economica, finirono con l'essere innestate per l'aspetto finanziario, a vecchie leggi e a concezioni del passato. D'altra parte un raggruppamento delle ferrovie, tramvie ed aziende di navigazione interna non può riuscire veramente organico, se le diverse linee non vengono a costituire un'unica rete di esercizio senza alcuna soluzione di continuità e con sistemi e mezzi di esercizio identici.

È possibile, ad esempio, riunire gli esercizi di linee ferroviarie, appartenenti a diversi concessionari, soltanto a patto che le ferrovie dello Stato cedano in esercizio al costituendo nuovo ente quei tronchi di linee di carattere secondario, i quali possono servire di sutura fra le varie linee ferroviarie concesse, da raggruppare. Trattative in questo senso iniziate da alcuni concessionari non sono state fino ad oggi condotte a termine. È augurabile che si possano in breve raggiungere accordi definitivi; ma perchè ciò sia possibile occorre, come abbiamo detto, che si determini una

situazione atta a favorire le intese tra aziende e aziende per soluzioni unitarie di problemi specifici.

È utile tuttavia aver presente che nella costituzione dei raggruppamenti sono da evitarsi gli enti troppo vasti, proprio per non cadere nel difetto opposto. Organismi industriali di eccessiva mole non risponderebbero alla loro funzione nazionale ed alle esigenze locali, oltrechè all'economia globale della loro gestione.

Bisogna ancora avvertire che, se si vogliono costituire organismi veramente vitali, i sistemi ed i mezzi di esercizio di tutte le linee appartenenti ad uno stesso gruppo dovranno essere unificati. Tale unificazione, però, può importare in molti casi spese così ingenti da impedirne la realizzazione, a meno che lo Stato non ritenga giustificato il suo intervento. Ho detto « giustificato » perchè sono d'avviso che nessun sacrificio debba essere fatto dallo Stato, se non in quanto esso si manifesti assolutamente necessario nell'interesse esclusivo del pubblico servizio.

Vi ho già fatto presenti le quantità ingenti di trasporti, che annualmente si effettuano dalle aziende ferro-tramviarie; e questo è l'indice più sicuro che tale industria non può assolutamente essere soppressa, come, con grande semplicismo e con una valutazione più letteraria che tecnica delle effettive possibilità dell'automezzo, si va da più parti dicendo e scrivendo.

È mai possibile pensare che tutti i trasporti di grandi masse, sia di viaggiatori che di merci, siano effettuabili completamente su strada? Ogni mattina, ad esempio, la Nord Milano in meno di 30 minuti, con treni che si susseguono di tre in tre minuti, scarica a Milano oltre 12.000 operai ed impiegati; altrettanti e nello stesso periodo di tempo partono verso sera da Milano alla volta dei comuni vicini e lontani.

Questi servizi eccezionali di punta, che solo la strada ferrata può realizzare, non sono solamente prerogative dell'azienda che io conosco più a fondo, ma si può dire di grande parte delle linee secondarie italiane. Una delle più povere ferrovie secondarie, quella dell'Appennino Centrale, della quale si è parlato spesso in riunioni della Giunta del bilancio, e nei due rami del Parlamento, deve provvedere nei giorni di mercato a trasporti importanti di merci, che non si possono con altro mezzo effettuare.

Con tutto ciò, gli stessi esponenti della nostra industria riconoscono che vi sono linee, le quali possono essere, senza gravi

inconvenienti, soppresse. Quasi tutte le tramvie a vapore, ad esempio, il cui sistema di trazione è anacronistico, o si trasformano a trazione elettrica, nei casi in cui un servizio di treni leggeri, frequenti e veloci, è richiesto e giustificato dalle esigenze della regione servita, o si sostituiscono con autotrasporti.

Ma una volta stabilite quali siano le linee ferro-tramviarie, che per l'economia generale del Paese, pur essendo deficitarie, non possono essere abbandonate alla loro sorte, occorre che al più presto siano determinate le norme di applicazione di tutte quelle provvidenze atte non solo a coprire i deficit dell'esercizio, ma a migliorarne anche i servizi, per modo che il mezzo di trasporto risponda realmente alle esigenze del nostro tempo, che vuole regolarità di servizi e comunicazioni celeri e frequenti.

Sono perfettamente d'accordo con quanto è stato recentemente affermato dalla Giunta del bilancio, che i pochi sussidi, che ora si danno a singole aziende deficitarie per la durata di un anno od anche di soli tre mesi, aggravano la situazione, non la risolvono; ma essere contrari alle soluzioni monche è parziale non può e non deve significare essere contrari alle soluzioni che s'impongono.

Non mi soffermo qui ad elencare i provvedimenti indispensabili per dare possibilità di vita a questa industria; le competenti organizzazioni sindacali hanno già avuto cura di trasmettere al Governo proposte concrete. Ritengo tuttavia che il concorso finanziario dello Stato per la conservazione delle linee assolutamente ed irrimediabilmente deficitarie, ma necessarie alla economia del Paese potrà essere molto limitato, a patto però che sia consentito alle aziende di organizzarsi industrialmente per la riduzione dei costi di produzione, che si stabilisca una visione meno restrittiva e fiscale delle leggi e dei rapporti di concessione, modificando in quanto occorra, superatissime disposizioni legislative, che si disciplini la concorrenza tra i vari mezzi di trasporto.

Non tacerò, a questo ultimo riguardo, la sentita necessità di provvedimenti, o meglio di direttive, che facilitino una maggiore conciliazione nei rapporti con le ferrovie statali, le quali devono riconoscere nelle tramvie e ferrovie concesse i principali e necessari ausiliari del loro traffico. Esse, coi loro 9.500 chilometri di linee, hanno dato sviluppo industriale e commerciale a zone servite anche dalle ferrovie statali, hanno, con iniziative spesso ardite, concorso allo sviluppo turistico, sportivo ed alberghiero di intere regioni, met-

tendo in valore bellezze e possibilità concrete del nostro Paese. Evidentemente, anche qui vi è un apporto ed un rapporto di collaborazione, che non deve essere dimenticato o svalutato, in omaggio forse soltanto a tradizioni di tempi diversi e molto lontani.

Ferrovie dello Stato ed attività private hanno una serie notevole di problemi comuni, ai quali devono rivolgere la loro attenzione nell'interesse della pubblica economia. Disciplinati devono essere i trasporti delle merci con gli automezzi, i quali non soltanto danneggiano le strade ferrate, sottraendo a queste ultime le merci ricche, ma, nell'assenza di ogni regolamentazione, hanno finito con il danneggiare anche se stessi attraverso una lotta spietata, che li fa spesso eseguire trasporti in pura perdita pur di vincere od anche di sopprimere il concorrente.

È evidente che questo sperpero di mezzi, di energia, di denaro in un periodo che richiede al contrario prudenza di spese e sfruttamento massimo di ogni sforzo, è di grave danno al Paese.

Ora, pare a me, che, possedendo il sistema corporativo fascista tutti gli elementi atti ad armonizzare e ad equilibrare le attività produttive, anche per la disciplina delle concorrenze non occorran speciali disposizioni legislative.

L'intervento dello Stato, che il nostro sistema realizza nel modo più originale e completo attraverso la stessa autodisciplina delle categorie, è ormai un fatto sempre più frequente e comune nell'economia di tutte le nazioni. Nel campo specifico dei trasporti tale intervento si è, da noi, verificato costantemente anche in passato, con spirito profondamente diverso, come forza agente dallo esterno sopra tutto a fini di controllo e di sicurezza; oggi esso può e deve manifestarsi come forza espressa dall'interno a fini di equilibrio e di armonizzazione economica.

Il problema del coordinamento fra i vari mezzi di trasporto è quindi un problema tipicamente corporativo, che la Corporazione delle comunicazioni interne dovrà affrontare al più presto. Tuttavia, perchè si possa addivenire a proposte concrete ed esaurienti, le quali abbiano un seguito pratico di attuazione, è necessario che ai lavori della Corporazione partecipino anche i rappresentanti del più importante nostro vettore, cioè delle Ferrovie dello Stato.

Soltanto con la presenza attiva di tutti gli interessati, la Corporazione avrà modo di studiare e di proporre soluzioni integrali per tutti i problemi che riguardano i trasporti

terrestri, ivi compresa la sistemazione delle ferrovie e delle tramvie concesse, con piena conoscenza di causa, con serenità obiettiva di esame, con una sicura visione di quello che è il superiore interesse dello Stato. (*Vivi applausi*)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il camerata onorevole Bleiner. Ne ha facoltà.

BLEINER. Onorevoli Camerati! La relazione della Giunta generale del bilancio, mettendo in evidenza la crescente attività e lo sviluppo dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici nell'esercizio 1934-35, ha brevemente accennato all'incremento assunto dalla grande rete interurbana in cavo, la cui costruzione venne iniziata da poco più che un decennio.

Tale rete, che il 28 ottobre 1924 alla presenza del Duce, ebbe realizzazione in un primo tempo limitatamente fra le città di Torino, Milano e Genova, ricevette per l'appassionato fervore e per la visione lungimirante di Sua Eccellenza il Ministro Ciano notevole impulso, tanto che essa venne estesa con ritmo abbastanza accelerato a tutta la penisola in senso longitudinale, e, nella parte settentrionale, fino alla Venezia Giulia, offrendo all'Italia collegamenti sicuri, sufficienti ed adeguati alle necessità politiche, industriali e commerciali del Paese.

Superando in seguito anche lo stretto di Messina attraverso appositi cavi sottomarini, espressamente studiati, la rete veniva prolungata nella Sicilia, mentre, vincendo non lievi difficoltà tecniche, l'Italia congiungeva con uno speciale cavo subacqueo, il più lungo del mondo, la Sardegna, ponendo così questa isola in grado di servirsi della telefonia come mezzo più efficace di collegamento con la Madre Patria e col resto del mondo.

La rete nazionale, collegata a quella internazionale, pure con cavi costruiti ed equipaggiati secondo i più moderni progressi conseguiti dalla scienza e dalla tecnica in questo campo, consente infatti di corrispondere con qualsiasi punto dell'Europa e con gli altri Continenti attraverso ponti radio, eliminando ogni impedimento che in passato sussisteva con l'uso delle linee aeree, il cui funzionamento, ai fini telefonici, era molto limitato nello spazio e subordinato alle variabili vicissitudini atmosferiche. Per il funzionamento della rete sono costruiti a distanze di circa 70-80 chilometri appositi fabbricati ove sono installati gli apparecchi di amplificazione: trattasi di speciali costruzioni espressamente predisposte, con macchinari elettro-

generatori in servizio e di riserva per la trasformazione e produzione della energia occorrente all'esercizio, con batterie di accumulatori e quanto altro necessario per gli organi di amplificazione e per il personale specializzato addetto all'esercizio.

Il cavo, lungo il percorso, è poi munito, ad intervalli di circa due chilometri, di apposite cassette dove sono collocate le bobine di induttanza, inserite permanentemente sui circuiti e necessari per rendere possibile la corrispondenza telefonica a distanza.

È opportuno qui accennare come per gli impianti eseguiti sono stati necessari rilevanti investimenti di capitali, giustificati, oltre che dalle speciali opere per la posa e per la costruzione della sede dei cavi e dei fabbricati per l'amplificazione, dalla costruzione e messa a punto delle complicate e costose apparecchiature, dei macchinari e strumenti elettrici installati in ogni stazione amplificatrice. Particolari cure ed importanti precauzioni debbono infatti essere prese nella costruzione degli impianti stessi perchè essi rispondano ai requisiti tecnici necessari per il buon funzionamento. Egualmente, minuziose e numerose misurazioni elettriche debbono essere eseguite durante la posa dei cavi, prima e dopo la giunzione delle pezzature, per la inserzione dei rocchetti d'induttanza, in modo da evitare qualsiasi influenza disturbatrice, non solo fra i circuiti, ma anche da parte delle linee esterne di trasporto di energia o della trazione elettrica.

Grazie alla più profonda conoscenza che oggi si possiede in materia ed alla precisione raggiunta con gli apparecchi di misura adeguati che ora si adoperano, si è riusciti per lunghi tratti a posare cavi in prossimità di linee ferroviarie elettrificate, senza che si abbia a temere il più piccolo disturbo sui circuiti telefonici del cavo.

La rete, con l'applicazione di speciali dispositivi, è pure utilizzata per le necessità delle maggiori comunicazioni telegrafiche, che hanno potuto così essere rese più sicure e più economiche, nonchè per le radiodiffusioni e per la trasmissione delle immagini.

Col prossimo assetto che verrà dato ai cavi, sarà anzi realizzata, attraverso i cavi stessi, una larga sistemazione della rete telegrafica, impiegando apparecchi speciali che utilizzeranno un solo circuito, sul quale sarà possibile effettuare fino a 18 trasmissioni contemporaneamente.

Si pensi che, se al posto del cavo di modeste dimensioni, reso invisibile perchè situato sotto terra, si dovessero realizzare con linee

aeree i circuiti telegrafici e telefonici in esso esistenti, in alcuni tratti non basterebbero nemmeno 10 palificazioni ingombranti, soggette alle vicende del tempo ed ai pericoli di manomissione degli uomini e che non si saprebbe dove posare, oggi che, in prossimità delle strade pubbliche, corrono altre linee di energia e della trazione elettrica, da cui, per altro, le linee aeree di comunicazione dovrebbero essere allontanate per essere sottratte alle influenze perturbatrici delle prime.

Il fatto che, appena attivato un nuovo tronco di cavo, il traffico interurbano ha segnato un'ascesa enorme, saturando in relativo breve tempo i circuiti approntati ed obbliando l'Amministrazione ad equipaggiarne altri, per soddisfare le maggiori richieste, è la prova evidente del bisogno sentito dal pubblico italiano di questa forma di comunicazione la quale offre ai corrispondenti possibilità di rapide intese e di decisioni immediate non conseguibili con altri mezzi di comunicazione come la posta e il telegrafo.

È per questo che sul cavo della Sardegna già si è reso necessario applicare un sistema per consentire uno scambio contemporaneo di una seconda conversazione, senza contare che sullo stesso cavo era in precedenza pure attiva la corrispondenza telegrafica. Ugualmente sui cavi telefonici interurbani sottomarini posati da due anni nello Stretto di Messina e sui quali possono adesso in tutto scambiarsi 27 conversazioni, oltre il collegamento per le trasmissioni musicali radio si faranno prestissimo esperimenti per sovrapporre altri collegamenti telefonici, evitando la spesa non indifferente per la posa dei nuovi cavi.

Grazie poi ai progressi compiuti dalla tecnica, mediante l'applicazione di speciali dispositivi, sarà possibile sfruttare quanto prima per il servizio telefonico alcuni cavi sottomarini telegrafici, ottenendosi così la estensione del servizio interurbano anche a località che ora ne sono sprovviste, con grande economia nel costo degli impianti.

Accanto alla rete interurbana statale in cavi va pure fatto cenno di quella posata dalle Società concessionarie di zona che in punti opportuni si innesta con la prima in modo che, sotto l'aspetto della utilizzazione, il servizio non presenti soluzioni di continuità.

Un'idea dello sviluppo assunto dalla rete telefonica italiana in cavi interurbani si potrà avere dai seguenti dati sintetici: lunghezza complessiva dei cavi statali chilometri 3100; sociali chilometri 1300; totale

4400. Sviluppo totale dei conduttori: statali 870.000; sociali 120.000; totale chilometri 990.000 (pari a 25 volte circa il meridiano terrestre), camerette per le casse contenenti le bobine di induzione; statali n. 1720; sociali 720; totale 2440; stazioni amplificatrici: statali n. 43; sociali 12; totale 55; gruppi amplificatori; statali n. 3500; sociali 200; totale 3700.

Accanto a questi dati utilissima potrà essere una constatazione sull'incremento subito dal servizio telefonico interurbano, compreso quello sociale, fra il 1925, (epoca in cui era attivo soltanto parzialmente il cavo Torino-Milano-Genova) e il 1934.

Nel 1925, nella rete — che comprendeva in complesso 2220 circuiti con uno sviluppo di chilometri 116.000 — furono scambiate 16 milioni 800 mila conversazioni. In quello stesso anno non esistevano che 47 circuiti internazionali con 6 nazioni europee, sui quali si scambiarono 432.000 unità di conversazioni.

Al 1934 la rete comprendeva in complesso 4800 circuiti, con uno sviluppo di chilometri 318.000 sui quali si effettuarono 30.000.000 circa di conversazioni. Il numero di circuiti internazionali si è elevato, nel 1934 a 127, con possibilità di corrispondere con 60 nazioni, con un traffico di circa 1.600.000 unità di conversazioni.

Importante è rilevare che, col completamento della rete in cavo attraverso la penisola, non solo è più che raddoppiato il numero dei circuiti realizzati, ma la lunghezza media di essi è salita di circa il 27 per cento.

È poi anche interessante constatare come, accanto alle unità di conversazione si è, con carattere rapidamente ascensionale, sviluppato il servizio delle commissioni telefoniche, che, istituito nell'esercizio 1927-28, raggiungeva, nel 1931, il numero di 210.000, nel 1932 quello di 460.000, nel 1933 quello di 1.110.000, nel 1934 quello di 1.930.000 con tendenza a sempre maggiore incremento.

Il prodotto delle linee telefoniche interurbane dell'Azienda fu, pertanto, in complesso di lire 60,956,315.75.

Molto confortanti sono poi i risultati finanziari generali della gestione nell'esercizio 1933-34 in quanto, con i canoni dei concessionari di zona e coi proventi diversi, si ebbe un'entrata di lire 89,530,424.80 in confronto della spesa totale di lire 75,880,620.33, con un utile netto di esercizio di lire 13 milioni circa. Tale utile è ottenuto dopo detratti 25 milioni per annualità dovuta al Tesoro per ammortamento ed interessi sulle somme som-

ministrate per spese straordinarie di carattere patrimoniale, lire 2,893,175.28 per annualità rimborso al Tesoro di fondi accordati alla precedente Amministrazione dei telefoni, lire 16,200,000 per pensioni al personale, e lire 1,458,139.55 per assegnazioni al fondo di riserva.

L'Azienda che è stata sempre attiva, dalla sua costituzione ha versato complessivamente al Tesoro utili per 163,676,005.15 lire, nonchè lire 100,717,113.60 per ammortamenti, mentre l'accantonamento di riserva è salito, in complesso, a lire 17,726,222.82.

I risultati di cui è stato fatto cenno sono veramente lusinghieri e dimostrano anche per lo Stato come lo sviluppo della rete telefonica interurbana rappresenti, dal punto di vista finanziario, un ottimo investimento dei fondi occorsi a costruirla, indipendentemente dalle grandi utilità di ordine politico, economico e sociale che con la disponibilità di essa può conseguire.

Con una rete siffatta, il cui costo si è aggirato sul miliardo di lire, è legittimo affermare che lo Stato italiano dispone, anche per la telefonia interurbana, impianti che non hanno nulla da invidiare agli altri Paesi del mondo, più progrediti nel campo delle comunicazioni.

È bene inoltre accennare che se la tecnica si va orientando oggi sull'impiego di nuovi tipi di cavi con circuiti adatti per conversazioni multiple, l'Amministrazione dei telefoni, sotto la guida di Sua Eccellenza il Ministro Benni, che ha già dato le migliori prove di grande interessamento per questo importante ramo di attività del suo Dicastero, non tralascierà di introdurre nelle nuove installazioni che verranno eseguite, tutti i progressi e tutti i perfezionamenti, per modo che la rete italiana sia sempre in grado di soddisfare a pieno alle crescenti esigenze del servizio.

