

## LXI

## TORNATA DI MARTEDÌ 17 MARZO 1936

ANNO XIV

## 121° GIORNO DELL'ASSEDIO ECONOMICO

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CIANO

## INDICE

	Pag.		Pag.
<b>Congedi</b> . . . . .	2303	Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 14, che ha dato esecuzione all'Accordo fra l'Italia e l'Austria per regolare i pagamenti reciproci, stipulato in Roma il 17 dicembre 1935-XIV . . . . .	2307
<b>Disegno di legge (Annunzio)</b> . . . . .	2304	Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 15, che ha dato ese- cuzione all'Accordo stipulato mediante scam- bio di Note fra l'Italia e l'Austria il 17 di- cembre 1935-XIV, concernente il traffico di confine del piombo metallico . . . . .	2308
<b>Convocazione degli Uffici</b> . . . . .	2305	Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 20, che ha dato esecuzione all'Accordo fra l'Italia e la Sviz- zera per regolare i pagamenti reciproci, sti- pulato in Roma il 3 dicembre 1935-XIV . . . . .	2308
<b>Disegno di legge (Discussione):</b>		Conto consuntivo del Fondo speciale delle Cor- porazioni per l'esercizio finanziario 1933-34. . . . .	2308
Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 dicembre 1935-XIV, n. 2419, contenente norme per la disciplina dei consumi di pro- dotti alimentari . . . . .	2305	Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2156, concernente la franchigia doganale per la benzina, il pe- trollo e gli oli minerali greggi, destinati al consumo per il collaudo di motori per avia- zione . . . . .	2309
TALLARICO . . . . .	2305	Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 ottobre 1935-XIII, n. 2472, relativo alla organizzazioni provinciale ed alla coordina- zione nazionale dei servizi pompieristici . . . . .	2309
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione):</b>		<b>Disegni di legge (Votazione segreta)</b> . . . . .	2325
Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936-XIV al 30 giugno 1937-XV . . . . .	2310		
BONO . . . . .	2310		
PALA . . . . .	2311		
BIBOLINI . . . . .	2314		
GUZZELONI . . . . .	2317		
LUZZATI . . . . .	2320		
DENTICE . . . . .	2323		
<b>Disegni di legge (Approvazione):</b>			
Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2200, concernente l'autorizzazione all'Azienda Italiana Petroli d'Albania ad impiantare nel Regno una raf- fineria per il trattamento degli oli greggi . . . . .	2305		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1935-XIV, n. 2356, recante nuove disposizioni sul matrimonio e sul col- locamento a riposo dei sottufficiali del Regio Esercito . . . . .	2306		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1936-XIV, n. 52, concernente provvedimenti in materia di tassa di circo- lazione sulle autovetture adibite a trasporto di persone in servizio pubblico da piazza e sopratassa erariale sui rimorchi . . . . .	2307		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° novembre 1935-XIV, n. 2154, concernente l'istituzione di un ufficio speciale per l'ap- provvigionamento dei prodotti minerali . . . . .	2307		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1935-XIV, n. 2344, che modifica il Regio decreto-legge 3 marzo 1934-XIII, n. 291, concernente il conferimento della personalità giuridica all'Istituto Cottoniero Italiano e la determinazione dei suoi com- piti, degli organi e dei mezzi occorrenti per il suo funzionamento . . . . .	2307		

La seduta comincia alle 15.

MARCHI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.*(È approvato).*

## Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli camerati: Livoti, di giorni 2; Motta, di 5; Orlandi, di 4; Pirrone, di 2; Caccese, di 3; Macarini Carmignani, di 2; Natoli, di 4; per motivi di salute, gli onorevoli camerati: Scotti di giorni, 8; Formenton, di 6; Tarabini, di 10; Manaresi, di 2; Parodi, di 5; Pellizzari, di 5; per ufficio pubblico, gli onorevoli

camerati: Durini di giorni 20; Serpieri, di 2; Gibertini, di 5; Menegozzi, di 2; Peverelli, di 5; Rocca, di 4; Palermo, di 1; Arnoni, di 2; Oggianu, di 2; Piccinato, di 2; Garibaldi, di 1.

(Sono concessi).