È infine da render noto che, se finora l'industria italiana ha provveduto alla costruzione dei cavi, dei macchinari e delle batterie di accumulatori, oltre che a tutti i lavori di sede e dei fabbricati, essa, uniformandosi alle direttive del Governo, sta svolgendo ogni sua particolare cura ed attrezzandosi, per costruire in Italia tutti gli altri materiali e specie quelli di amplificazione, che in passato si sono dovuti importare dall'estero.

Onorevoli Camerati, uno sguardo alla posizione geografica della nostra penisola nel Mediterraneo ci dice che, ormai che la telefonia non ha alcun limite nella distanza, l'Italia, situata come ponte naturale fra i

continenti antichi, potrà, meglio di qualsiasi altro Paese posto su questo mare — dove nacque e prosperò la più vecchia delle civiltà umane —, costituire il passaggio più adatto e più economico per rendere agevole fra quei popoli il più largo uso di questo potente mezzo di civile progresso, così necessario oggi per lo sviluppo dei rapporti e della vita economica e sociale.

E se, nella luce del Fascismo, l'Italia, superando non lievi sacrifici finanziari, è riuscita, sotto la grande guida del suo Capo, ad apprestare i mezzi necessari per dare al suo popolo questa rete interurbana, mentre si accinge ad integrarla e potenziarla per adeguarla sempre più alle future necessità, sia lecito esprimere il voto che non sia lontano il giorno in cui, attraverso la stessa rete, Roma possa contribuire ad un più stretto legame dei popoli di Europa, dell'Africa e dell'Asia mediterranea, in modo che essi possano sfruttare quel validissimo mezzo di comunicazione per le opere di bene e di prosperità civile ed umana.

Sarà ancora Roma, questa volta attraverso le nuove vie di comunicazioni elettriche, realizzate dal Fascismo, ad offrire ai popoli stessi possibilità di fusione di pensiero, onde raggiungere e mantenere nobili e proficue intese in ogni campo dei bisogni e dei rapporti sociali ed economici. (*Vivi applausi*).

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

BARBARO. Onorevoli Camerati! Sarò breve, anzi telegrafico, come richiede il bilancio in esame, del Ministero delle comunicazioni, che tratta anche dei telegrafi e che cura, quando può, le velocità... (*Si ride*).

Voci. Forte! Forte! Parli forte!

BARBARO. I problemi delle comunicazioni ferroviarie, marittime ed aeree vanno, nel mondo moderno, assumendo una importanza sempre crescente, tanto che si potrebbe affermare che la vita della umanità di oggi è legata ed è subordinata alle comunicazioni, così come al fenomeno circolatorio della massa sanguigna è legata e subordinata la esistenza stessa degli organismi viventi. (*Bene!*)

In conseguenza di ciò i popoli più lontani si sentono sempre maggiormente avvicinati ed i vari mercati tendono a fondersi in un unico grande mercato capace di ricevere i prodotti dalle più lontane terre e di distribuirli per tutto il mondo.

Peccato, però, che gli Stati moderni siano costretti, per una fatalità, a fare di tutto per annullare, quasi, tali incommensurabili conquiste del progresso umano con le altissime

e mostruose barriere doganali, che ricordano il Medio Evo, e che condannano le Nazioni ad una auto-segregazione cellulare, la quale potrebbe portarle anche al suicidio. (*Bravo!*)

Dall'intensificarsi e dal perfezionarsi di tali fittissime reti vascolari deriva un fatto di grande rilievo: un fenomeno fecondo di imprevedibili e benefici risultati e di ripercussioni profonde sulla stessa civiltà moderna.

La terra tende quasi a rimpicciolirsi indefinitamente per quanto concerne la possibilità di superare nel tempo le più grandi distanze; e l'urto delle diverse razze, il contrasto fra i diversi imperialismi esistenti diviene sempre più attuale, pressante, minaccioso!.....

Tali grandi trasformazioni traggono origine, a parer mio, dalla geniale invenzione e dall'applicazione del motore meccanico, nelle sue diverse specie, alla trazione sulle vie della terra e sulle vie del mare e dell'aria.

Mai forse nella storia economica dell'umanità vi è stato un rivolgimento più profondo e fecondo!

Lontanissime civiltà, che in passato potevano non solamente coesistere, ma anche sconosciute del tutto, oggi si influenzano giorno per giorno, si interferiscono e si contrastano quasi da presso.

Tale ineluttabile avvicinarsi dei popoli, mentre nel campo economico è quanto mai giovevole, nel campo politico determina incognite considerevoli.

Non si può escludere, io credo, che una delle ragioni, e forse la principale, della *nevrosi politica della umanità moderna* (*Commenti*) stia appunto in questo continuo avvicinamento e nel conseguente attrito dei più grandi ed opposti interessi politici mondiali.

È evidente, dopo quanto si è detto, la necessità per i grandi Stati moderni di curare al massimo grado tutti i problemi relativi alle comunicazioni, che rappresentano e sintetizzano il grado di civiltà raggiunto. Dalla bontà, dalla importanza, dalla lunghezza delle linee marittime, ferroviarie, automobilistiche, aeree, ecc., ecc., si desumono, rapportandole — s'intende — alla popolazione, le maggiori o minori capacità di progresso e di sviluppo.

Per non dire d'altro, si consideri e si confronti la situazione avvilita, ad esempio, dell'Abissinia, che poggia la sua economia e la sua politica sulle carovaniere, alla situazione non dico dell'Italia Fascista, che anche in questo campo ha realizzato veri miracoli, ma soltanto delle sue colonie ricche di porti, di servizi aerei, ferroviari e marittimi e di strade ordinarie e camionali, e si vedrà

come lo sviluppo delle comunicazioni sia sinonimo di alta civilizzazione e la mancanza di esse sia prova di nera barbarie!....

Ed adesso mi si consentano poche precise osservazioni e qualche proposta pratica, che mi lusingo possa essere benevolmente esaminata.

Riferendomi ad un mio discorso tenuto in questa stessa Aula il 29 maggio del 1926, e che è stato ascoltato con molta benevolenza dal grande Ministro delle comunicazioni del tempo, Sua Eccellenza Costanzo Ciano...

PRESIDENTE. È morto! (*Si ride*).

BARBARO.osservo che tra le numerose linee della penisola, tra le grandi linee, s'intende, due assumono particolare e crescente importanza per il fatto sostanziale che valgono a congiungere un estremo all'altro di essa e collegano il cuore del Mediterraneo al centro di Europa: la litoranea cioè del Tirreno e la litoranea dello Jonio e dell'Adriatico. Entrambe partono dalla Sicilia, o meglio dallo stretto di Messina, e si ricongiungono a Bologna, che è forse il nodo ferroviario più importante della nostra rete, ed a Milano, che è il cuore pulsante dell'economia italiana.

Orbene, è facile constatare dall'esame, sia pure fugace, dei profili altimetrici di tali due grandi arterie longitudinali, la profonda differenza che intercede tra di esse e che è *determinata da un fatto geografico incontrovertibile*, dal fatto che l'Appennino gravita molto più verso il Tirreno che non verso lo Jonio e l'Adriatico.

Certo è che, mentre la linea dell'ovest percorre zone difficili ed è costretta a superare dislivelli continui e rilevanti di centinaia di metri, che la fanno *molto simile alle cosiddette « montagne russe »*, che la costringono ad attraversare almeno un centinaio di gallerie e che le impongono velocità ridotte e unicità di binario a sud specialmente di Battipaglia, la linea dell'est si presenta pianeggiante, con una campagna facilissima, e senza quasi accidentalità di terreno, ha curve amplissime, rettili innumerevoli, ha poche insignificanti gallerie e opere d'arte, e poi evita scrupolosamente di attraversare l'Appennino, che perciò viene a essere con molta eleganza... preso in giro... (*Commenti*) topograficamente parlando... (*Si ride*).

Ora, poichè, onorevoli Camerati, il chilometraggio virtuale, che è poi quello che più conta — come mi insegnate — nella comparazione delle linee ferroviarie, anche dopo la costruzione, dovuta al Regime Fascista, delle due grandi direttissime Bologna-Firenze e

Napoli-Roma risulta a netto vantaggio della ferrovia jonico-adriatica, io ritengo sia necessario — ben lungi quindi dal procedere eventualmente alla istituzione della dirigenza unica sulla linea jonica stessa — considerare l'opportunità di tenere in sempre maggiore efficienza e di mettere sempre più in valore anche quest'ultima linea, la quale per le sue caratteristiche quanto mai favorevoli potrà rendere segnalati servizi — come ha di già fatto in passato — non soltanto in tempo di pace, ma anche e specialmente in tempo di guerra, alla Nazione tutta.

Trascurare tale linea sarebbe grave errore: migliorarla, perfezionarla, rafforzarla e raddoppiarla, così come avevano predisposto i benemeriti costruttori di essa, sarebbe cosa utile, anzi necessaria.

Quando si ponga mente al fatto che la linea del Tirreno, a sud di Battipaglia, non può essere raddoppiata se non in alcuni tratti scoperti e che la impossibilità materiale del raddoppiamento anemizza, a malgrado di ogni buon volere, inevitabilmente il traffico negli ultimi 400 chilometri della linea stessa, non si può non ammettere la necessità che venga effettuato il doppio binario su tutto il percorso della linea jonico-adriatica, la quale è e deve essere considerata, grazie al suo chilometraggio virtuale, come una vera parallela della litoranea del Tirreno, come la seconda longitudinale atta ad alleggerire e decongestionare il traffico della prima almeno per le grandi comunicazioni, e capace di rafforzare saldamente, con il doppio binario, con le grandi velocità che soltanto essa può consentire, il collegamento del Mezzogiorno con il settentrione d'Italia e di Europa.

Riassumendo, mentre rinnovo il mio più vivo e riconoscente plauso per il vasto, coraggioso piano di elettrificazione ferroviaria, che il Regime Fascista sta rapidamente realizzando da un capo all'altro della penisola, e specialmente sulla litoranea tirrenica, mi permetto di proporre che venga studiata la possibilità di debitamente rafforzare con il maggiore e più pesante armamento e di gradualmente raddoppiare la grande longitudinale jonico-adriatica e di avviare su di essa, appena ciò sia consentito, almeno per alcuni treni giornalieri rapidi, che dovrebbero collegare il nord al sud della penisola, *le grandi locomotive aerodinamiche*, che sono in avanzato studio o forse anche in costruzione e che consentirebbero, onorevoli Camerati, che si raggiungesse Bologna dalla Sicilia in poco più di 10 ore.

Conseguentemente si potrebbe smistare il traffico di lunga percorrenza fra le due linee riservando alla tirrena tutto il movimento, che ha attinenza coi valichi alpini a occidente del Brennero, e riservando alla jonico-adriatica tutto il movimento che si riferisce ai valichi alpini, a oriente.

Si verrebbe così a determinare un migliore equilibrio ferroviario fra i due versanti italiani e si verrebbe a creare, senza nuove costruzioni ferroviarie, ma con una migliore e più razionale utilizzazione delle costruzioni esistenti e attuali, accanto alla grande ferrovia litoranea tirrenica elettrificata per intero dal Fascismo, *una vera direttissima longitudinale* capace di veramente, seriamente avvicinare le estreme regioni d'Italia e di moltiplicare in maniera anche imprevedibile i nostri rapporti commerciali interni ed internazionali.

L'Italia, come osservava lo stesso Napoleone, ha una forma eccessivamente allungata che la danneggia non poco. Ogni ora che si conquista per attraversarla è una vittoria dell'Italia su sè stessa! È una delle più belle vittorie che noi possiamo conseguire a favore della nostra economia. Bisogna quindi studiare tutti i provvedimenti che valgano ad accorciare nel tempo le grandi distanze longitudinali, che purtroppo ci separano ancora.

Soltanto così l'Italia può assolvere sempre meglio la sua altissima funzione geografica e storica voluta dal Duce e dal Fascismo, di grande molo proteso nel cuore del Mediterraneo!

Tale è la finalità della mia proposta, che ritengo perciò legittima e utile.

È chiaro, inoltre, che per poter accelerare i treni di lunga percorrenza delle due principali arterie sopra accennate, si impone l'uso sempre più largo di servizi locali celerissimi; i treni leggeri e particolarmente le Littorine, che hanno dato ottima prova in generale, dovrebbero essere di molto aumentati in tutti i Compartimenti ferroviari. Faccio in proposito vivissima raccomandazione all'onorevole Ministro delle comunicazioni di inviarne specialmente nei Compartimenti del Mezzogiorno.

Quanto poi alla soppressione delle linee a scartamento ridotto, di cui si è parlato qui ieri, mi permetto di dissentire, perchè ritengo in primo luogo che *anche in questo campo non si debba tornare*; in secondo luogo che i mezzi di comunicazione si sommano, si completano e possono coesistere, ma non si escludono l'un l'altro; in terzo luogo

ritengo e sostengo che, mentre la strada è un mezzo mediato di trasporto, la ferrovia costituisce sempre un mezzo immediato, e quindi è il più importante, in specie per quanto concerne le merci.

A mio avviso le ferrovie secondarie, che in generale hanno fortissima pendenza, dovrebbero essere tutte trasformate in ferrovie elettriche e quasi in tramvie; e ciò con grandissimo vantaggio per tutte le zone interessate.

In ultimo, onorevoli Camerati, una considerazione di carattere marinaro.

È ragione di profondo orgoglio per tutti noi fascisti l'affermazione sempre maggiore in quasi tutte le grandi linee marittime del mondo, a malgrado della crisi e a dispetto di tutto e di tutti, delle nostre magnifiche, velocissime, moderne navi da passeggeri, che portano dovunque con onore il nome d'Italia e che sono sintesi e simboli della volontà incoercibile di potenza del Regime Fascista e della Patria nostra.

Dalle linee dell'America del Nord, del Centro e del Sud a quelle dell'Australia; dalle linee di recente e molto saggia istituzione dell'Africa Meridionale a quelle dell'India e dell'Estremo Oriente, dovunque le superbe navi italiane raccolgono simpatie, conquistano correnti di traffico ed assolvono degnamente la grande missione di civiltà loro affidata.

Soltanto però l'Oceano Pacifico non è attraversato dalle nostre grandi linee, a malgrado della sua crescente importanza. Sarebbe bello e forse anche utile — e su questo mi permetto di richiamare l'attenzione benevola dell'onorevole Ministro delle comunicazioni — che la nostra suggestiva e mirabile linea che collega, in soli 22 giorni, l'Europa con l'Estremo Oriente, distinguendosi molto e distanziandosi di parecchio da tutte le altre linee estere concorrenti, si spingesse, almeno sei volte all'anno, fino al Giappone e alla California, dove arrivano le linee nostre provenienti dall'America Centrale, e da dove essa potrebbe tornare in Italia attraverso il Canale di Panama.

Si otterrebbe così, onorevoli Camerati, un collegamento completo intorno al globo, che aggiungerebbe nuovo prestigio, anche sui mari più lontani, alla più gloriosa, ridente, bella bandiera del mondo: quella dell'Italia di MUSSOLINI. (*Vivissimi applausi*).

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

BASILE. Cercherò d'essere schematico.... come un orario ferroviario....

FARINACCI. Quando non ci sono ritardi..

PRESIDENTE. Non ce ne sono ritardi, onorevole Farinacci!

FARINACCI. Non è vero, onorevole Presidente; le potrei far dare un elenco....

PRESIDENTE. Non si permetta di dire « non è vero »; si dice: non è esatto! (*Si ride*).

BASILE. Tenterò d'essere schematico ed esatto come un orario ferroviario.... Credo tuttavia non utile ma necessario richiamare la vostra attenzione su di un problema che è, a mio giudizio, di grande attualità.

Il 12 aprile del 1933 l'allora Ministro delle comunicazioni, ad una interrogazione mossagli da un parlamentare circa il possibile perfezionamento della linea del Sempione, così testualmente rispondeva:

« Il provvedimento di raddoppio ed elettrificazione del tratto di linea da Gallarate a Domodossola, che forma oggetto della tua lettera in data 26 ultimo scorso e che comprende anche l'impianto di apparati centrali nelle varie stazioni, è già da tempo preso in considerazione dalla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Il progetto è anche in corso di studio, ma nel momento non è possibile fare alcuna previsione circa la sua attuazione, essendo questa subordinata all'assegnazione dei relativi fondi ».

Ma oggi le prospettive, se non erro, mi sembrano mutate: oggi noi vediamo il problema non più in sé e per sé, ma quale conseguenza, logica, necessaria conseguenza di altri più gravi e più costosi problemi risolti in pieno dal Fascismo. Senza voler risalire alle origini di quella che si può chiamare la storia ferroviaria d'Italia, che nel '39 celebrerà il suo centenario (ferrovia Napoli-Nocera), volendo rimanere aderenti al tema che ci siamo proposto, ricorderò soltanto come tre opere, appartenenti ad un passato ormai quasi remoto, possano dirsi veramente ciclopiche, senza voler attingere aggettivi alla rettorica, figlia idropica della bellezza; e sono, come ognuno di voi sa, il traforo del Frejus, la galleria del San Gottardo e quella, ultima nel tempo, e prima per importanza, del Sempione. È bene subito premettere che tutte e tre codeste opere, dovute quasi totalmente al genio e al braccio italiani, cementate con il sangue di numerose vittime italiane, hanno avuta la loro impostazione dirò procedurale, giuridica, sullo scorcio del '50; tra il '57 e il '59, in anni burrascosissimi per la storia del nostro

Paese: proprio nella fase culminante di quel prodigioso sforzo che fu il Risorgimento. Ed è bene notare, a conforto della nostra odierna tesi, che un tal ardimento morale e materiale, in tempi così agitati, non poteva derivare che dall'infusso geniale di Camillo Benso di Cavour, il solo che preceda Mussolini nello stile e nel coraggio sereno: chè nella storia di un popolo molti possono essere gli uomini di governo, pochissimi gli uomini di Stato.

Il traforo del Frejus, come voi sapete, fu compiuto perchè il Piemonte, o meglio, il Regno di Sardegna, come si diceva allora, voleva congiungersi con la Savoia, culla della sua dinastia, e, ironia della sorte!, proprio alla vigilia della cessione della Savoia e di Nizza alla Francia: chè l'Italia sempre ha pagato, e generosamente, i suoi debiti.

Altra opera degna del nome d'Italia, che in ogni tempo e sotto ogni meridiano fu tenuto alto dai suoi lavoratori, fu un secondo valico alpino atto a mettere in comunicazione l'Italia con la Svizzera e con la Germania. La legge 8 luglio 1871 autorizzava lo Stato ad entrare nel Consorzio internazionale del San Gottardo e delle relative linee di accesso.

I lavori furono iniziati nel 1872 e compiuti nel 1881; e la galleria risultò di metri 14.984.

Si tenga presente (sempre a suffragio della nostra argomentazione) che tale sforzo fu compiuto nei così detti anni *della lesina*, dell'economia più stringata, mentre la finanza italiana stava rifacendosi le ossa, ma la politica del nostro bel Paese sembrava aver stemprato il midollo leonino ereditato dai padri. Il quadriennio dal 1885 al 1888 fu il più intenso: le reti nostrane aumentarono di ben 2417 chilometri, il che non è poco. Fu un periodo codesto che non trova riscontro che in questo nostro fascista, il quale può affermare, parafrasando una frase celebre...che se le ferrovie erano pressochè fatte...bisognava creare i ferrovieri: il che supera come risultato ogni altro titolo di perfezionamenti tecnici, in quanto che l'elemento umano, in pace come in guerra (e qual'è la vera pace?), è e sarà sempre il presupposto d'ogni vittoria intelligente.

Tornando a filo, fu sempre verso il 1857 che si fece strada l'idea, anzi il convincimento della necessità di un terzo valico alpino a traverso il Sempione. Fu in quel torno di tempo che si costituì una società franco-svizzera denominata « Société de la ligne d'Italie par le Simplon ». Ma soltanto dopo infiniti studi, progetti, conferenze, ecc., a 38 anni

di distanza, e cioè il 25 novembre del 1895, con la Convenzione di Berna fra Italia e Svizzera, si pongono le basi, i capisaldi giuridici dell'opera prodigiosa. I lavori si iniziarono nel 1898 e l'ultimo colpo di piccone risonò nel 1905. Il traforo, tuttora insuperato come lunghezza, misura esattamente metri 19.730.

Ma... (e qui siamo al nucleo della nostra trattazione) ma, mentre si apriva ai commerci codesta via di arroccamento, per usare un termine trinceristico, si commetteva l'inconcepibile errore — che solo spiega ma certo non giustifica il clima politico di quel periodo — si commetteva, dicevo, l'inconcepibile errore di non attrezzare la linea del Sempione da Domodossola a Gallarate, e cioè su un tratto di soli 82 chilometri, di un secondo binario, quando in ogni paese civile anche le linee secondarie erano provvedute di due binari. E si consideri che 60 chilometri di detto tracciato, e cioè il segmento Arona-Domodossola, è già, per opere, per manufatti, per ponti, per gallerie, ecc., costruito per codesto doppio binario!

Chi abbia anche la sola esperienza che può avere il viaggiatore, ed è il mio caso, sa come una linea ad un solo binario, trattandosi di un'arteria e non di un vaso capillare, è causa costante di anemia o, ciò che è più pericoloso, di congestione. L'incaglio prodotto dal più modesto dei convogli merci, il franamento di quattro pietre da una scarpata basta ad interrompere per ore il transito, e la sincope si estende da l'uno all'altro capo della linea; e *in questo caso, lo si tenga presente, da Roma a Parigi.*

Perchè, qui sta la forza della nostra argomentazione, il problema non è più di quelli che si possano... calmare con il cataplasmo di qualche promessa, quando si rifletta che la linea del Sempione è ormai la continuazione tipica e topica della direttissima Milano-Roma sulla via di Parigi, *in un momento in cui la nostra politica dimostra di voler essere più che mai in accordo con quella della terza Repubblica.*

In altre parole, il raddoppio della linea del Sempione è la logica, necessaria, improrogabile conseguenza delle opere veramente romane compiute con l'apertura della direttissima Bologna-Firenze e in via di compimento per ciò che si riferisce al più moderno attrezzamento sul tratto Firenze-Roma: modificazioni che consentiranno di coprire il percorso tra Milano e Roma in 7 ore.

Sette ore (ascoltatemi!) per percorrere 600 chilometri.

Per percorrerne 123, sul tratto Milano-Domodossola, si impiegano *nelle condizioni attuali tre ore*. La media di marcia su questa linea, che, lo ripetiamo, è la continuazione della Roma-Parigi, discende dai 90 chilometri ai 40.

E tutto ciò è tanto più stridente, quando si rifletta che i successivi tratti su territorio francese o svizzero sono percorsi all'andatura dei grandi espressi: persino tra Iselle e Domodossola, zona italiana, ma per convenzione gestita dalla Svizzera, la quale ha creato una doppia linea di binari, l'ha elettrificata, e, ad onta delle forti pendenze, ha raggiunto con i suoi treni, la velocità di 80 chilometri all'ora.

Si potrebbe da alcuno obiettare: Trattasi di un percorso breve e di tale bellezza per cui l'andar piano è quasi un dovere... Ma codesta, a nostro avviso, è la teoria dei fiaccherai e dei gondolieri.

Non la nostra, a 13 anni dalla Marcia su Roma.

E poi c'è... un poi di grande (non esagero) di grande importanza economica. Non si devono dimenticare gli altri due valichi in concorrenza con il nostro del Sempione, e cioè Modane e il San Gottardo. È da tutti risaputo che a Milano confluiscono pressochè tutte le mercanzie dirette verso l'Occidente europeo. Da qui è facile dedurre che la concorrenza vera e propria al valico del Sempione non è già quella che esercita il Frejus, ma quella che sempre più si accentua dalla parte del Gottardo.

In meno di 50 anni questa linea si è completamente elettrificata ed oggi *può permettersi il lusso e infliggere a noi l'umiliazione di battere con due buone ore di vantaggio la linea del Sempione che — si noti — ha 100 chilometri in meno di percorso*.

Ma non abbiamo esaurito l'argomento economico-turistico. Vi sono altre constatazioni da fare:

1°) soffermarsi sul fatto che, mentre la linea del Sempione percorre ben 146 chilometri sul territorio nostro con vantaggi inerenti, soltanto 45 sono i chilometri tra Milano e Chiasso.

2°) considerare che la galleria del Sempione è l'unico passo delle Alpi Occidentali con stazione di confine in territorio italiano.

3°) meditare che mentre il Gottardo valorizza i noti centri turistici del luganese, la linea del Sempione è il diorama vivente che una natura prodigiosa offre ai figli del

Nord avidi del nostro sole, appena si affaccino alle nostre porte rupestri.

E qui entra l'altro importante argomento: quello turistico. Mi duole di non poter rivolgere la mia parola, che toccando il turismo non esce dal tema ferroviario, di non poterla rivolgere a S. E. Galeazzo Ciano, che a codesta importantissima branca del Regime dedica la sua vivace intelligenza. Chi vi parla ha una rispettabile anzianità turistica nella ormai famosa Stresa...

Non starò a tediarvi sciorinandovi altre cifre statistiche (la statistica è qualche volta un'erma bifronte), ma mi sia consentito dichiarare che il problema turistico del Lago Maggiore non potrà essere risolto se non quando il Gottardo non potrà più competere con la linea del Sempione e, in secondo luogo, quando Milano, collegata al Verbano come lo è oggi a Varese, da infiniti treni locali, *sentirà che il lago nostro è la sua naturale propaggine, il suo luminoso suburbio*. Su 130 mila presenze, quante ne contò Stresa nel 1925, per scegliere un'annata precedente la così detta crisi, che non è crisi ma nuovo orientamento della ricchezza — ma questo è un altro discorso —, 60 mila di detti ospiti provenivano dalla Lombardia e gli altri 70 mila per la quasi totalità da quel vasto campo di smistamento che è Parigi.

Stresa, come Pallanza, come Baveno, come la gozzaniana Belgirate tranquilla, è sponda piemontese, ma solo i Biellesi, prima della nuova strada automobilistica Torino-Milano (transitante alle porte di Novara), soltanto i Biellesi, provenienti dalla ricca di vini Gattinara, da Fara e Romagnano, *sapevano di possedere la più ridente sponda del Verbano*: quella che in tempi romantici fu porto e rifugio sicuro agli esuli perseguiti dalla polizia dell'altra riva, cioè del Lombardo-Veneto; traghetto ai contrabbandieri che in quei tempi più guadagnavano a trasportare da l'una a l'altra sponda del Ticino le opere del Mazzini che non zucchero e caffè.

Ma — tornando a bomba — sino a quando gli 82 chilometri che dividono Milano dal Lago Maggiore saranno percorsi a passo di lumaca, cioè in due ore, non potremo sperare che le grandi masse lavoratrici, in inverno e nella calda stagione, possano riossigenarsi, fortificarsi moralmente e fisicamente.

Con il doppio binario noi avremmo quel medesimo risveglio edilizio che appunto coincidetted con l'apertura del valico del Sempione.

Il professionista potrà possedere la sua casa al Lago e trovarsi in ufficio a Milano e a Torino quando le città cominciano a vivere. Il deleterio fenomeno dell'urbanesimo dev'esser veduto anche da questo punto di vista: più si nasce dove più spazio c'è per nascere: l'elemento topico esercita grande influenza. Non bisogna credere che l'automobile possa nuocere alle ferrovie. Di due apparenti concorrenti, onorevole Ministro delle comunicazioni, e se m'è consentito ricordarlo, mio illustre concittadino, bisogna fare due consoci.

Prima che l'Italia automobilisticamente raggiunga la media di paesi come l'America o come il Belgio del periodo florido, le ferrovie avranno, parallelamente alle vie d'aria, risolto il problema unitario dei mezzi di trasporto e di comunicazione.

E in tale materia, più che in ogni altra, bisogna aver coraggio....

Ma i tempi sono difficili! mi si obietterà. A costui o a costoro dichiaro che tale espressione non è di stile fascista. « Tempi difficili » è il titolo d'uno fra i meno perfetti romanzi di Dickens, proprio scritto in quel 1840 che segnò il coraggioso inizio della nostra rete ferroviaria in Lombardia, nella Venezia e nel Piemonte. Non ignoro il bilancio delle Ferrovie di Stato; mi rendo conto d'altre necessità più urgenti su punti che non hanno semplicemente valore turistico, ma *insisto nel sostenere che la spesa richiesta per tale opera, stralciando gli otto chilometri Somma-Sesto Calende, che si potrebbero riassetare in un secondo tempo, la somma globale necessaria per tale opera — dicevo — non supererebbe, a giudizio di competenti, il limite consentito alle spese per i lavori pubblici normali.*

Spesa che si tradurrebbe per la nostra provincia, che ha il vanto *d'aver fatto sempre da sé*, in lavoro: di quello che discende ai capillari della disoccupazione, specie in regioni come quella ossolana dove l'operaio era solito emigrare stagionalmente in Francia o in Germania.

Camerati! Una fortunata coincidenza che gli antichi considererebbero come lieto augurio, m'ha incoraggiato a parlare, ad essere — che io sappia — tra i primi se non il primo ad affrontare in questa sede un tale problema. Trent'anni sono trascorsi da quando una locomotiva staffetta imbandierata coi colori di Francia, Svizzera, Italia impennacchiò la collina con il vapore della sua ciminiera. E in questa primavera del '35, tredicesimo anno del Regime, il nostro lago ha attratto

su di sé lo sguardo ansioso, possiamo affermarlo, del mondo. Il 10 aprile la piccola linda stazione di Stresa assistette a qualcosa che non si dimentica: sotto la sua tettoia risonarono quattro inni: la Marsigliese, rombo d'ali lacerato da squilli; il « Dio salvi il Re » degli inglesi, solenne come un canto protestante; e la Marcia Reale nostra e il canto nostro di Giovinezza, fremiti di un'unica passione e respiro di una sola fede.

La cornice era modesta; ma è il segreto dei grandi pittori. Il quadro era di quel taglio che rivela il capolavoro. La Storia — quella con lettera maiuscola — diceva alla Cronaca, quella che può essere petulante anche nelle ore decisive: « Fatti da parte.... Passa il Duce ». (*Vivissimi applausi*).

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

BIBOLINI. Onorevoli Camerati! L'esauriente relazione del camerata Borriello e gli oratori che mi hanno preceduto, hanno mietuto il campo della discussione. A me non resta che trattare quelle questioni sulle quali l'armamento delle navi da carico non può essere consenziente con quanto qui si è detto, lieto se potrò richiamare l'attenzione vostra sul problema che interessa profondamente l'economia e la potenza italiana.

Un severo monito antico che rispecchia una profonda realtà storica e che il Duce ha ricordato agli italiani dice: navigare è necessario, non è necessario vivere!

I paesi marinari che difettano di traffico nazionale e specie di materie prime, che sono i primi elementi dell'industria, se vogliono vivere e progredire devono cimentarsi in tutti gli Oceani sul libero traffico internazionale.

La Grecia, ad esempio, che ha un movimento commerciale molto limitato, dispone oggi di una flotta da carico presso a poco uguale alla nostra, la quale in tre anni ha visto ridursi il suo tonnellaggio di 450.000 tonnellate, ossia di circa il 25 per cento.

La seguente recente statistica conferma con cifre veramente impressionanti la decadenza di questo ramo, il più importante, della nostra marina: navi noleggiate sul mercato del Plata durante il 1934: inglesi 557, greche 472, italiane 96, jugoslave 58.

Quali le cause della nostra inferiorità? Pseudo competenti ed altri che non possono conoscere, perchè non le hanno vissute, le difficoltà in cui si dibatte la marina da carico, tendono a radicare nell'animo delle nazioni che la colpa è degli armatori: gente gretta — essi la definiscono — che limita il

suo orizzonte alla finestra del suo scagno, gente che sostiene sino all'ultimo rappezzamento le annose navi che si attardano pericolosamente sul mare.

Con navi nuove — essi sentenziano —, con navi veloci si conquistano i traffici; bisogna dunque impedire di comprare navi vecchie mentre i nostri cantieri competono con tutti i cantieri del mondo, ed i loro scali rimangono deserti. Eviteremo così, essi aggiungono, il giuoco degli inglesi i quali vendono le loro navi antiquate per costruirne altre più efficienti, e con le quali si assicurano il dominio dei mari.

E bestemmiano ancora che bisogna finirla con queste navi che gli armatori sfruttano col solo sacrificio della marina italiana!

Onorevoli Camerati, tutto ciò non ha alcun elemento di verità, perchè è semplicemente illogico il pensare che si possano costruire navi da carico, le quali costano milioni, mentre milioni di tonnello di stazza sostano nei porti di tutte le nazioni, in attesa che un aumento di un mezzo scellino nei noli (oggi enormemente inferiori a quelli pagati nell'anteguerra) consenta loro di riprendere il traffico, che ne rimane immediatamente influenzato, facendo ritornare i noli al basso livello di prima, che non permette alla nave nuova di navigare con profitto se non svalutandola del 50 per cento.

Gli inglesi, è vero, hanno venduto ai demolitori molte navi e molte altre di recente costruzione ed in piena efficienza ad armatori di tutti i paesi, il nostro compreso, i quali le fanno navigare sia pure con un modesto beneficio, ma è altrettanto vero che essi ne hanno costruito in numero limitatissimo per adibirle in gran parte a traffici speciali, nei quali noi non possiamo intervenire.

Ciò risulta da precise statistiche, le quali ci dicono che la marina da carico inglese è diminuita dall'anteguerra di circa 2 milioni di tonnellate. E le seguenti cifre dimostrano ancora più eloquentemente che nessun paese considera oggi convenienti le nuove costruzioni; eccole: navi varate in tutto il mondo nel 1913 tonnellate 3.332.882; navi varate nel 1934 tonnellate 967.419. E in questa cifra le navi esclusivamente da carico incidono solamente per circa un quarto.

Tutto ciò dimostra infondate le accuse di grettezza all'armamento italiano, il quale risponde che, col continuo ridursi del tonnello in disarmo per effetto delle demolizioni e degli inevitabili sinistri, i noli dovranno certamente migliorare e quando si

avrà, non la certezza, ma la sola speranza di vederli raggiungere quel livello che consenta una giusta remunerazione dell'ingente capitale necessario per la costruzione delle moderne navi, gli armatori italiani non si lasceranno precedere, se lo Stato potrà concedere loro gli stessi aiuti concessi da altri paesi, nell'ordinare la costruzione di quei tipi economici che la preveggenza di un ministro autentico marinaio ha fatto studiare ed oggi concretare da una commissione di pratici e di tecnici da lui designati. Intanto essi riconoscono che si possono costruire anche oggi navi di tipo speciale per le necessità di linee regolari.

Al quesito se convenga costruire in Italia od all'estero l'armatore italiano risponde che preferisce i cantieri italiani per tre ragioni:

1^o) per un sentimento doveroso di civismo e di solidarietà nazionale;

2^o) perchè i cantieri italiani costruiscono con maggiore perfezione dei cantieri esteri;

3^o) perchè l'armatore italiano può controllare più facilmente la costruzione delle sue navi.

Ma qui è bene riconfermare il principio che le navi hanno per fine i traffici e non il cantiere navale, il quale è semplicemente un mezzo che con l'equo aiuto dello Stato, con una opportuna razionalizzazione e con la necessaria riduzione del costo dei metalli e delle spese generali, deve mettere l'armatore italiano in condizione di uguaglianza di fronte all'armatore estero con il quale deve contrastare in libera concorrenza. Poichè, se vi è un campo di attività economica in cui il costo è veramente il dominatore del mercato, questo campo è quello dei traffici marittimi.

Orbene, confrontate le esigenze dei cantieri inglesi ed italiani e prendendo per base una nave da carico di circa 9 mila tonnellate di portata lorda, si vede che il prezzo richiesto dai primi è inferiore di oltre il 18 % e che le condizioni di pagamento portano a favore dei cantieri inglesi un'altra riduzione di prezzo di circa il 2.50 per cento.

Concludendo, se si raccogliessero i pressanti e qualche volta interessanti suggerimenti di chi condanna gli acquisti a condizioni favorevoli di navi usate ma di buona età, e quindi in piena efficienza ed ancora disponibili, per dotare oggi la nostra Marina di navi di nuova costruzione, si farebbe il giuoco delle marine nostre concorrenti e si ripeterebbe, camerata Negrotto, l'errore in cui siamo caduti in questi ultimi anni, che hanno visto polverizzarsi enormi capitali investiti nelle co-

struzioni di flotte intere da carico, che oggi si sono dovute vendere quasi a prezzo di ferro vecchio. Cito alcuni nomi: la *Roma*, la *Nazionale*, il *Lloyd Mediterraneo* e di una quarta non faccio il nome. La prima, con un capitale iniziale di oltre 100 milioni, fu venduta nel 1928, per milioni 28 e mezzo e rivenduta nel gennaio 1935 per milioni 6 e 800 mila lire; l'innominata, che è costata all'economia nazionale una cifra imponente, sarà acquistata, se non lo è già, per una cifra molto ridotta, considerato che essa porta ai nuovi acquirenti circa 20 milioni di sovvenzioni. (*Commenti*).

Giunti a questo punto è interessante constatare che alcuni degli alferi più clamorosi delle nuove costruzioni e delle così dette navi di qualità sono in gran parte responsabili di queste catastrofi, i quali alferi sostengono imprudentemente, per non dire di peggio, che la marina da carico deve scomparire per lasciare libero il mare alle linee sovvenzionate.

Camerata Negrotto, tu non sei tra costoro, perchè è noto il tuo disinteressato ed appassionato amore per la nostra marina, ma voglio ricordarti che sul mare...

PRESIDENTE. Gli dia del Lei...

Voci. Che cosa è questa confidenza!

BIBOLINI. Non posso...

...voglio ricordarti che sul mare i traffici delle merci si conquistano col basso costo e non con le onerose ed inutili velocità; ed io posso dimostrarti che la spesa annua di esercizio di una nave di 8 mila tonnellate, per esempio di 11 anni di età, e quindi in piena efficienza, acquistata dall'armamento italiano in base alla legge sul premio di navigazione, è inferiore di oltre 200 mila lire a quella della nave più moderna. Differenza che nessun armatore si è mai sognato di realizzare con l'esercizio di una nave nuova.

Concludendo: se l'armatore italiano ha la possibilità di acquistare con lo stesso capitale tre o quattro navi in buono stato al posto di una sola nave e può con le prime realizzare un utile in valuta estera tre o quattro volte

superiore a quello che può rendere la nave di nuova costruzione, ammesso che questa oggi possa dare un beneficio, a questo armatore bisogna levarsi tanto di cappello, perchè fa coincidere, ciò che ieri il camerata Negrotto ha messo in dubbio, l'interesse suo con quello della Nazione, portando alla stessa più navi e più denaro, seguendo quel vecchio ed espressivo detto genovese « meno parole e più diné ». (*ilarità — Interruzione del deputato Bacci*).

PRESIDENTE. Onorevole Bacci, l'hanno capito tutti, anche lei che è fiumano. (*Si ride*).

BIBOLINI. L'armatore italiano da carico è pienamente d'accordo, e non potrebbe essere altrimenti, che il cantiere italiano sia messo in condizione di produrre e in concorrenza al cantiere estero. Ma non a spese dell'armamento, perchè se i fautori delle nuove costruzioni pretendono di arrivare allo scopo negando l'aiuto già concesso alle navi già esistenti e a quelle buone che si potranno ancora acquistare, provocheranno a breve scadenza il triste risultato di mandare buona parte dei nostri marittimi a passeggiare sulle calate.