### Annuncio di disegni di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Presidente del Senato ha trasmesso, a norma dell'articolo 3 della legge 31 gennaio 1926, n. 100, i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 ottobre 1935-XIII, n. 2082, concernente la disciplina dei congressi nazionali ed internazionali da tenersi in Italia, delle partecipazioni delle delegazioni ufficiali italiane ai congressi internazionali all'estero, delle pubbliche manifestazioni di scienza, arte ed intellettualità, di beneficenza, di diporto, delle commemorazioni, ed onoranze. (1107)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2162, relativo alla concessione di una pensione straordinaria alla signora Maria Gristina, vedova del Sansepolcrista Mario Carli. (1108)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1935-XIV, n. 2430, che apporta modificazioni alle vigenti norme sul Tiro a segno nazionale. (1109)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 gennaio 1936-XIV, n. 113, contenente provvedimenti finanziari in favore dell'Istituto nazionale di previdenza e mutualità fra i magistrati italiani e dell'Istituto nazionale di previdenza e mutualità fra i cancellieri e segretari giudiziari. (1110)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2482, recante disposizioni per il controllo delle armi dei modelli regolamentari per le Forze Armate, allestite dall'industria privata. (1111)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 60, che reca facilitazioni per l'importazione nel Regno di datteri di origine e provenienza dalle Colonie italiane. (1112)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2136, che modifica il trattamento fiscale dello zucchero invertito e del levulosio. (1113)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1935-XIV, n. 2477, relativo alla nomina del Direttore generale per il Turismo del Ministero per la stampa e la propaganda a membro del Consiglio d'amministrazione dell'Azienda Autonoma Statale della Strada. (1114)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 gennaio 1936-XIV, n. 85, recante disposizioni per la disciplina del mercato della canapa. (1115)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2158, concernente la franchigia doganale per i pneumatici per ruote di autoveicoli resi inservibili dall'uso fattone

nelle Colonie italiane e che vengono rispediti nel territorio metropolitano per essere riutilizzati. (1116)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1935-XIV, n. 2497, riflettente la estensione alle Colonie delle norme riguardanti la cessione dei crediti all'estero. (1117)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 luglio 1935-XIV, n. 1444, contenente disposizioni per la coltivazione di vitigni ibridi produttori diretti. (772-B)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 febbraio 1936-XIV, n. 286, relativo all'assegnazione alla Reale Accademia d'Italia di un contributo annuo per l'esecuzione di lavori bibliografici. (1118)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 dicembre 1935-XIV, n. 2161, relativo alla proroga del termine stabilito dal Regio decreto 16 ottobre 1934-XII, n. 1901, per la presentazione della domanda e dei documenti per l'ammissione al giudizio di idoneità per l'esercizio della professione di maestro di canto. (1119)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 79, che modifica l'articolo 6 del Regio decreto-legge 3 novembre 1935-XIV, n. 1891, relativo al regime delle importazioni delle merci dall'estero. (1120)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1936-XIV, n. 81, concernente la destinazione alla distillazione di una parte del vino prodotto con uve della vendemmia dell'anno 1935. (1121)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 febbraio 1936-XIV, n. 277, recante disposizioni per la disciplina della produzione e della utilizzazione dell'essenza di bergamotto. (1122)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 febbraio 1936-XIV, n. 279, recante nuove norme per la disciplina del commercio della canapa. (1123)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1936-XIV, n. 264, concernente il riordinamento del sistema e delle modalità di concessione degli speciali premi annui agli ufficiali dei servizi tecnici e al personale tecnico civile dei chimici. (1124)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 febbraio 1936-XIV, n. 281, recante modificazioni alle norme stabilite dal Regio decreto-legge 29 aprile 1925, n. 988, e dal Regio decreto 16 dicembre 1929, n. 2185, riguardanti la liquidazione quinquennale delle retribuzioni degli uffici di prima classe e delle ricevitorie postali telegrafiche. (1125)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 febbraio 1936-XIV, n. 288, relativo alla soppressione e riduzione di tasse dovute dagli alunni delle scuole e dei corsi di avviamento professionale. (1126)

Questi disegni sono stati assegnati alle Commissioni permanenti secondo la rispettiva competenza.

**Convocazione degli Uffici**

PRESIDENTE. Gli Uffici sono convocati per le ore 15 di mercoledì 18 marzo col seguente ordine del giorno:

*Esame del disegno di legge:* Modificazioni all'ordinamento della Commissione Suprema di Difesa. (1106)

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2200, concernente l'autorizzazione all'Azienda Italiana Petroli d'Albania ad impiantare nel Regno una raffineria per il trattamento degli oli greggi.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2200, concernente l'autorizzazione all'Azienda italiana petroli d'Albania ad impiantare nel Regno una raffineria per il trattamento degli oli greggi. (*Stampato* n. 1031-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.

MARCHI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2200, concernente l'autorizzazione all'Azienda Italiana Petroli d'Albania ad impiantare nel Regno una raffineria per il trattamento degli oli greggi ».

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 dicembre 1935-XIV, n. 2419, contenente norme per la disciplina dei consumi di prodotti alimentari.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 dicembre 1935-XIV, n. 2419, contenente norme per la disciplina dei consumi di prodotti alimentari. (*Stampato* numero 1032-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Ha chiesto di parlare l'onorevole camerata Tallarico. Ne ha facoltà.