Veniamo ora all'ultima accusa. Non è vero, lo dichiaro nel modo più assoluto, che la gestione delle nostre navi da carico richieda un sacrificio alla gente di mare. Al contrario, l'armatore italiano, orgoglioso di seguire le direttive del Fascismo, assicura che in nessuna marina del mondo esiste un trattamento migliore od eguale di quello usato al nostro marinaio.

LEMBO. Non è vero.

BIBOLINI. Che sia esatto ve lo dimostrano queste cifre nei confronti della marina inglese e greca e relative ad una nave di 7.500 tonnellate.

Voci. Anche giapponese.

PRESIDENTE. Gli basta la greca e l'inglese, a lui!

BIBOLINI. Paga base.

PRESIDENTE. Di chi? (*ilarità*).

BIBOLINI. Del direttore di macchina.

TRATTAMENTO DEL DIRETTORE DI MACCHINA.

	Italia	Inghilterra	Grecia
Paga base	L. 1,445	L. 1,200	L. 600
Panatica	» 240	» 240	» 125
Indennità varie, assicurazioni diverse, cassa invalidi, contributi sindacali	» 533	» 140	» 70
Totale	L. 2,218	L. 1,580	L. 795

LEGISLATURA XXIX — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1935

TRATTAMENTO DEL MARINAIO.

		Italia	Inghilterra	Grecia
Paga base	L.	423	L. 468	L. 210
Panatica	»	150	» 150	» 75
Indennità varie, assicurazioni diverse, cassa invalidi, contributi sindacali	»	162	» 20	» 15
		<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
Totale	L.	735	L. 638	L. 300
		<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>

Ma, allora, ci domandano: come mai riuscite a navigare se a parità di nolo siete gravati di oneri tanto maggiori di fronte alla marina greca e, sia pure in misura minore, nei confronti della marina inglese?

Rispondiamo che un Ministro delle comunicazioni, che non nomino per non farmi interrompere, conscio della necessità della marina da carico, le è venuto in aiuto con due leggi, le quali, col minimo aggravio per lo Stato, hanno attenuato i maggiori oneri gravanti sull'armamento italiano, mentre la volontà e la capacità tecnica dell'armatore, che cura la sua nave con appassionato amore, ha fatto il resto, realizzando tutte le possibilità di riduzione nelle spese di gestione e specialmente in quelle di consumo, coadiuvato dall'onesta collaborazione degli equipaggi, dai capi ai gregari, i quali oggi, uniti dal Fascio Littorio, sentono tutta la responsabilità della loro opera nella difficile competizione economica mondiale.

I risultati di questa collaborazione sfatano per sempre la leggenda della superiorità dell'armamento inglese. Noi che abbiamo acquistato navi di seconda mano in quel paese, e con noi i nostri bravi equipaggi, possiamo darvi la più sicura affermazione della nostra superiorità in fatto di manutenzione e di esercizio della nave. Ecco, o Camerati, la ragione che giustifica, insieme col tenue aiuto dello Stato, le nostre possibilità di superamento delle difficoltà contingenti.

I provvedimenti del Governo Fascista sono intervenuti in un momento veramente cruciale per la marina da carico.

Ogni nave che ritornava al suo porto di armamento, e qualche volta in altri porti lontani, era disarmata e l'equipaggio se ne allontanava con l'angoscia nel cuore, convinto di non più risalirvi. Erano giorni in cui ai porti mancava la capacità di riceverle tutte e da tutti erano ripudiate come relitti indesiderabili.

Effettivamente di navi ce n'erano troppe per le necessità del traffico enormemente ridotto, e allora il Ministro marinaro, con una

opportuna legge sulle demolizioni, ha adoperato il bisturi, ed oggi risultano demolite circa 750.000 tonnellate, corrispondenti al 35 per cento circa della flotta esistente alla fine del 1931, e contemporaneamente indirizzava l'armamento a nuovi acquisti di navi di età non superiore agli anni undici, navi in piena efficienza, che i venditori riconoscevano di non poter demolire, ma che non avevano la possibilità di far navigare.

Così la nostra flotta poté ringiovanirsi di circa 250.000 tonnellate di navi di tonnellaggio medio unitario di 4.500 tonnellate, e di 62.000 tonnellate di navi più piccole.

Questi provvedimenti assecondavano la marina libera nella sua aspirazione: navigare pericolosamente, ma sicura di arrivare alla mèta. Mèta che è conquista dei traffici, come già nel 1927, quando la bandiera tricolore si affermava o dominava nei mari del Plata, a Montreal, a Odessa, a Nicolaieff, a Mariupul, ed altri porti.

Ma questa promettente ascesa ebbe un brutto giorno un brusco arresto per gli errori e le incertezze di altri uomini che non conoscono le necessità e le possibilità della marina da carico. La quale, fra tutte le attività nazionali, ha le maggiori possibilità di azione politica ed economica, poichè agisce sul mare libero a tutte le iniziative; attività che può dare lavoro e tranquillità ad una grande massa del nostro generoso popolo marinaro.

Errori di uomini i quali negarono prima e ritardarono la continuità del necessario aiuto, portando così la sfiducia in una industria, la quale, perchè vive pericolosamente, ha bisogno di tranquillità.

Riconosciuta infine la necessità di riconfermare, riducendolo a proporzioni ancora più modeste, l'aiuto alla marina da carico, si ostacolarono però le iniziative degli armatori intese a sostituire le navi demolite con altre più giovani, che andarono pertanto e vanno ad arricchire quelle marine che ancora pochi anni fa seguivano la nostra a distanza che nessuno pensava potesse essere superata.

Si negò e si nega anche oggi l'acquisto di altre navi, adducendo la mancanza di valuta estera. L'armatore conosce le difficoltà in cui oggi si dibatte a questo riguardo l'Italia, ma chiede giustamente che le disponibilità di valuta siano concesse a chi la restituisce più rapidamente; orbene, anche il più umile dei naviganti sa che la nave rende all'economia nazionale, in un anno e in valuta estera, il suo prezzo di acquisto.

Questo divieto, se mantenuto, può recare incalcolabile danno alla Nazione poichè lo sviluppo delle iniziative marinare, se è fonte di una sana attività economica in tempo di pace, diventa un'assoluta necessità in previsioni di guerra.

PRESIDENTE. Molto bene!

BIBOLINI. Camerati! L'armamento delle navi da carico riconosce che lo Stato italiano, obbligato a seguire l'esempio delle altre nazioni, fa, per quanto in misura minore, notevoli sacrifici per sostenere la marina in genere. Ritene però vi sia un'eccessiva sperequazione nel trattamento e nel considerare l'importanza dei servizi resi dai due rami dell'industria marinara: sovvenzionata e libera da carico. E pensa che un'attenta revisione dei compiti, delle necessità e degli oneri che investono la prima, specialmente in settori secondari che interessano meno l'economia nazionale, e in relazione anche ai maggiori sviluppi della navigazione aerea che deve integrare e sostituire in parte i compiti delle linee sovvenzionate, potrà portare ad una soluzione di maggiore interesse nazionale. Poichè è facile prevedere che se l'armamento libero, che a differenza di tante altre attività, chiede alla Nazione solo quel contributo che corrisponde al più alto tenore di vita che il Fascismo vuole giustamente assicurare al marinaio italiano, potesse beneficiare di poche decine di milioni economizzati in altro campo, la nostra flotta da carico, affidata, non a grandi società anonime, ma a sane aziende famigliari che non sono mai fallite (*Applausi*), riceverebbe un impulso tale da adeguarla in breve tempo alle necessità politiche ed economiche della Nazione.

Camerati! L'Italia, che ha tutto il suo respiro sul mare, deve trovare la sua prosperità sul mare. Ma le attività marinare si identificano con la vita della nave; e il governo della stessa non ammette incertezze ed errori che portano inevitabilmente a disastri irreparabili.

Occorrono idee precise e direttive fisse, che l'armatore seguirà disciplinato e sereno, come il Duce comanda. (*Vivi applausi*)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Maresca di Serracapriola. Ne ha facoltà.

MARESCA DI SERRACAPRIOLA. Onorevoli Camerati! Quanta importanza abbia per la nostra bilancia commerciale il collocamento sui mercati esteri dei nostri pregiati prodotti orto-frutticoli è a tutti voi noto. Secondo i dati forniti dalla competente Confederazione, la nostra esportazione in questo campo potrebbe raggiungere i tre miliardi! Ma ci vogliono mezzi adeguati.

Occorre trasportare le merci in modo sicuro e a buon mercato; per raggiungere il primo scopo bisogna ricorrere all'industria del freddo; bisogna cioè che le frutta ed i prodotti in genere orto-frutticoli abbiano a rallentare la propria vita e il rallentamento si ottiene con il freddo.

Occorre pertanto tenere presenti due premesse fondamentali:

1º) i trasporti non sono fine a se stessi, ma costituiscono uno strumento indispensabile per la produzione e lo scambio della ricchezza;

2º) l'interesse nazionale esige quasi sempre che il sistema dei vari mezzi di trasporto sia nel suo complesso il più economico, in modo da assicurare il massimo di utilità con il minor costo.

Nella seduta del 28 maggio 1933-XI al Senato del Regno, in sede di discussione di questo stesso bilancio, l'onorevole senatore Crespi, preoccupandosi della crisi che aveva intaccato anche l'esportazione dei nostri prodotti orto-frutticoli, che pure per sapore e per bellezza sono superiori ai prodotti agricoli di tutto il resto del mondo, rilevava che la causa maggiore della crisi lamentata era da ricercarsi nella mancanza di mezzi di trasporto adatti: il che aveva per conseguenza che una enorme quantità di prodotti orto-frutticoli arrivava deteriorata anche sui mercati interni.

Ma non si può dire che nel 1933 l'Italia mancasse di mezzi adatti al trasporto dei prodotti orto-frutticoli, per lo meno per quello che riguarda il traffico terrestre: si avevano infatti 3000 carri-ghiacciaia, di cui 700 a sagoma inglese. Anche l'attrezzatura frigorifera, complemento indispensabile degli stessi vagoni, si può considerare fosse a quell'epoca sufficientemente sviluppata, tranne in Liguria e nelle provincie meridionali, ove peraltro l'attrezzatura di varie stazioni per la prerrefrigerazione in vagone a mezzo di elettro-aspiratori, promossa dall'Istituto Nazio-

nale Fascista per gli scambi con l'Estero, offriva agli esportatori un mezzo efficace per usufruire al massimo grado dei vantaggi tecnici del freddo.

L'onorevole senatore poi mostrava l'utilità del trasporto delle merci ed in particolare dei prodotti orto-frutticoli con le casse mobili ferroviarie, alle quali ha ieri accennato l'onorevole Giovannini.

L'Amministrazione ferroviaria ha preso l'iniziativa di sviluppare anche in Italia questo che possiamo chiamare un mezzo sussidiario di trasporto, che si va maggiormente diffondendo in America, comunemente chiamato « container ». Le casse mobili ferroviarie hanno lo scopo di prolungare le ferrovie sino al domicilio del destinatario, prendendo la merce sul luogo di produzione e portandola fino al negozio del dettagliante.

Questi servizi sono destinati, pertanto, ad apportare alle spedizioni ferroviarie un vantaggio simile a quello che danno i furgoni automobili, oltre a quello della mancanza di imballaggio o per lo meno di una forte diminuzione di esso. Difatti, per spedire in ferrovia e anche sugli autocarri aperti, bisogna imballare accuratamente e costosamente la merce; invece per spedire la merce su autocarri chiusi, o in casse molto più piccole di un autocarro, si può benissimo eliminare o ridurre al minimo l'imballaggio; e si noti bene che, in tutti i paesi, il risparmio dell'imballaggio paga completamente le spese delle casse mobili.

Perciò il Ministro delle comunicazioni, che in un primo momento incoraggiò il sorgere di una società (S. I. C. O. N.) a tipo parastatale, che si occupasse specialmente di questo mezzo di trasporto, creando un Ente Nazionale nel quale le ferrovie avevano la preponderanza e il controllo, ha voluto opportunamente in questi ultimi tempi togliere qualsiasi ingerenza di privati.

Mentre in Inghilterra questi cassoni ferroviari sono scaricati e caricati dai vagoni e dagli autocarri a mezzo di grues (giacchè in Inghilterra tutte le stazioni sono abbondantemente fornite di grues), nel continente il problema tecnico del caricamento e dello scaricamento dei cassoni si è presentato diversamente e per quanto si siano cercati diversi sistemi per far rapidi trasbordi di queste casse, il problema del trasferimento del cassone fuori dell'ambito ferroviario è ancora lungi dall'essere risolto completamente, anche in considerazione del particolare e diverso orientamento tecnico seguito per es. dalle ferrovie germaniche in

confronto alle esigenze del materiale tipo S. I. C. O. N.

Per il trasporto dei prodotti orto-frutticoli è stato quindi studiato e diligentemente attuato un sistema di refrigerazione delle casse mobili. Tale refrigerazione avviene per mezzo di un impianto frigorifero trasportabile, montato anch'esso su di una cassa mobile. In poche ore il cassone riempito di frutta in cassette viene refrigerato fino al giusto punto e viene poi dotato di una scorta di ghiaccio, che serve a mantenere la temperatura voluta. Durante il viaggio è possibile sostituire il ghiaccio liquefatto e viene quindi assicurata, anche per lunghi percorsi, la perfetta conservabilità del prodotto.

Negli scorsi anni si sono fatti ad opera della S. I. C. O. N. interessantissimi esperimenti che, oltrechè tendere alla diffusione del sistema, hanno valso a fare apportare quelle leggere modificazioni che all'atto pratico si sono dimostrate necessarie.

Il Ministero delle comunicazioni con lievi modificazioni di carattere tecnico sembra abbia rimediato a quei lievi inconvenienti che obbligavano ad una grande cautela nello stivaggio e nella condotta del raffreddamento per evitare danneggiamenti alla merce.

Gli esperimenti più interessanti sono stati compiuti ad Albenga, dalla cui stazione è stata effettuata, in dette casse mobili, una spedizione all'estero, nel periodo 1º agosto-1º settembre 1933, di oltre 400 mila chilogrammi di pesche.

Da quella stazione fu effettuata anche una spedizione di pesche in ferro-thermos, carico che proseguì fino a Buenos-Aires con un viaggio di 25 giorni attraverso l'Equatore ed i Tropici, sopportando la temperatura di 40 e più gradi. Dopo 25 giorni di viaggio i ferro-thermos sono stati aperti e le pesche trovate in buono stato ad una temperatura di nove gradi. Da notare che solo 11 volte si era provveduto a cambiare il ghiaccio nell'apposito deposito. Lo stesso ferro-thermos è ritornato da Buenos-Aires con un carico di uova giunte pure in ottime condizioni e vendute tutte sul mercato di Genova.

Esperimenti simili sono stati attuati anche in altri Stati con notevoli risultati: ad esempio, quello organizzato dalla Società Francese di Trasporti e Magazzini Frigoriferi, sotto gli auspici e con il concorso delle società Ferroviarie Francesi Alsazia e Lorena, est, nord, P. L. M.

Il materiale adoperato si è adattato perfettamente al traffico dei prodotti delicati:

albicocche, uve, arance, pesche, fragole, fagiolini, piselli ecc., come pure delle carni fresche, ed è convenuto in modo particolare per quei trasporti che debbono subire un trasbordo alle frontiere terrestri, per la differenza di scartamenti ferroviari (Spagna), ed a frontiere marittime (Inghilterra e Paesi Scandinavi).

È interessante pure far rilevare uno dei punti più importanti che si è risolto, quello cioè relativo alla esenzione del peso della cassa mobile dal conteggio del nolo di trasporto: si è ottenuto di far pagare solamente la merce contenuta nei cassoni, considerando questi nè più nè meno che parti integrali del carro ferroviario.

Ma la spesa di utilizzazione dei cassoni frigoriferi si sarebbe dimostrata, fino ad oggi, sensibilmente superiore a quella relativa all'uso degli ordinari vagoni ghiacciaia, pur conglobando in tale spesa quella della refrigerazione del prodotto e della scorta di ghiaccio. Una vasta applicazione del nuovo mezzo, pertanto, sotto questo riguardo, non potrebbe che risultare subordinata alla concessione, da parte dell'Amministrazione ferroviaria, di notevoli facilitazioni.

Ma anche allo stato attuale delle attrezzature disponibili il sistema dei cassoni può realmente dimostrarsi efficace ed in qualche caso indubbiamente risolutivo nei trasporti misti ferroviari marittimi; ed in tal senso trovasi orientata l'applicazione estera nel campo orto-frutticolo: ad esempio tragitto Algeria-Parigi, via Marsiglia; porti belgi-Londra, Isole della Manica-Inghilterra.

Rivolgo quindi viva raccomandazione all'onorevole Ministro delle comunicazioni di volere sperimentare sollecitamente questo mezzo di trasporto sulle vie di comunicazione dei nostri mercati interni con quelli delle nostre colonie e di volere anche sperimentare una stazione sia pur mobile nella provincia di Napoli, in cui l'orto-frutticoltura ha tanta importanza e così vasto avvenire.

I fertili terreni della provincia di Napoli e della Campania potrebbero essere messi in buona parte a coltura orto-frutticola. La realizzazione di questo piano non è stata possibile a causa della lontananza che intercede fra i centri di produzione ed i grandi mercati di consumo nazionali ed esteri ed a causa della necessità di presentare tali prodotti nelle condizioni volute e cioè sani e ben conservati, maturi e con tutti i requisiti organolettici.

Se pensiamo che nella provincia di Napoli abbiamo tutte le primizie con almeno 15

o 20 giorni di vantaggio sulle zone settentrionali e con un mese circa su tutte le nazioni nordiche europee; se teniamo presente che abbiamo tutte le pregiatissime verdure invernali e non i soli cavolfiori, c'è da domandarsi quali siano — oltre gli intralci doganali — le cause che ancora oggi limitano la possibilità del trasporto a grande distanza di tanta dovizia, che rappresenterebbe sicura fonte di guadagno non soltanto per la regione ma per la nazione tutta.

La provincia di Napoli ed il Mezzogiorno in genere non hanno compreso a tempo che questi moderni attrezzamenti ed i nuovi sistemi di refrigeramento sono il mezzo migliore per togliere uno dei più gravi ostacoli all'esportazione ed all'invio anche sui mercati del settentrione d'Italia.

È evidente che la lavorazione delle conserve, che è molto sviluppata nella provincia di Napoli, potrebbe anche maggiormente svilupparsi, quando fosse intensificata l'orto-frutticoltura.

Se sarà incrementata l'orto-frutticoltura, per esportarne la produzione sui mercati di consumo nazionali ed esteri, ove sarà certamente meglio pagata che non dall'industria, ne resterà sempre una quantità sufficiente ai bisogni dell'industria (i prodotti di seconda scelta, di scarto o di superproduzione) e la cessione potrà avvenire a prezzi ridotti e ad ogni modo tali, da consentire all'industriale una lavorazione molto più redditizia; cosicché il consumatore avrebbe ottime conserve ad un prezzo ragionevole.

Ne sono esempio il Nord America, la California e tutte le loro zone di produzione orto-frutticola, che hanno portato la potenzialità delle industrie conserviere ad uno sviluppo veramente ragguardevole. Gli agricoltori americani non hanno mai pensato di produrre esclusivamente per l'industria e certamente è questa una delle ragioni basilari del loro immenso progresso e nella orto-frutticoltura e nella industria conserviera.

Ogni nostro prodotto orto-frutticolo, come dianzi ho accennato, rappresenta una primizia da lanciare sui mercati e perciò per quanto riguarda la frutta siamo, per ogni qualità, in vantaggio per lo meno di 15 ed anche di 20 giorni. Se si avessero gli impianti e gli attrezzamenti che oggi mancano, il nostro raccolto potrebbe raggiungere tutti i mercati, perché questi non potrebbero assolutamente competere coi nostri, avendo prodotti privi di sapore e con un aspetto meno appariscente.

La mancanza della attrezzatura necessaria incombe come una seria minaccia sulla nostra produzione meridionale; ogni anno, infatti, vediamo diminuire e per certi prodotti arrestarsi le nostre esportazioni, mentre per le regioni in possesso della necessaria attrezzatura l'esportazione, nonostante le difficoltà del momento, migliora.

Ora, come giustamente scrive il camerata Assante nel suo pregevole lavoro « Napoli e il Porto », la produzione agricola esige una selezione, se vuole contare sull'efficace successo dell'esportazione delle primizie. Ed a tale riguardo è bene anche tener presente lo sviluppo che occorre dare alla floricoltura, alla produzione di piante ornamentali e di profumi, sviluppo che porterebbe, come logica conseguenza, non solo l'esportazione di tali prodotti, ma anche la formazione di industrie collaterali, di fabbriche per l'estrazione di oli essenziali, di profumi, ecc.

Ed io penso che con la costruzione dei centri frigoriferi e con le agevolazioni che lo Stato potrà dare per eseguire un completo esperimento nella Campania, si agevolerebbe il perfezionarsi della specializzazione e della selezione della produzione agricola, mettendo a diretto contatto il produttore con i consumatori dei mercati nazionali ed esteri. (*Approvazioni*).

Onorevoli Camerati! Per la configurazione della Penisola le percorrenze per raggiungere i confini terrestri sono in Italia relativamente maggiori che in paesi anche più vasti, ma di più raccolta conformazione geografica, e pertanto questa sfavorevole condizione di cose colpisce in modo particolare l'esportazione dei prodotti del suolo del Mezzogiorno, che sono parte tanto cospicua ed importante del nostro traffico verso l'estero. Non è quindi inopportuno insistere nell'accentuare questo criterio a base differenziale e con tariffe eccezionali per il Mezzogiorno, con una politica che su tale punto di già è stata lodevolmente iniziata dall'Amministrazione ferroviaria, che deve però considerare l'esportazione agricola una inderogabile necessità nazionale, per cui le provvidenze debbono uscire dallo stretto rapporto tra costo e remunerazione dei servizi. (*Approvazioni*).

Un altro vecchio voto degli esportatori meridionali è che per i prodotti orto-frutticoli il peso minimo vincolato sia portato a 5 tonnellate, in considerazione che per ragioni tecniche di imballaggio e di conservazione durante il viaggio tali prodotti non raggiungono quasi mai il carico di 10 tonnellate, minimo previsto attualmente. Come è anche noto,

le ferrovie dello Stato hanno creato e conservano lodevolmente in esercizio una rete abbastanza ampia di treni-derrata, specializzata per il trasporto dei prodotti orto-frutticoli, treni che mantengono velocità di corse analoghe a quelle dei treni viaggiatori accelerati: l'inoltro delle spedizioni con questi treni avviene in base agli ordinari prezzi di tariffa, senza alcuna soprattassa di acceleramento. Ora, o perchè la località di partenza non si trova su uno degli itinerari dei treni-derrate, o perchè questi non vi hanno fermata, gli speditori sono costretti talvolta ad inoltrare i trasporti con treni accelerati o diretti per brevi tratti, al solo scopo di raggiungere la tradotta delle derrate: ebbene, anche in tali casi la soprattassa di acceleramento si applica per tutta la percorrenza. Si chiede pertanto che le soprattasse per l'inoltro con i treni accelerati e diretti, opportunamente ridotte nella misura, siano rese applicabili soltanto per il tratto o i tratti per i quali sono effettivamente utilizzati i detti treni.

Ma un punto sul quale il Ministero deve portare tutta la sua attenzione e approfittare di tutte le occasioni che si presentano in sede di trattative per gli scambi con l'estero, problema che offre certamente gravi difficoltà, è quello che riguarda il trasporto dei nostri prodotti sui percorsi esteri, sui quali la spesa è fortissima: basti dire che un carro di agrumi dalla Sicilia a Varsavia costa 5600 lire, di cui solo 950 sul percorso italiano, che rappresenta più della metà dell'intero tragitto.

Particolare considerazione poi merita da parte dall'onorevole Ministro la richiesta degli esportatori che siano concesse particolari tariffe di esportazione per le merci spedite a grande velocità, perchè molte volte circostanze varie costringono l'agricoltore o l'esportatore a ricorrere al trasporto a grande velocità. Molto opportuna, come ha detto l'onorevole Giovannini, per risolvere rapidamente molte questioni, potrebbe anche essere la riforma del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, nel senso di ammettervi le rappresentanze delle organizzazioni sindacali e corporative.

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. Ma questo non farà diminuire il costo delle tariffe!

MARESCA DI SERRACAPRIOLA. Onorevoli Camerati! Venire incontro con provvedimento di favore alla richiesta degli agricoltori meridionali a mio parere equivale ad attuare le direttive del Duce, che nello storico discorso di Napoli pose come prima

base di sviluppo del Mezzogiorno: l'agricoltura e la industrializzazione dei suoi prodotti. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il camerata onorevole Scotti. Ne ha facoltà.

SCOTTI. Desidero intrattenermi brevemente su alcuni punti essenziali del bilancio delle Ferrovie dello Stato che io ho avuto l'occasione e l'onore di trattare diffusamente nelle discussioni parlamentari del 1930 e del 1931, toccando tutti i problemi più vitali, dei quali la maggior parte sono stati trattati anche in questa discussione dagli oratori che mi hanno preceduto.

PRESIDENTE. Dai numerosi oratori che lo hanno preceduto (*Si ride*).

SCOTTI. Vi dirò subito che farò brevi premesse le quali mi porteranno a parlare della elettrificazione delle ferrovie. La limpida relazione del camerata onorevole Chiesa ha messo in evidenza alcuni punti salienti della situazione del bilancio delle ferrovie e cioè: che a partire dal primo esercizio nel quale si è verificato una contrazione negli introiti, cioè nel 1930-31, in cui si ebbe una percentuale del 14,3 per cento, si è giunti nel 1931-32 ad una percentuale del 16,4 per cento, nel 1932-33 al 10,3, percentuale che è poi discesa all'8 per cento nel 1933-34. I diagrammi che figurano nella relazione dimostrano come nel secondo semestre dello esercizio 1933-34, si sia avuto un indizio di ripresa e il numero dei viaggiatori rappresenta un aumento di circa il 3 per cento; gli introiti sono del 3 per cento inferiori, e questo per le concessioni che si sono dovute fare specialmente per i trasporti in occasione della visita a Roma per la Mostra della Rivoluzione e l'Anno Santo.

Però il prodotto per viaggiatore — chilometro porta una diminuzione del 12,70 per cento, il che dimostra come con opportune riduzioni delle tariffe si possa neutralizzare la tendenza ad una riduzione... (*Interruzione dell'onorevole Ministro delle comunicazioni*).

Anche per quanto riguarda le merci, si è avuto nei mesi di ottobre, novembre e dicembre del 1934 un piccolo aumento, al che non corrisponde un aumento di introiti essendosi dovute fare le note concessioni di tariffa.

È interessante l'altro diagramma che pone in confronto l'andamento degli introiti delle principali reti. Risulta che la rete degli Stati Uniti, quella della Germania, quella della Svizzera, quella dell'Inghilterra hanno già avuto, a partire dal 1933, una ripresa negli introiti ferroviari, ripresa che è dovuta,

per quanto riguarda la Germania, l'Inghilterra e la Svizzera a provvedimenti vincolativi sulla circolazione dei camion. È noto come l'Inghilterra abbia assunto in parte anche i traffici camionistici, ed abbia istituito dei « *Trafics Commissaires* » che dispongono localmente per la ripartizione dei trasporti; come la Germania stia pure assumendo attivamente e d'autorità i trasporti automobilistici; ed è noto come la Svizzera abbia disciplinato la distribuzione dei trasporti creando apposite Compagnie di trasporto su strada ed abbia predisposto una legge maggiormente vincolativa, la quale è stata oggetto nella domenica scorsa di un referendum in cui per altro l'opinione pubblica svizzera si è mostrata contraria alla sua adozione.

Dunque la contrazione completa, la percentuale globale verificatasi nella riduzione degli introiti ferroviari per l'Italia è del 40,90 per cento dall'esercizio 1929-1930 all'esercizio 1930-1934.

Ed è interessante fare una analisi di questa contrazione perchè risulta che nello stesso periodo si è avuta una contrazione del 29,13 per cento nel traffico viaggiatori e bagagli e del 47,14 per cento nel traffico merci. Da questi dati ho voluto ulteriormente discriminare il comportamento dei trasporti merci a piccola ed a grande velocità ed ho trovato che il trasporto merci a grande velocità risulta aver avuto una riduzione del 19,58 per cento, mentre quello a piccola velocità ha avuto l'enorme riduzione del 51,81 per cento.

Ed è appunto qui che deve essere attirata tutta la nostra attenzione.

Questa riduzione negli introiti del 40 per cento che hanno avuto globalmente le ferrovie, corrisponde presso a poco alla contrazione di tutte le nostre industrie per effetto della crisi in questo periodo, contrazione che le industrie hanno cercato di fronteggiare, perchè la situazione era grave, con tre ordini di provvedimenti: anzitutto con un provvedimento di carattere negativo, e cioè quello di lasciare esaurire, nella concorrenza tentata con prezzi sotto costo, quelle imprese le quali andavano incontro alla inevitabile situazione fallimentare che non può mancare a coloro che esercitano la svendita dei rispettivi prodotti; e poi con due ordini di provvedimenti positivi: di ridurre assolutamente i costi di produzione, e di migliorare qualitativamente i prodotti.

Le industrie italiane hanno quasi raggiunto questi importanti obiettivi e si tro-

vano di fronte all'altro obiettivo di risonanza nazionale importantissimo, quello di trovare in ogni modo la possibilità di sostituire le materie prime di provenienza estera con materie prime di provenienza nazionale.

Ora le ferrovie si trovano di fronte anche esse alla necessità di provvedimenti del genere.

In merito alla concorrenza dei prezzi sotto costo si deve notare qualche indizio confortante per le ferrovie, perchè coloro che usano i trasporti camionistici hanno avuto qualche motivo di respicenza nel senso di aver compreso che, tante volte, i trasporti di merci ricche non trovano da parte di coloro che praticano prezzi sotto costo, tutte le salvaguardie che sono necessarie, per cui si sono avute perdite ed inconvenienti che hanno fatto sì che taluni di coloro che hanno bisogno di rivolgersi all'industria dei trasporti, hanno pensato di ritornare ai trasporti più sicuri delle ferrovie, favoriti anche dalle concessioni tariffarie.

Comunque questa materia deve essere regolata. E come la Francia, che insieme con l'Italia figura fra le sole due Nazioni le quali, nel grafico annesso alla relazione Chiesa, hanno la curva degli introiti tuttora in discesa, la Francia, dicevo, sta studiando di creare la Corporazione dei trasporti, così l'Italia dovrà prendere qualche provvedimento come si sta facendo col progetto di legge che è stato presentato alla Camera e per il quale io mi permetto di fare due raccomandazioni: che le concessioni di trasporto con autocarri vengano date soltanto in seguito a voto e parere favorevole dei Consigli provinciali dell'economia corporativa, e che si renda obbligatoria da parte di coloro che esercitano questa industria l'assicurazione contro i vari rischi, a garanzia dei proprietari delle merci trasportate.

Per quanto riguarda la riduzione del costo di produzione, per quanto riguarda il miglioramento del prodotto, per quanto riguarda infine l'impiego di materie prime nazionali, le ferrovie hanno affrontato in pieno il problema, ed è merito del Ministro Ciano di avere predisposto un programma completo di riordinamento economico e tecnico delle ferrovie che presuppone anzitutto l'elettrificazione delle linee principali della rete e poi la formazione dei servizi con automotrici, le così dette Littorine, sulle linee secondarie, sulle quali linee secondarie poi si dovrebbe avere il trasporto delle merci a mezzo delle vecchie locomotive.

Entrando ora ad esaminare il problema dell'elettrificazione ferroviaria, debbo anzi-

tutto riferirmi alle osservazioni fatte dal tecnico e camerata Chiesa, il quale opportunamente osserva che il costo della tonnellata chilometro virtuale rimorchiata con trazione a vapore importa l'impiego di combustibile per chilogrammi 51,70, e come la stessa tonnellata chilometro rimorchiata a trazione elettrica, importa l'impiego di 32,4 watt-ora. Calcolando il prezzo della tonnellata di carbone in cento lire, si ha un costo per tonnellata chilometro di 5,17; calcolando il prezzo del kw-ora in 0,169, quale è il prezzo medio che risulta dalla relazione delle ferrovie, risulterebbe il costo del trasporto della tonnellata chilometro a trazione elettrica, in 5,50.

Il camerata Chiesa osserva giustamente che in questa situazione non si vede la possibilità di remunerare i capitali che vengono ad essere impiegati nell'elettrificazione, ed opportunamente ricorda che gli oneri di questi capitali non devono essere addossati alle ferrovie, a somiglianza di quanto ha fatto la Svizzera che, come è noto, nella sua completa e totalitaria elettrificazione della rete ha impiegato questi capitali giustamente a fondo perduto.

Però trovo che questa osservazione ha bisogno di essere alquanto rettificata per queste ragioni. Anzitutto risulta che l'utilizzazione media annuale che la trazione elettrica fa dell'energia elettrica, è di tremila ore, che è un'utilizzazione abbastanza buona. Questa utilizzazione poi, secondo me, è suscettibile di essere migliorata, perchè, quando tutta la rete delle linee primarie che si stenderà nel nostro paese potrà servire non soltanto per le ferrovie ma anche come servizio vettore per la distribuzione dell'energia nel paese, allora forse per virtù della più facile interscambiabilità, le Società elettriche che forniscono l'energia potranno essere chiamate a ridurre alquanto questi prezzi dell'energia; e ciò senza domandare sacrifici alle Società elettriche, che pure sono tanto benemerite per aver creato oggi al paese quella grande riserva di energia idroelettrica che nelle attuali contingenze rappresenta un apporto prezioso al paese; queste Società elettriche potranno essere chiamate a ridurre i prezzi del kw-ora, in modo da poter avere almeno un prezzo uguale per la trazione a vapore e per quella elettrica (*Commenti*).

Ed allora, onorevoli Camerati, tutti gli altri vantaggi che dà la trazione elettrica, per la quale si può considerare che le linee a grande traffico possono trarre dalle conse-

guenti economie gli elementi per poter ammortizzare le spese di impianto, tutti questi vantaggi assumono un'importanza decisiva agli effetti di consentire sotto tutti gli aspetti economici l'elettrificazione ferroviaria.

Questi vantaggi sono noti. Il locomotore elettrico ha una potenza specifica, una potenza cioè riferita all'unità del proprio peso, grandemente maggiore di quella delle locomotive a vapore, tanto che, per citare un esempio, sulla Foggia-Benevento, in cui prima dell'elettrificazione si impiegavano 50 locomotive, dopo l'elettrificazione si impiegano solo 14 locomotori. Inoltre i locomotori elettrici, oltre a questa potenza specifica maggiore, hanno anche una velocità commerciale maggiore in senso assoluto e soprattutto in senso relativo, in virtù del proprio rapido avviamento.

I locomotori elettrici presentano il grande vantaggio di una spesa molto inferiore nella manutenzione e nella lubrificazione, una spesa molto inferiore per la mano d'opera, perchè non c'è bisogno di presa d'acqua, di carico di carbone sui tenders e nelle caldaie, e possono offrire un servizio più agevole e confortevole per i viaggiatori e un trasporto più veloce di merci.

TRAPANI-LOMBARDO. Merci nazionali.

SCOTTI. Quindi il grande programma di elettrificazione delle ferrovie, per 9 mila chilometri, che è nell'obiettivo delle ferrovie stesse di raggiungere sulla totale rete di 17.000 chilometri, è un programma che assolutamente deve essere incoraggiato come quello che meglio d'ogni altro può corrispondere agli scopi di perfezione ed economia che ci prefiggiamo di realizzare, impiegando materia prima nazionale.

Ora desidero darvi alcune notizie soltanto, su questo meraviglioso e grandioso programma di elettrificazione dei 9 mila chilometri delle ferrovie dello Stato che comprenderà le due grandi linee litoranee, la grande linea Modane-Torino-Postumia, la dorsale Brennero-Bologna-Roma con tutte le diramazioni e trasversali più importanti.

Questo programma va diviso in quattro grandi periodi. Il primo periodo è quello che presenta le opere già fatte, e cioè quello anteriore al 30 giugno 1932 nel quale, come sapete, sono state elettrificate, attraverso lavori che sono durati un trentennio, la prima linea Monza-Lecco-Sondrio, con motori a corrente trifase di 3000 Volta, aumentati poi negli altri impianti a 3600 Volta, la linea Modane-Torino-Genova-Livorno, e varie linee intorno a Torino, l'Alessandria-Tortona-Voghera;

la Genova-Ovada-Alessandria, la linea dei Giovi, la Genova-Ventimiglia, la Bologna-Firenze, Via Porretta, la Bolzano-Brennero.

A queste si devono aggiungere le linee che sono state elettrificate con altri sistemi, perchè necessariamente in questo periodo di prova si sono sperimentati altri sistemi, e cioè le linee esercitate a corrente trifase con frequenza industriale, come sulla Roma-Sulmona, e linee a corrente continua a terza rotaia come sulla Milano-Varese-Portoceresio e sulla Napoli-Pozzuoli-Villa Literno, e infine linee a corrente continua 3000 Volta che sarà il sistema definitivo, come è stato praticato sulla Napoli-Benevento-Foggia, alla quale si deve aggiungere la linea inaugurata il 21 aprile 1934 per la direttissima Bologna-Firenze che si è aperta già elettrificata, e che tutti conoscete per la grande importanza dell'opera. Ora queste linee del primo periodo, già tutte in esercizio, rappresentano uno sviluppo di 2114 chilometri, e hanno permesso un impiego di 413 milioni di kilowatt-ore i quali, data l'equivalenza sulla trazione ferroviaria di un kilowatt-ora a chilogrammi 1,6 di carbone, rappresentano il cospicuo e notevole risparmio di 660.000 tonnellate di carbone annue. A questo primo periodo segue il programma che dovrebbe essere compiuto nel 1936, data che invece è stata prorogata al 1937, nel quale è stato molto opportunamente inclusa la linea Salerno-Reggio che permetterà di arrivare sino in Calabria, appunto con linee elettrificate, rispondendo alle legittime domande di quella nobile regione.

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. Nel 1936 anche la Reggio Calabria.

SCOTTI. Prendo atto con vivo piacere che questa linea, che si pensava si dovesse prorogare di un anno, oltre il periodo che termina al '36, verrà invece elettrificata entro il 1936.

Sono 1527 chilometri, o Camerati, che vengono elettrificati in questo periodo; e vi sono comprese le linee, per completare quelle a corrente trifase, Bolzano-Trento e Bolzano-Merano, le linee del Piemonte Trofarello-Cuneo, Rossano-Ceva, Piana-San Dalmazzo e Carmagnola-Ceva; le linee che per l'opportunità di collegamento dei due gruppi a sistemi diversi devono essere convertite dal sistema trifase al sistema a corrente continua Firenze-Rifredi; Prato-Pistoia-Bologna; Roma-Mandela e Napoli-Villa Literno; infine il gruppo importante delle linee a corrente continua 3000 Volta Napoli-Salerno; Torre Annunziata Gragnano; Firenze-Roma-Aversa;

Campoleone-Nettuno; tutte le linee della Venezia Giulia: Udine-Tarvisio, Udine-Trieste, Monfalcone-Cervignano, Monfalcone-Opicina, Postumia-San Pietro del Carso-Fiume; e poi la Salerno-Reggio.

Questo è il secondo periodo a cui dovrebbe seguire, dopo il 1936, l'altro periodo quadriennale 1936-40, per cui sono previsti 2567 chilometri di elettrificazione che comprenderebbero, per accennare soltanto le linee principali, la Bologna-Verona-Trento, la Bologna-Padova-Venezia-Cervignano, la Bologna-Ancona-Foggia, per completare la litoranea adriatica, corrispondendo così al desiderio espresso oggi alla Camera dall'onorevole Barbaro, perchè è anche compresa la Battipaglia-Potenza-Brindisi; la Roma-Livorno; la Domodossola-Milano, la Chiasso-Milano, la Milano-Voghera, la stazione centrale di Milano.

Si prevede una spesa di 3 miliardi e si prevedono 589 milioni Kw-ore d'impiego di energia elettrica, ai quali corrisponderebbe l'equivalente in carbone di 990.000 tonnellate. Vi dico subito che non è questo il risparmio di carbone, in quanto che il consumo in Kw-ore è previsto soltanto per la potenza da installare. Comunque tale consumo corrisponde alle nuove possibilità dell'esercizio.

Quando il terzo gruppo fosse completo, si avrebbero complessivamente 6253 chilometri elettrificati, per cui si prevede un risparmio di 1.500.000 tonnellate di carbone, pari a 150 milioni di lire all'anno, contro complessive tonnellate 1.992.000, che sono state importate dalle ferrovie nel 1933-34, e che sarebbero state 2.662.000 se non fosse già in atto l'elettrificazione fatta.

Finalmente abbiamo il programma del quarto gruppo 1940-46. Questo programma che non è ancora definito, comprenderebbe 2747 chilometri con le linee Milano-Venezia, Milano-Torino, Voghera-Piacenza, e molte altre tra cui Messina-Palermo e Messina-Siracusa.

Questo programma non è ancora impostato e, a dire il vero, neanche quello del terzo gruppo risulta impostato, ragione per cui io penso, che data l'evidente importanza di tale programma, di natura schiettamente fascista e che ha lo stesso profilo e forse anche per taluni riflessi maggior importanza — se pur si potesse dire — della bonifica integrale, sia necessario e opportuno che venga prossimamente impostato, poichè altrimenti ne verrà necessariamente prorogata e ritardata l'attuazione.

Nel programma, poi, del quarto gruppo, è prematuro dirlo, ma io penserei sarebbe opportuno introdurre fra le linee che devono essere elettrificate, e che non ho visto sul programma delle ferrovie, la Gallarate-Luino, che è assolutamente indispensabile per far compiere il maggior percorso italiano ad una parte del traffico viaggiatori e merci del Gottardo cui accennava poco fa anche l'onorevole Basile, distaccandolo da Bellinzona e portandolo a Milano attraverso il Lago Maggiore e la zona industriale di Gallarate, Busto-Legnano.

Ora mi sembra opportuno comunicare alla Camera che il programma, così completo, delle elettrificazioni ferroviarie importa come necessità di avere presente soprattutto il problema del collegamento dei due gruppi: del sistema trifase e del sistema a corrente continua, che sarà il prevalente su tutta la rete.

Sulla non opportunità di adottare soprattutto il sistema trifase al quale è stato preferito quello a corrente continua, e che pure è stato il sistema primo, prettamente italiano, non c'è ormai più dubbio; la questione avrebbe se mai potuto sorgere fra i nuovi sistemi e cioè tra il sistema monofase e quello a corrente continua, ma non tra quello a corrente continua e quello trifase; ma per il vantaggio dei locomotori che costano meno col sistema a corrente continua che non col sistema monofase e che compensano il maggiore costo della linea a più bassa tensione, il sistema a corrente continua a 3 mila Volta è il migliore che si possa adottare sulla nostra rete.

Resta il problema di collegare le parti di rete a sistema continuo con quelle a sistema trifase. Anche questo problema mi sembra sia stato risolto bene dalle Ferrovie dello Stato che hanno pensato di collocare in stazioni di non grande traffico ed ingombro i capi dei due sistemi; così troviamo le stazioni di Viareggio, Fornovo e Voghera, che verranno attrezzate per il congiungimento del sistema trifase nelle regioni ligure piemontese e toscana, col resto d'Italia, la stazione di Trento che permetterà il collegamento del tratto trifase Trento-Brennero e da Trento verso il Sud, a corrente continua; la stazione di Monza per il congiungimento della linea proveniente da Chiasso con quella da Lecco, mentre è previsto ancora che a Mandela, se non sarà conveniente convertire a corrente continua la Roma-Sulmona, vi sarà la stazione di collegamento tra il sistema a corrente continua e quello a corrente trifase a frequenza industriale.

Ora mi sembra che in tal modo il programma si può dire completo, e tecnicamente ineccepibile e non ci rimane che augurare vivamente che esso possa essere presto tradotto in atto.

Per completare i vantaggi, certamente immensi, che derivano dall'elettrificazione ferroviaria, mi preme di mettere in rilievo dinanzi alla Camera un altro problema che ritengo assolutamente necessario: quello cioè dell'applicazione del freno continuo ai treni merci.

Problema di grandissima importanza per noi, perchè le nostre ferrovie, in base al trattato di Versailles, hanno assunto l'impegno di applicare entro il 1939, se non il freno continuo, almeno le condotte del freno continuo, a tutti i carri in servizio internazionale.

Sarebbe assurdo allora volere affrontare le ingenti spese di queste condotte, senza farvi funzionare il freno continuo, il quale assicura degli indiscutibili vantaggi, in quanto col risparmio di un ingente numero di personale permette allo Stato una minore spesa salariale per la bella cifra di circa 55 milioni l'anno. In tal modo, la spesa prevista in circa 260 milioni per l'applicazione del freno continuo, potrà portare questa riduzione veramente cospicua negli oneri ferroviarii che ne permetterà il rapido ammortamento, non solo, ma consentirà ai treni merci una maggior sicurezza di esercizio ed una maggior velocità, e la possibilità, quindi, di ridurre i termini di consegna delle merci, il che rappresenta, per le ragioni sopradette, uno degli obiettivi che le nostre ferrovie devono assolutamente raggiungere.

Non voglio altro aggiungere, se non constatare come certo che, attraverso il programma di elettrificazione e di razionalizzazione che è in atto presso le nostre ferrovie, si potranno sicuramente conseguire dei risultati tangibili e grandiosi che ci permetteranno di avere trasporti più economici, più veloci e più agevoli, di combattere vittoriosamente la concorrenza della strada; ci permetteranno infine di redimere il nostro Paese dalla necessità di importare quantitativi così ingenti di carbone dall'estero; e sono sicuro che il Ministro Benni che è stato chiamato dalla fiducia del Duce a presiedere a questo importante dicastero, con la sua maturata esperienza di industriale, con la sua nota capacità di organizzatore e con la collaborazione dei funzionari di alto valore che sono addetti al Ministero, potrà tradurre in atto questo programma così, ponderoso, ma così importante

del riassetto delle nostre ferrovie. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Dentice di Frasso. Ne ha facoltà.

DENTICE DI FRASSO. Mi dispiace abusare della vostra pazienza nell'ora già avanzata.

PRESIDENTE. No. Vada avanti!

DENTICE DI FRASSO. È, direi quasi, con senso di maggior responsabilità che prendo la parola sul bilancio delle comunicazioni per la marina mercantile, quando chi ci presiede è Costanzo Ciano.

Egli ha tenuto con pugno di ferro per lungo tempo la direzione, forse meglio dire il nome che più si adatterebbe alle sue funzioni, il comando sotto gli ordini del Duce di questa importantissima attività dell'Italia Fascista.

Egli vi ha portato una disciplina notevole, vi ha infuso in tutti un senso di responsabilità e di elevato spirito di dovere che rimarrà indelebile.

Quando ci avvicinavamo alla sua scrivania al Ministero pareva davvero di essere sulla plancia di una nave dalla quale tutto veniva istantaneamente controllato e diretto, e dalla quale, quasi si fosse sul mare, partivano elogi e rimproveri in modo che tutti dai più alti ai più piccoli sentivano l'occhio vigile del Capo su di loro pronto a premiare ed a punire, incentivo e sprone a ben fare.

Lo spirito amichevole che il nostro Presidente ha impresso in ogni campo del Ministero delle comunicazioni faciliterà certo il compito del suo successore, che porta in sé tanta preziosa esperienza di grande industriale e di profondo studioso di ogni attività economica.

PRESIDENTE. Onorevole Dentice, io sto bene in salute! (*Viva ilarità*). Pare che faccia un elogio funebre! (*Si ride*).

DENTICE DI FRASSO. La situazione creata dalle condizioni di fatto della politica mondiale è tale e così difficile che colpisce in prima linea e nel modo più grave la marina mercantile, la quale normalmente provvede a creare rapide e sicure comunicazioni fra i vari Stati del mondo e a regolarne attivamente gli scambi ed i traffici. La guerra economica che oggi si combatte su tutti i fronti, e che apparisce all'osservatore degna di essere paragonata per la molteplicità delle azioni, per la violenza degli scontri e per le loro conseguenze a quella che ha insanguinato i campi d'Europa, tronca o impedisce e rende sempre più difficili tutti i movimenti che devono svolgersi lungo le grandi vie di comunicazione. Vi è di conseguenza il fatto che, come le

regioni del corpo quando è interrotta la circolazione sono, a volte, pletoriche perchè il sangue non può rifluire, a volte anemiche perchè esso non vi può giungere, così vastissimi territori sono ormai chiusi alla penetrazione commerciale ed altri traboccano di prodotti che non possono venir trasportati.

Il compito che spetta alla marina mercantile e che costituisce una alta funzione economica e politica, è quello di vincere, nei limiti del possibile, gli ostacoli che si frappongono al traffico; di rendere possibile ed attiva una circolazione ridotta dove quella normale è soppressa e soprattutto ed in prima linea di non lasciare che quelle strade, attraverso le quali il commercio si è svolto per secoli, siano abbandonate nemmeno per un giorno.

La storia della marina mercantile italiana, dai tempi più antichi fino ai giorni nostri, è scritta, pagina per pagina, con l'ardimento e il valore degli italiani: essa è la storia stessa della gloria politica e civile del nostro Paese.

Quando il Mediterraneo fu la culla prima di tutte le civiltà, furono navi romane che lo solcarono e portarono per i lidi lontani le leggi e la volontà di Roma: al tempo del nostro rinascimento le gloriose repubbliche italiane dominarono con i loro commerci, ma anche col fulgore delle arti e della cultura tutto il mare che fu ancora una volta latino. Oggi l'Italia fascista ha sospinto con l'ardimento ed il fervore che le viene dalla coscienza dei suoi alti destini interprete della volontà del suo Duce e del suo popolo, le nostre belle navi per tutte le vie del mondo e la bandiera italiana è attesa e salutata con gioia in tutti i porti. Nella crisi che oggi travolge tutta la vita economica, deve pur rimanere ferma nelle sue grandi linee questa attività gloriosa per le sue tradizioni, feconda per i suoi risultati. Le navi italiane formano uno delle attività più importanti della Nazione; e forse la manifestazione più visibile per i suoi immediati successivi, della sua vita all'estero. Ma affinché questa attività continui e possa portare i frutti che noi attendiamo da essa è necessario che essa trovi ai suo fianco l'appoggio morale e materiale di tutto il Paese, lo sforzo del Governo Fascista.

Non si può immaginare che dinanzi alle minacce che insorgono da ogni parte di divieti con le leggi degli scambi controllati e contingentati, con le restrizioni valutarie, con la concorrenza di tutti gli Stati che vogliono confermare, affermare e anche sviluppare il loro posto nella competizione mondiale, possa continuare quest'opera senza che

quell'appoggio sicuro, energico, efficace che il nostro Governo ha saputo dare alla marina mercantile in tempi meno gravi e meno difficili si conservi adeguatamente ai tempi, tale da consentire quello sforzo che oggi più che mai è necessario sostenere.

Ritengo a questo riguardo opportuno, onorevoli Camerati, accennare ad un argomento che assume notevole importanza per apprezzare in tutto il suo valore il problema della marina mercantile.

La marina mercantile costa alla Nazione: questo è fuor di dubbio. Ma la domanda da porsi è la seguente: quello che costa la marina mercantile è proporzionato oppur no al rendimento che dalla spesa si ricava? Innanzi tutto un'osservazione pregiudiziale: per calcolare il sacrificio finanziario vero e proprio che il Paese sostiene per la marina mercantile, è necessario diffalcare dalla spesa globale quella che si sostiene per assicurare servizi di comunicazione marittima con isole, colonie, ecc. Se per soddisfare a questa primordiale necessità di ordine pubblico lo Stato sostiene delle spese, questa spesa non può essere certo considerata come « una protezione » all'armamento; allo stesso modo che sarebbe illogico classificare tra spese di protezione all'industria metallurgica le spese per mantenere una linea ferroviaria passiva, ma indispensabile o servizi automobilistici, ecc. Se dal totale delle spese per la marina mercantile si detraggono le somme spese per esercizio di linee destinate a mantenere linee marittime necessarie allo Stato, la spesa di sovvenzione o protezione che dir si voglia per l'armamento marittimo, si riduce a limiti modesti, come del resto risulta a voi chiaro dalla ottima relazione del camerata Borriello. Ed ora intendiamoci: questa spesa è giustificata? è proporzionata?

Un calcolo, che consiglio a ciascuno che voglia ragionare sulla base dei dati intorno alla marina mercantile, è il seguente: conteggiare l'aiuto che ricevono altre attività della Nazione sotto forma di protezione doganale (agricoltura, siderurgia, meccanica, industria tessile, ecc.) e calcolare la protezione indiretta (come indicata più sopra) della marina mercantile. Agricoltura ed industrie, è naturale, si avvalgono, come è noto, dei più svariati sistemi di protezione doganale e di altro genere, che naturalmente paga il consumatore; la marina mercantile che svolge la sua attività fuori delle barriere doganali non può essere protetta con dogane; è quindi necessario ricorrere ad aiuti diretti. Questi si sono netti e precisi;

il conteggio di quanto costa l'aiuto indiretto dato dall'agricoltura ed all'industria è meno facile ma non impossibile. Grosso modo io l'ho fatto e sono arrivato a cifre interessanti dell'ordine di miliardi: di fronte a queste cifre, quello che si spende per la marina mercantile italiana è in via assoluta ed in via relativa al disotto di quanto si spende per l'agricoltura e per l'industria.

Questo dato di fatto è bene sottolineare e mettere in evidenza. Qual'è il rendimento di questa spesa, che, ripeto, ed è necessario affermarlo, è relativamente modesta?

Il rendimento per una Nazione quasi insulare come l'Italia è quello di avere una attività che va molto al di là del semplice fatto del trasporto marittimo. Avere una adeguata marina mercantile significa risparmiare colossali tributi alle marine estere e cioè evitare una emorragia di oro gravissima.

Questo dovete tenere, onorevoli Camerati, sempre presente nel giudicare le spese per la marina mercantile, e dovete anche ricordare quanti miliardi abbiamo dovuto pagare durante la guerra a navi estere per non avere tonnellaggio sufficiente in Italia. Ed in contrapposto è stata mai calcolata l'economia che si realizza noleggiando e requisendo in caso di bisogno navi nostre anziché sottostare alle condizioni inevitabilmente vessatorie imposte dal tonnellaggio estero? Ed è valutabile in cifre quell'imponderabile di enorme valore che in pace ed in guerra per il prestigio e per la difesa della Nazione rappresenta una marina mercantile adeguata alla nostra situazione economica e geografica di grande Nazione? Tenete calcolo di tutto ciò, onorevoli Camerati, e converrete con me che ciò che l'Italia fascista spende per la sua marina mercantile è equo e bene speso.

Prima di finire, onorevoli Camerati, permettetemi di richiamare la vostra attenzione su di un problema del quale, a mio parere, troppo poco si comprende e si valuta l'importanza; la concorrenza del mezzo aereo al mezzo marittimo per il trasporto di passeggeri.

Fra pochi giorni entreranno in servizio due mastodontici transatlantici: il *Queen Mary* inglese ed il *Normandie* francese di circa 75.000 tonnellate. Si rimane ammirati per la mole, ma si è tratti a fare anche la seguente meditazione: non saranno per caso questi mastodonti gli ultimi rappresentanti della serie di transatlantici di gran lusso destinati al trasporto rapido dei passeggeri attraverso gli oceani? La vita, o per parlare in linguaggio commerciale, l'ammortamento di questi

colossi deve essere calcolato in un minimo di 15 anni. Or bene, pare a me che prima del 1950 ... (*Commenti*).

PRESIDENTE. Si andrà in America a piedi! (*ilarità*). Avanti, onorevole Dentice!

DENTICE DI FRASSO.dati i progressi del volo transatlantico, saranno gli aerei ad avere monopolizzato il trasporto rapido delle persone e della posta attraverso gli oceani. Questo è il punto interessante da considerare.

Ed anche oggi come oggi non si delinea, ed anzi non si afferma già la concorrenza degli aerei alle navi per il trasporto rapido di passeggeri?

E non si delinea, questa concorrenza, anche — e vi prego di considerare bene l'importanza di questo fatto — tenendo conto che mentre la nave cammina anche di notte, l'aereo per ora generalmente si ferma?

E quando si volerà normalmente anche la notte, di quanto aumenterà il vantaggio della rapidità del percorso aereo sul marittimo?

Sorpassato il periodo sperimentale, l'aviazione civile, con indubbi progressi tecnici ed organizzativi, è entrata nel novero dei trasporti regolari, sostenuta dalla fiducia del pubblico che dovrà preferire il mezzo aereo perchè gli dà maniera di risparmiare notevole tempo a vantaggio dei suoi affari e gli evita lunghi e talvolta complicati viaggi di mare e di terra.

Man mano che il mezzo aereo si afferma sempre più come trasporto riconosciuto ed usato dal pubblico, si delinea già una forma di concorrenza fra il mezzo aereo ed il mezzo marittimo e terrestre.

Oggi tale concorrenza si può dire che esiste di fatto. Se per via terra la concorrenza non è ancora immediata, dove la concorrenza è più sensibile e temibile e costituisce già un fatto preoccupante è nel campo marittimo per i passeggeri. Malgrado l'aumentata velocità delle navi, il divario fra essa ed il mezzo aereo è tale che non può non costituire un fattore di primaria importanza in pro del mezzo aereo.

Basta pensare che già oggi in quattro giorni la Germania e la Francia sono collegate per via aerea con l'America del Sud, e che l'Inghilterra è collegata per via aerea in sei giorni con l'India, in due giorni e mezzo con l'Egitto e in otto giorni con Città del Capo per avere l'esatta percezione di ciò che già oggi sia la concorrenza del mezzo aereo al mezzo marittimo, e quello che si profila per l'immediato domani, quando si avranno in servizio normale apparecchi di maggiore tonnellaggio e velocità.

Per dare una idea sintetica del vantaggio del mezzo aereo sul marittimo, sono indicate le seguenti cifre: una nave che ha una velocità di 20 miglia all'ora, che è già una nave molto rapida giacchè di velocità di esercizio superiori non se ne hanno che nel traffico di lusso transatlantico, una tale nave, con una velocità di 20 nodi, per un percorso di 864 chilometri in 24 ore, impiegherà un giorno, mentre un aereo compierà questo tragitto in tre ore.

BIBOLINI. 480 non 864.

PRESIDENTE. Sui numeri si metteranno d'accordo dopo!

DENTICE DI FRASSO. Ho detto 864 chilometri, e non miglia; e ricordo che un miglio è 1800 metri.

PRESIDENTE. Veramente è 1851! (*Approvazioni*).

DENTICE DI FRASSO. Dunque una nave a 20 miglia percorre in 24 ore quello che un aereo percorre così in 3 ore. Il vantaggio è naturalmente maggiore prendendo come termine di confronto una nave a 15 miglia, che percorre 648 chilometri in 24 ore, cioè il cammino che l'aereo compie in due ore circa.

PRESIDENTE. Onorevole Bibolini, eravamo tutti d'accordo, meno Lei!

DENTICE DI FRASSO. E occorre tener conto anche della circostanza che le navi per andare da un punto all'altro non possono seguire sempre la linea retta mentre l'aereo segue sempre la distanza minima fra il punto di partenza e quello di arrivo: circostanza che si aggiunge a favore dell'aereo.

Malgrado l'aumentata velocità delle navi, il divario dunque tra esse e il mezzo aereo è già tale che non può non costituire un fattore di primaria importanza in prò del mezzo aereo.

Noi ci domandiamo quindi: quale sarà domani l'uomo moderno, veramente degno dei nostri tempi, che preferirà un lungo viaggio per mare, pagando spesso di più, ad un viaggio comodo e sicuro via aerea che gli fa economizzare tempo e denaro? Naturalmente la concorrenza non incide sul trasporto delle mercanzie, ma sul trasporto rapido dei passeggeri e della posta. È la marina da passeggeri che risente già questa concorrenza e che nel domani risentirà un colpo sempre più grave dall'aviazione.

Già oggi qualche nostra linea di navigazione marittima vicina potrebbe essere sostituita dal mezzo aereo, lasciando alle merci ed ai pochi lenti e tardigradi, navi da carico con qualche posto di classe che sostituireb-

bero quelle più costose da passeggeri. (*Bene*) Questa non è un'anticipazione, ma una constatazione. Con spesa uguale o minore, si otterrebbero migliori e più efficienti comunicazioni.

In tutti gli Stati, variando la forma, sono sempre i Governi che sostengono con sovvenzioni dirette od indirette tanto la marina quanto l'aviazione. Sia concesso allora di domandarci: è possibile che fra due mezzi entrambi sovvenzionati dallo Stato si possa determinare una qualsiasi forma di concorrenza e che un mezzo possa trovare i suoi proventi a danno dell'altro?

Ritengo fermamente necessario che l'aviazione commerciale non diventi un concorrente alla marina mercantile; marina mercantile ed aviazione civile sono destinate ad integrarsi e non a combattersi in queste importantissime branche del prestigio e dell'economia nazionale.

È necessario quindi che l'una e l'altra si integrino reciprocamente a vantaggio del prestigio economico della Nazione.

A questo riguardo è da augurarsi che la collaborazione già in atto tra i due Dicasteri dell'aeronautica e delle comunicazioni si intensifichi sempre di più, fino a creare fra i due diversi mezzi di trasporto, e i servizi che ambedue assicurano, un concreto coordinamento tale da migliorare nel suo complesso il rendimento economico dell'attrezzatura e dell'organizzazione dei trasporti pubblici della Nazione.

Onorevoli Camerati, io ho la coscienza sicura che gli armatori italiani sono oggi come furono sempre al posto di avanguardia che è loro affidato e sapranno ben custodire e tenere alte le tradizioni gloriose dell'Italia fascista sul mare; e se in questo campo così conteso, più forse che in ogni altro, la tenace volontà di vincere porta al successo, è necessario che questa volontà sia posta in grado di affermarsi dal concorso fervido di tutto il Paese.

Le navi italiane portano su tutti i mari il nome e la gloria dell'Italia fascista e dell'Uomo che la guida al suo immancabile avvenire; esse sono, nel segno del Littorio, le messaggere più eloquenti della nostra decisa volontà di raggiungere ogni mèta che il Duce ci additi. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Corni. Nè ha facoltà.

Voci. Chiusura! Chiusura!

PRESIDENTE. Il camerata Corni sarà breve! Onorevole Corni, parli.

CORNI. Onorevoli Camerati. L'enorme progresso tecnico raggiunto in questi ultimi

anni nei mezzi di comunicazione, mentre da un lato ci ha dato quella formidabile arma di conquista delle distanze, che è la locomozione aerea, ha portato dall'altro, profonde innovazioni anche negli strumenti del traffico marittimo e terrestre, determinando ripercussioni di vasto riflesso nell'assetto di questi mezzi di trasporto e nel loro comportamento economico.

È noto come la lotta, che il motore a scoppio e quello a combustione interna hanno ingaggiato con la vecchia locomotiva, si fa di giorno in giorno più estesa e preoccupante per l'economia di tutti i Paesi, e costituisce uno degli episodi salienti di questa rivoluzione nei sistemi di trasporto, intorno al quale tecnici, studiosi e uomini di Governo si affaticano alla ricerca di un piano stabile di collaborazione.

Non è certo nostro intento di rifare qui un facile processo alla ferrovia e alla pesante bardatura formalistica di cui essa un tempo si era circondata nel lungo periodo di monopolio. L'incalzare degli eventi ha fatto operare molte demolizioni in queste sovrastrutture.

Con tutto ciò, la ferrovia, regina ancora delle grandi masse e delle grandi distanze, si trova in condizioni di evidente inferiorità di fronte all'automezzo per i trasporti a brevi, a medie distanze e di limitate entità. Nonostante tutti gli accorgimenti, le economie e i miglioramenti dei servizi, questo *handicap* non è recuperabile.

Voglio dire che la crisi ferroviaria non è imputabile per intero — indipendentemente dalla contrazione dei traffici — al fatto concorrenza, quanto, per taluni aspetti e per talune circostanze, ad un vero e proprio superamento da parte del trasporto a motore; così come lo sviluppo di questo non è la conseguenza di una infatuazione del nuovo per il nuovo, bensì il risultato diretto di una intrinseca convenienza economica.

L'automezzo dà al vettore la possibilità di valorizzare al massimo il rapporto fra tara e carico utile. Nel campo ferroviario, ad ogni aumento di potenza e di velocità ha corrisposto, almeno fino ad oggi, un aumento del peso morto da trainare; nel campo automobilistico invece — a prescindere dall'adattabilità, caso per caso, del tipo di veicolo meglio rispondente al trasporto richiesto — si sta compiendo con tenace progresso, il cammino inverso.

Ora questo vantaggio tecnico si risolve per l'utente in un vantaggio economico, che non soltanto si traduce materialmente in

una modicità di tariffe, ma si integra con tutte quelle altre economie che derivano dalla semplicità delle pratiche, dalla presa e consegna a domicilio, dall'abolizione dei trasbordi, dalla soppressione delle soste, dalla rapidità delle consegne, ecc.

Sta di fatto, che ogni mezzo di trasporto ha un proprio *maximum* di rendimento, il quale corrisponde all'impiego più strettamente conforme alle sue caratteristiche e alle esigenze dell'ambiente, in cui è chiamato ad operare. Assicurato l'equilibrio fra i due elementi, viene assicurata anche l'economicità del trasporto, vale a dire il fattore trasporto viene a gravare sul processo produzione-scambio nella minore misura possibile, come appunto vuole l'interesse della Nazione.

Il problema sta quindi nell'accertare, con la maggiore precisione consentita, qual'è la parte del traffico che deve essere riservata alle ferrovie e quale all'automobile, non secondo un criterio empirico, ma secondo un criterio strettamente economico.

Di qui l'evidente necessità di conoscere in ogni caso l'effettivo costo del trasporto, o più esattamente il costo di esercizio del trasporto. Ma, a differenza di quanto si potrebbe pensare, questo elemento non presenta sempre uguale e costante facilità di accertamento.

L'acuta relazione del camerata Chiesa, ponendo in chiara luce la situazione del nostro massimo organismo ferroviario, ha molto opportunamente auspicato che il bilancio della nostra Azienda di Stato sia liberato dagli oneri, che non gli competono.

È questo un voto, che viene da più parti concordemente espresso e che appare pienamente giustificato. Le Ferrovie statali, me lo consenta Sua Eccellenza il Ministro, devono essere poste in grado di formare un bilancio industriale, che risponda, cioè, effettivamente ai servizi prestati all'economia del Paese.

Bilancio industriale, non vuol dire per se stesso, bilancio attivo o in pareggio, ma è senza dubbio il solo mezzo per identificare la causa vera del disavanzo e favorire il ritorno all'equilibrio.

Non è privo di rilievo il fatto che lo stesso Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato conchiuda la sua relazione sull'esercizio decorso con una esplicita affermazione: « È opportuno rivedere le basi sulle quali si è finora fondato il bilancio dell'Azienda ».

Questa revisione non può e non deve significare in alcun modo misconoscimento di quanto si è compiuto in passato — noi tutti abbiamo presente tutta l'opera intelligente dedicata alla restaurazione fascista delle fer-

rovie; ma trova la sua ragion d'essere nelle condizioni profondamente mutate in cui - in brevissimo tempo - le ferrovie si sono venute a trovare.

Due capisaldi fondamentali dovranno, a nostro modesto parere, costituire le basi della revisione:

1º) riesaminare minuziosamente l'impiego del materiale per la migliore sua utilizzazione e il maggior rendimento dell'organizzazione ferroviaria;

2º) attribuire all'Azienda soltanto ed esclusivamente gli oneri connessi alla sua attività di vettore industriale.

Comunque, poichè, oggi, lo sbilancio esiste, e deve essere colmato, bisogna stabilire se sia più conveniente addossare intero il carico, alla cosa da trasportare, ivi compresi gli oneri non strettamente afferenti al trasporto, o se sia preferibile invece ripartire questa parte fra tutti i contribuenti.

Ma neppure con questa stabilizzazione contabile, saremo ancora giunti all'individuazione del costo reale di esercizio, se non si abbandonerà l'applicazione sempre più generalizzata di tariffe speciali dirette al recupero del traffico e alla lotta contro l'automobile.

Anche questo è un punto molto delicato, che pure è necessario affrontare con serenità, pari alla fermezza. È veramente utile - oltre i fini contingenti - questa continua manovra di tariffe, che lo stesso pubblico non giunge sempre a conoscere, che porta ad eseguire trasporti in sottocosto e finisce spesso col risolversi in non volute ma dannose sperequazioni? O non è piuttosto preferibile una revisione e una semplificazione generale di tutto il sistema tariffario, la quale si ispiri non soltanto alle esigenze del momento, ma favorisca, con lungimirante avvedutezza, lo sviluppo economico della Nazione?

Le Ferrovie lamentano che alla fine del passato esercizio la sottrazione del traffico merci operata dall'automezzo potesse calcolarsi nel 20 per cento circa. Si dovrebbe di conseguenza pensare che i camionisti corrano lungo un filone d'oro; è vero, invece il contrario. L'improvvisazione di molti autotrasportatori non ha avuto carattere di audacia, ma soltanto di cecità, ed oggi lo svilimento delle tariffe, determinato dall'azione ferroviaria e dalla concorrenza interna, pone in condizioni difficili, anche le imprese camionistiche meglio attrezzate.

Il prolungarsi di questo stato di cose non giova ad alcuno: non alla ferrovia, non all'automezzo e neppure all'utente, che, se come tale può avvantaggiarsi di tariffe di concor-

renza, come cittadino qualunque, deve concorrere a sanare lo sbilancio ferroviario.

Ecco dunque per altra via riprovata la necessità di quel coordinamento, le cui basi essenziali crediamo debbano essere ricercate come abbiamo detto, in una razionale ripartizione di traffico da attuarsi sulla base dell'economicità del trasporto.

Presupposti dell'accertamento di questa economicità oltre lo sviluppo elettrico e perfezionamento tecnico della nostra grande rete, sono, a parer nostro:

la revisione in senso industriale del bilancio ferroviario;

l'alleggerimento della rete statale dalle linee cronicamente passive da affidarsi alla gestione privata, opportunamente valorizzata, la quale con spese minori può assicurare esercizi ancora vitali, o addirittura curarne il passaggio al mezzo automobilistico;

l'ulteriore sviluppo tecnico e il perfezionamento delle nostre grandi comunicazioni ferroviarie.

Quando dai dati relativi all'esercizio ferroviario statale anteriore all'attuale, ricaviamo che vi sono all'incirca 100 linee per una lunghezza complessiva di oltre 6000 chilometri, le quali danno un prodotto chilometrico inferiore alle 50,000 lire annue, sorge naturale il dubbio sull'utilità di mantenere aggrappati al già provato bilancio dell'Azienda simili pesi morti.

Passando dalla teoria alla pratica, io ho avuto occasione, in altra sede di prospettare l'opportunità - per l'attuazione del coordinamento - di un apposito ente, il quale, posto al di fuori e al disopra degli interessi particolari e con la collaborazione degli organi corporativi competenti, procedesse agli accertamenti necessari e alle proposte conseguenti. Questa od altra soluzione si voglia adottare, l'urgenza di provvedere è manifesta.

Frattanto nulla esclude che tra automezzo e ferrovie possa essere studiato, ed anche realizzato, un accordo di tariffe o di zone, o in altro modo, quando sia istituita la licenza per gli autotrasportatori e vengano rese note le basi, sulle quali le Ferrovie dello Stato sono disposte ad accordarsi.

È già stato osservato che le zone servite dalle ferrovie, in Italia, comprendono all'incirca una popolazione di 28 milioni di abitanti; restano dunque da servire altri 15 milioni di italiani, che oggi già si avvalgono degli autoservizi viaggiatori e che potrebbero avvantaggiarsi anche di opportuni autoservizi merci, chiamati a incrementare la vita e gli scambi dei centri più lontani.

Se qualche perplessità può affacciarsi nei casi specifici di un coordinamento dei mezzi di trasporto in atto, e quindi sulla preferenza da accordarsi alla rotaia o alla strada, non v'è dubbio che l'ulteriore incremento delle nostre comunicazioni locali non può aversi — salvo qualche raro caso — che dall'autoveicolo, la cui diffusione, d'altra parte, interessa grandemente anche la nostra attrezzatura militare.

A questo riguardo torna qui utile ricordare che, all'inizio della grande guerra, il nostro Esercito disponeva appena di tremila autocarri, mentre alla fine del conflitto gli autocarri impiegati in uso militare erano saliti a 32,000, cui erano da aggiungersi poche decine di migliaia in servizio nel Paese.

Oggi noi disponiamo di 90,000 *camions* di portata varia, di fronte ai 440 mila autocarri medi e pesanti della Francia, ai 340.000 dell'Inghilterra e ai 155.000 della Germania.

I nostri 90.000, autoveicoli sopraddetti devono essere considerati — grosso modo — così ripartiti:

5.000 autocarri pesanti Diesel;

40.000 autocarri a benzina o a petrolio, di costruzione posteriore alla guerra, parte dei quali leggeri, di portata non superiore ad una tonnellata e mezza;

25.000 vecchi autocarri residuati dalla guerra;

20.000, leggeri, di fabbricazione estera, o provenienti da *chassis* trasformati di autovetture.

Questi dati sono sufficienti per dimostrare la necessità di favorire, per ogni evenienza, la diffusione degli automezzi e con essa la preparazione di adeguati contingenti di conducenti, di motoristi, di meccanici capaci, ecc. Ne 1915, all'inizio delle ostilità, il personale dei servizi automobilistici era costituito da 500 ufficiali e da 9.000 militari di truppa. All'armistizio gli ufficiali erano saliti ad oltre 3.000 e gli uomini di truppa a 130.000; e che hanno saputo bene meritare della Nazione.

È superfluo osservare che con l'impiego sempre più vasto di mezzi meccanici, che la guerra moderna richiede, la preparazione del personale specializzato è un problema di primo piano, poichè il saggio uso e l'oculata manutenzione dei veicoli si riflette direttamente sulla loro efficienza e quindi sulla loro disponibilità.

Trasporti, dunque, efficienti, economici, coordinati: ecco la mèta cui devono tendere, e a cui tendono, gli sforzi intelligenti di quanti hanno la particolare responsabilità di questo

importantissimo settore della nostra vita collettiva.

A tale mèta guardano con ferma fede tutti i produttori italiani, e fra essi massimamente coloro che all'incremento dei nostri scambi con l'estero dedicano la loro perseverante attività.

Il costo dei trasporti, sia di terra che di mare, esercita in questo campo un'influenza sempre molto notevole, ma tanto maggiore nel nostro Paese, il quale importa gran parte delle materie prime che le occorrono per i prodotti destinati all'esportazione.

Ora, se al maggior costo di queste materie prime si devono aggiungere spese di trasporto più elevate di quelle pagate, nei rispettivi paesi, dalle concorrenti industrie estere, non potrà che rendersi sempre più difficile la conquista degli sbocchi alla nostra produzione e per essa la ripresa della nostra bilancia commerciale.

Onorevoli Camerati! Voi tutti sapete come il nuovo piano di equilibrio fra i mezzi di comunicazione terrestre rappresenti per ogni Nazione un problema di incombente attualità, alla cui soluzione sono indirizzati i tentativi più diversi. È di questi giorni il referendum svizzero, che ha negata l'approvazione ad un progetto federale, la cui elaborazione aveva richiesto alcuni anni di pazienti trattative e che sembrava sufficientemente conciliare — in rapporto alle condizioni particolari del Paese — i contrastanti interessi.

Non meno laboriosa è in Francia la stipulazione di accordi dipartimentali, che si vanno concretando per la ripartizione del traffico viaggiatori, in attesa di regolamentare anche il traffico merci. Soluzioni unilaterali d'autorità, come quella tedesca, hanno dovuto cedere di fronte alla forza delle cose e abbandonare la via del monopolio, sulla quale si erano incamminate.

L'esemplificazione potrebbe continuare nel solo fine di darci la dimostrazione della complessità dell'assunto; ma più che negli esempi stranieri noi dobbiamo ricercare la soluzione nostra, nei nostri istituti, con una nostra volontà.

Di alcuni aspetti della questione io vi ho parlato con quella franchezza, che il Fascismo esige dai suoi gregari e che è sempre utile in discussioni ampie e approfondite come la presente.

Ma una certezza è in me, come in voi: il Regime, che ha portato l'ordine e la disciplina in tutte le manifestazioni della vita nazionale, ed ha creato, per virtù del suo Capo,

gli organi più conformi al nostro potenziamento economico, saprà anche su questo terreno battere la strada migliore, ed in essa troverà concordi e collaboranti tutte le forze produttive del Paese. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Ferroni.

Voci. Chiusura!

PRESIDENTE. Facciano silenzio! Ha facoltà di parlare, onorerole Ferroni.

FERRONI. Onorevoli Camerati. Non sempre gli autotrasporti costituiscono un mezzo di vittoriosa concorrenza al traffico ferroviario; non sempre, quindi, essi giustificano le apprensioni di indole diversa e specialmente economica e finanziaria, che taluni oratori, i quali mi hanno preceduto, hanno addimosttrato di giustamente nutrire nei loro confronti.

C'è un campo vastissimo, in cui gli autoveicoli costituiscono la necessaria integrazione, l'elemento di diffusione e di irradiazione delle linee ferroviarie, e ne sviluppano la azione, con la stessa celerità e mobilità, che hanno i veliti in paragone alla stabilità e potenza dei legionari!

Parlo dei servizi pubblici automobilistici extra urbani. Qui le risultanze, che ci vengono fornite dal relatore del bilancio, sono assai confortevoli: un crescente sviluppo, che — nel giro di 12 anni, e cioè dal 1922 al 1934 — ha raggiunto il rapporto del 250 %: a questo « dato » debbono sommarsi, anzitutto, il notevole e quasi integrale rinnovamento del materiale mobile dell'anteguerra, poi la sicurezza dell'esercizio — che le statistiche comprovano e che tornano a grande lode dei criteri direttivi e della sorveglianza degli organi preposti —; infine la celerità medesima dell'esercizio, che, in taluni casi, non è lontana da quella « media » dei treni accelerati e diretti.

Questo sviluppo va naturalmente connesso con quello incessante e meraviglioso della rete stradale, che il Regime Fascista ha tradotto in realtà, aprendo, così e dovunque, ai servizi automobilistici possibilità anche turistiche, che prima essi non avevano o scarsamente avevano.

Ma l'importanza di questo ramo è data dalla sua grande estensione: quasi centomila chilometri di linee definitivamente concesse o provvisoriamente autorizzate (circa quattro volte di più di tutte le ferrovie di Stato e secondarie e tramvie extra urbane sommate assieme), dalla sua precipua e imprescindibile funzione, quella — cioè del collegamento dei centri minori delle provincie con i centri maggiori, rendendo in tal modo sempre più intensi

i rapporti di affari e culturali, onde il popolo d'Italia sotto l'emblema del Fascio sempre più matura e cementa la sua formidabile unità.

Potranno forse, a tal riguardo, sembrare poco numerosi i quaranta milioni di passeggeri annui, in confronto ai duecento milioni, che circolano sulle ferrovie concesse all'industria privata e sulle tramvie extra-urbane. Ma la cifra acquista, invece, una assoluta imponenza, quando si tenga conto della disparità tra i due servizi. Ferrovie secondarie e tramvie extra urbane collegano quasi sempre, con veri e propri capaci treni, i grandi centri abitati e le grosse borgate, che hanno raggiunto un notevole sviluppo industriale e commerciale: i servizi automobilistici si spingono, invece, con semplici e spesso ristrette vetture in aperte campagne, sin verso piccoli raggruppamenti di frazioni, e costituiscono — si può dire — l'abituale o prevalente mezzo di trasporto della diffusa e sparsa popolazione rurale.

Anche tenendo conto — sempre in riferimento al trasporto dei passeggeri — che la media dei percorsi delle linee automobilistiche si aggiri soltanto *grosso modo* sulla base di una sola coppia diurna (media che si tiene assai bassa per la considerazione dei servizi, che non tutti sono giornalieri), si raggiunge la cifra di circa duecentomila chilometri, che gli automezzi in servizio pubblico sovvenzionato percorrono ogni giorno sulle belle strade d'Italia, con oltre 60 milioni di chilometri annui; cifra, questa, la quale molto non dovrebbe perdere nel confronto con quella, che viene annualmente raggiunta — cumulativamente — dai servizi viaggiatori ferroviari-tramviari.

Il rendimento chilometrico medio di lire millecinquecento annue (cui debbono aggiungersi le sovvenzioni statali in 14 milioni, e quelle locali in cifra non precisata) è notevole, specialmente se si tenga conto che le spese d'impianto e di esercizio di tali servizi sono relativamente lievi, e che l'ammortamento del materiale, pur dovendo essere di necessità rapido, trova una utile remora nelle migliorate condizioni così intrinseche del materiale, dovute ai risultati tecnici della fiorente industria nazionale costruttrice, come estrinseche della rete stradale su cui i servizi si svolgono.

Data la loro speciale finalità di collegamento, finalità che corrisponde appieno con la stessa configurazione geografica della maggior parte del nostro Paese, gli auto-trasporti in servizio passeggeri non solo non rappresentano (se non in pochi casi di trascurabile entità, e facilmente raffrenabili) un

gruppo di concorrenza, sibbene, col loro intensificarsi e perfezionarsi contribuiscono, e contribuiranno vieppiù, all'incremento del traffico ferroviario, congiungendo, quasi con una fittissima rete di vasi capillari, le varie e principali arterie tra di loro, ed attivando, così, la interessante e importantissima circolazione.

È anche opportuno che (con qualche eccezione, la quale potrebbe attuarsi in via di esperimento su strade di grande comunicazione, non fiancheggiate da linee ferroviarie) questi servizi continuino ad essere affidati a concessionari privati: è poi necessario che si tenga sempre presente la convenienza di dare ad essi un carattere veramente industrializzato. Ciò si può ottenere non soltanto con un sempre più rigoroso ed adeguato controllo sulle qualità tecniche degli autoveicoli nuovi immessi in esercizio e sulla manutenzione dei vecchi, ma specialmente con la vigilanza sui percorsi e sugli orari.

A questo proposito non si può tacere la tendenza dei concessionari ad allungare, oltre misura e non in corrispondenza alle esigenze e possibilità del pubblico, i percorsi delle loro linee; e ciò allo scopo di ottenere maggiori sovvenzioni. Una revisione di questi percorsi si va gradualmente attuando, ma incontra spesso ostacoli e intralci, quasi insormontabili, da parte degli interessi toccati! Inoltre, in materia d'orari, sarebbe necessario mirare allo scopo che tutti i servizi potessero raggiungere una media di almeno due coppie giornaliere; in modo da permettere un duplice scambio di rapporti, non soltanto dalla campagna verso la città, ma anche da questa verso quella, facilitando così grandemente il servizio postale e contribuendo a risolvere il problema dello smistamento di merci non pesanti.

Questo fine si conseguirà, oltrechè con una più razionale distribuzione dei percorsi — come già accennammo — anche e specialmente con il miglioramento degli orari, introducendo cioè sempre più il sistema delle coincidenze, sistema cui bisogna assuefare i viaggiatori dei servizi automobilistici, e soprattutto... le Ditte. Le quali non di rado cercano di farsi la concorrenza, non già per il miglioramento dei pubblici servizi, bensì a scopo di... reciproca eliminazione!

E, a proposito di Ditte, è opportuno che non poche di esse, sprovviste della necessaria potenzialità economica, vengano esonerate, e che i servizi automobilistici vengano raggruppati per nuclei o zone, ed affidati o a una sola Ditta congruamente attrezzata o a varie Ditte tra loro concordatarie. Con

questo si renderà più agevole l'ovviare agli inconvenienti lamentati, e soprattutto si gioverà all'esercizio di una sempre più rigorosa sorveglianza.

Non è da escludersi, infine che, per qualche linea a traffico normale e costante, e non parallela a strade ferrate, possa e debba studiarsi l'eventualità di servizi automobilistici, con regolari orari e percorsi, per i trasporti di merci a collettame, affidandoli in concessione a ditte, o magari stabilendo per essi l'esercizio diretto per parte delle Ferrovie dello Stato. Lo studio che forse è già iniziato, potrebbe condurre a interessanti e importanti realizzazioni.

L'onorevole Ministro mi voglia poi consentire di rivolgergli la preghiera di esaminare l'opportunità di stabilire per questi servizi automobilistici di viaggiatori una speciale autonomia direttiva. Essi sono oggi conglobati con quelli di sorveglianza sulle ferrovie secondarie e sulle tranvie, e seguitano a denominarsi Circoli ferroviari di ispezione, ingenerando confusioni, spesso non soltanto di parola. La specializzazione tecnica, che sempre più va appalesandosi indispensabile, la diversa indole dei servizi e la necessità di dare agli autotrasporti dei passeggeri quella struttura e quel carattere di industrializzazione, che il loro meraviglioso e crescente sviluppo richiedono, mi danno affidamento che la proposta possa essere tenuta in buona considerazione.

Onorevoli Camerati, è certo che qualunque innovazione anche audace, la quale valga a intensificare e rafforzare i vincoli morali e i rapporti economici e culturali tra i cittadini della nuova Italia troverà sempre nel Governo fascista un tenace e solerte realizzatore. E non è men certo che il potente mezzo di collegamento e di coesione nazionale, il quale è costituito da pubblici servizi di autoveicoli per passeggeri, conseguirà miglioramenti e perfezionamenti, che formeranno un nuovo e non ultimo vanto della organizzazione statale che il Regime ha instaurata. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti e nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la parola al relatore ed al Governo.

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 28 febbraio 1935-XIII, n. 226, recante

norme per l'avanzamento degli ufficiali del Regio Esercito in servizio nelle Colonie dell'Africa orientale o assegnati a truppe o servizi mobilitati da inviarsi nelle dette Colonie. (555)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 220, concernente modificazioni al trattamento doganale di alcuni prodotti. (556)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 273, che ha dato approvazione all'Accordo fra il Regno d'Italia e lo Stato Federale d'Austria per lo sviluppo dei rapporti culturali fra i due Paesi, firmato in Roma il 2 febbraio 1935-XIII. (565)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 407, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato fra l'Italia e la Francia il 24 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale alcuni prodotti di seta vengono, dal 24 marzo 1935, esclusi dal regime convenzionale stabilito dalla Convenzione italo-francese per le sete e seterie del 26 gennaio 1927. (572)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 222, che modifica il regime doganale del fosforo, dei solfuri di fosforo e di qualsiasi altro prodotto che venga impiegato in sostituzione del fosforo. (557)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 248, contenente norme in materia di liquidazione dei contributi consorziali per opere idrauliche di 2ª e 3ª categoria e di gestione di pertinenze idrauliche. (561)

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 28 febbraio 1935-XIII, n. 226, recante norme per l'avanzamento degli ufficiali del Regio Esercito in servizio nelle Colonie dell'Africa orientale o assegnati a truppe o

servizi mobilitati da inviarsi nelle dette Colonie: (555)

Presenti e votanti	335
Maggioranza	168
Voti favorevoli	332
Voti contrari	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 220, concernente modificazioni al trattamento doganale di alcuni prodotti: (556)

Presenti e votanti	335
Maggioranza	168
Voti favorevoli	331
Voti contrari	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 273, che ha dato approvazione all'Accordo fra il Regno d'Italia e lo Stato Federale d'Austria, per lo sviluppo dei rapporti culturali fra i due Paesi firmato in Roma il 2 febbraio 1935-XIII: (565)

Presenti e votanti	335
Maggioranza	168
Voti favorevoli	332
Voti contrari	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 407, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato fra l'Italia e la Francia il 24 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale alcuni prodotti di seta vengono, dal 24 marzo 1935, esclusi dal regime convenzionale stabilito dalla Convenzione italo-francese per le sete e seterie del 26 gennaio 1927: (572)

Presenti e votanti	335
Maggioranza	168
Voti favorevoli	333
Voti contrari	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 222, che modifica il regime doganale del fosforo, dei solfuri di fosforo e di qualsiasi altro prodotto

LEGISLATURA XXIX — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MAGGIO 1935

che venga impiegato in sostituzione del fosforo: (557)

Presenti e votanti.	335
Maggioranza	168
Voti favorevoli	331
Voti contrari	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 248, contenente norme in materia di liquidazione di contributi consorziali per opere idrauliche di 2ª e 3ª categoria e di gestione di pertinenze idrauliche: (561)

Presenti e votanti.	335
Maggioranza	168
Voti favorevoli	331
Voti contrari	4

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Acerbo — Adinolfi — Aghemo — Alberici — Albertini — Alessandrini — Allegreni — Amato — Andreoli — Andriani — Angelini — Anitori — Antonelli — Aprilis — Arcidiacono — Arias — Arlotti — Arnoni — Ascenzi — Asinari di San Marzano — Asquini.

Baccarini — Bacci — Baistrocchi — Baldi Giovanni — Baragiola — Baraldi — Barbaro — Bardanzellu — Barengi — Basile — Bagnotti — Belelli — Benini — Benni — Bergamaschi — Bernocco — Bertagna — Besozzi di Carnisio — Bianchini — Bibolini — Biffis — Biggini — Bilucaglia — Bleiner — Bolzon — Bombrini — Bonaccini — Bonardi — Bono — Bonomi — Borghese — Borriello — Bottai Giuseppe — Bottari Tommaso — Bresciani — Bruchi — Bruni — Buffarini Guidi — Buttafocchi.

Caccese — Caffarelli — Calvetti — Calzabini — Canelli — Cao — Capialdi — Capoferri — Capri-Cruciani — Caprino — Caradonna — Carapelle — Carlini — Carretto — Carusi — Casilli — Castellino — Catalano — Cempini Meazzuoli — Chiarelli — Chiarini — Chiesa — Chiurco — Cianetti — Ciardi — Cilento — Cingolani — Cobolli Gigli — Cocca — Coceani — Colombati — Corni — Costamagna — Cristini — Cro — Crollanza — Cupello.

Da Empoli — Dalla Bona — D'Annunzio — De Carli Felice — De Collibus — Deffenu — De Francisci — Del Bufalo — Del Croix — Del Giudice — De Marsanich — Dentice

Di Frasso — De Regibus — Diaz — Di Giacomo — Di Marzo — Dolfin — Donegani — Donella — Donzelli — Durini.

Ercole.

Fabbrici — Fancello — Fani — Fantucci — Farinacci — Fassini — Felicella — Felicioni — Fera — Feroldi Antonisi De Rosa — Ferragatta Gariboldi — Ferrario — Ferretti Giacomo — Ferretti Lando — Ferroni — Fioretti Arnaldo — Fioretti Ermanno — Folliero — Formenton — Fossa Davide — Fossi Mario — Franco — Fregonara — Frignani.

Gaetani Dell'Aquila D'Aragona — Galleni — Gangitano — Garbaccio — Gastaldi — Genaioli — Genovesi — Gervasio — Ghigi — Giannantonio — Gianturco — Giarratana — Gibertini — Giglioli — Giordani — Giovanni — Giunti Pietro — Gorini — Gorio — Griffey — Guglielmotti — Guidi — Gusatti Bonsembiante — Guzzeloni.

Host Venturi.

Igliori.

Jannelli — Jung.

Klinger.

Labadessa — Lai — Landi — Lanfranconi — Lantini — La Rocca — Lembo — Lessona — Livoti — Locurcio — Lojacono — Lualdi — Lucentini — Lunelli — Luzzati.

Macarini-Carmignani — Madia — Maffezzoli — Maggi — Magini — Magnini — Malusardi — Manaresi — Mancini — Mantovani — Maracchi — Maraviglia — Marchini — Maruccci — Maresca Di Serracapriola — Marinelli — Marini — Marquet — Martignoni — Masetti Enrico — Mazzetti Mario — Mazzini — Mazzucotelli — Medici del Vascello — Mendini — Mezzi — Michelini — Miori — Moncada Di Paternò — Morelli Eugenio — Morelli Giuseppe — Moretti — Mori Nino — Morigi — Moro Aurelio — Motolese — Muzzarini.

Nannini — Natoli — Negrotto Cambiaso — Nicolato.

Oggianu — Olivetti — Orano — Orlandi — Orsolini Cencelli.

Pace Biagio — Pace Nicola Tommaso — Pagliani — Pala — Panepinto — Panunzio — Paolini — Paoloni — Paolucci — Parisi Alessandro — Parisio Pietro — Parodi — Parolari — Pasini — Pasti — Pavolini — Pavoncelli — Pellizzari — Pennavaria — Perna — Pesenti Antonio — Peverelli — Piccinato — Pierantoni — Pierazzi — Pinchetti — Pirrone — Pisenti Pietro — Pocherra — Poverelli — Postiglione — Pottino Di Capuano — Preti — Proserpio — Putzolu.

Rabotti — Racheli — Raffaelli — Razza — Redaelli — Redenti — Riccardi — Ricchioni — Ricci Giorgio — Ricci Renato — Rocca —

Romano — Roncoroni — Rossi Amilcare —
Rossi Ottorino — Rossoni — Rotigliano.

Sacco — Sangiorgi — Sansanelli — Savini
— Scarfiotti — Schiassi — Sciarra — Scorza
— Scotti — Serena — Serono — Serpieri
— Sertoli — Silva — Solmi — Spinelli Do-
menico — Spinelli Francesco — Spizzi —
Starace — Steiner — Suppiej.

Tallarico — Tanzini — Tarchi — Tassi-
nari — Tecchio — Teruzzi — Tommaselli —
Trapani-Lombardo — Tringali Casanuova —
Tullio — Tumedei.

Ungaro — Urso — Usai.

Varzi — Vecchini Aldo — Vecchini Rodol-
fo — Vecchioni — Velo — Ventrella — Verga
— Vezzani — Viale — Vidau — Vignati —
Vinci — Visco.

Zingali.

Sono in congedo:

Ascione.
Casalini.
Motta.

Sono ammalati:

Barbiellini-Amidei.
Ceci — Ciarlantini — Cucini.
De Carli Nicolò.
Foschini.
Marchi — Milani.
Verdi.

Assenti per ufficio pubblico:

Agodi — Alfieri — Ardissonne.
Biagi — Boidi — Bonfatti — Buronzo.
Clavenzani.
Di Belsito Parodi Giusino.
Ferretti di Castelferretto.
Lucchini.
Maraini — Melchiori — Menegozzi.
Orsi.
Palermo — Pentimalli — Puppini.
Rispoli.
Tarabini — Tredici.
Volpe.

Richiamati alle armi per mobilitazione:

Barni.
Oddo Vincenzo.
Pettini.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Procediamo alla forma-
zione dell'ordine del giorno per la prossima
seduta, che avrà luogo mercoledì 15 maggio
alle ore 16.

L'ordine del giorno sarà il seguente:

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

Stato di previsione della spesa del Mini-
stero delle comunicazioni per l'esercizio finan-
ziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936.
(446)

II. — *Discussione dei disegni di legge:*

1 — Conversione in legge del Regio de-
creto-legge 20 luglio 1934-XII, n. 1404, riguar-
dante la istituzione e il funzionamento del tri-
bunale per i minorenni. (*Modificato dal Se-
nato*). (210-B)

2 — Conversione in legge del Regio de-
creto-legge 18 febbraio 1935-XIII, n. 243, re-
cante norme per le spese di spedalità dei cit-
tadini italiani in colonia e dei sudditi colo-
niali nel Regno. (559)

3 — Conversione in legge del Regio de-
creto-legge 5 marzo 1935, n. 184, concernente
la nuova disciplina giuridica dell'esercizio del-
le professioni sanitarie. (*Approvato dal Se-
nato*). (560)

4 — Conversione in legge del Regio de-
creto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 343, concer-
nente il trattamento al personale statale e de-
gli Enti pubblici richiamato alle armi per mo-
bilitazione. (570)

5 — Conversione in legge del Regio de-
creto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 297, concer-
nente la istituzione della provincia di Asti.
(573)

6 — Conversione in legge del Regio de-
creto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 487, conte-
nente provvedimenti per il servizio di manu-
tenzione, pulizia e custodia del Palazzo di Giu-
stizia in Roma. (619)

7 — Conversione in legge del Regio de-
creto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 271, col
quale è accordato alla « Società Subalpina di
imprese ferroviarie » un sussidio straordinario
di lire 700,000. (628)

III. — *Discussione dei disegni di legge:*

1 — Stato di previsione della spesa del Mi-
nistero delle finanze e stato di previsione del-
l'entrata per l'esercizio finanziario dal 1° lu-
glio 1935 al 30 giugno 1936. (439)

2 — Stato di previsione della spesa del Mi-
nistero degli affari esteri per l'esercizio finan-

ziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936. (441)

3 — Approvazione dell'Accordo italo-britannico-egiziano per la delimitazione del confine fra la Libia ed il Sudan, Accordo stipulato in Roma mediante scambio di Note il 20 luglio 1934, con effetto dallo stesso giorno. (543)

4 — Approvazione dell'Accordo italo-britannico per la delimitazione del confine tra la Somalia italiana ed il Chenia, firmato a Firenze il 17 dicembre 1927, e dell'Accordo relativo, stipulato in Londra il 22 novembre 1933, mediante scambio di Note. (546)

Avverto la Camera che mi riservo di aggiungere all'ordine del giorno testè letto altri disegni di legge.

La seduta termina alle 20.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

AVV. CARLO FINZI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