TALLARICO. La conversione in legge di questo decreto-legge contenente norme per disciplinare i consumi dei prodotti alimentari merita oggi una particolare considerazione; oggi che l'as-

sedio economico, al suo centoventunesimo giorno di funzionamento, trova la resistenza del popolo italiano sostenuta con orgoglio e con fierezza, la trova disciplinata ed intensa come il primo giorno, con questa differenza che mentre allora era materata di fede, di speranze e di propositi, oggi invece essa è fatta di sicurezza e di fiducia controllata attraverso al tempo e alle prove, si da darci la convinzione che le sanzioni hanno agito sul popolo italiano a mo' di stimolo, stimolo che ha inciso su un organismo vivo e reattivo, nonostante i duemila anni di storia passata, e che la risposta è stata viva ed attiva, e che lo stimolo quindi è stato, in fondo, utilmente efficiente.

Perchè le provvidenze derivate da questo decreto-legge, come da tutti gli altri emanati in dipendenza dell'applicazione delle sanzioni, ci hanno dimostrato parecchie cose, e cioè: a) che molto si produceva già in casa nostra, rimandatoci poi con marca forestiera... e non lo sapevamo; b) che molto possiamo produrre qui da noi in modo permanente ed economico... e siamo sorpresi di non averci pensato prima; c) che di molto possiamo farne a meno senza nocimento e turbamento; d) che per molte cose, infine, c'è possibilità di rimpiazzo, con evidente guadagno nella sostituzione.

Questo per ciò che riguarda la parte generale. Per ciò che riguarda quella speciale, cioè il settore alimentare, di cui si occupa questo disegno di legge che merita la vostra piena e consapevole approvazione, possiamo affermare che le speciali misure adottate dal Governo hanno già dato utili risultati nel campo della disciplina distributiva dei prodotti, istituita allo scopo di costituire delle scorte a garanzia del nostro approvvigionamento, di conseguire maggiori disponibilità dei prodotti necessari alla alimentazione, e di fare in modo che ciò possa avvenire senza turbamenti e senza speculazioni.

Siamo già riusciti a questo scopo, ma c'è un altro punto che bisogna mettere in rilievo. Dopo quattro mesi circa di assedio economico e di ristrettezze alimentari, il popolo italiano presenta un tasso di morbilità e di mortalità inferiore al corrispondente periodo dell'annata scorsa; si presenta in eccellenti condizioni di vigore ed in pieno rendimento lavorativo e produttivo. Egli si è che le speciali misure in materia di consumo alimentare, adottate di urgenza dal Governo per difendersi e reagire contro l'iniquo sanzionismo ginevrino, specie quello riguardante le restrizioni della macellazione e quindi del consumo carneo, si sono dimostrate non solo opportune, ma benefiche, non solo dal punto di vista economico ma anche da quello igienico e sanitario. Dal punto di vista economico, perchè hanno indirettamente aumentato il consumo dei prodotti alimentari provenienti dalla terra, e noi sappiamo che cento calorie di origine vegetale sono prima di tutto cento calorie di origine prettamente italiana; è della energia casalinga che viene tutta quanta dal nostro suolo nazionale; mentre su cento calorie di di origine animale più della metà da fuori finora ci

veniva; e poi cento calorie di origine vegetale costano meno in moneta ed in lavoro umano di altrettante di origine animale e si producono anche più presto e quindi più economicamente, perchè il tempo conta nei processi produttivi e la dinamica della crescita vegetale è molto più viva ed attiva e molto più sollecita e conclusiva della dinamica di un organismo animale.

Cento calorie, infine, vegetali, anche provenienti da sostanze corruttibili si conservano meglio e più facilmente e quindi più economicamente che cento calorie di animali, che domandano aiuto al freddo ed alla chimica per sfidare con successo il tempo.

Questo per il lato economico. Per il lato igienico e sanitario poi è bene far rilevare che le dette norme per la disciplina del consumo dei prodotti alimentari hanno portato giovamento alla salute, restringendo in qualche modo il consumo carneo, che in alcune categorie di persone ed in alcuni strati sociali stava per diventare eccessivo, avuto riguardo al nostro clima e alla nostra razza e alla nostra costituzione antropologica. Regime a prevalenza carneo, che se è indispensabile per quella parte della popolazione che si trova nella fase di crescita e di sviluppo, quando cioè deve costruire sé stessa, rinsaldare i propri tessuti, armonizzare i sistemi corporali, diventa superfluo e fin nocivo quando è consumato per eccesso in quella altra porzione della vita, a cui purtroppo apparteniamo noi tutti quanti, nell'epoca cioè, e sono i due terzi dell'esistenza umana, in cui tutto è costruito e non rimane che rimpiazzare qualche gruppo cellulare che si usura nel lavoro giornaliero.

Ora pensate che in questa fase biologica di completo assetamento della vita umana si trovano circa i tre quarti della intera popolazione italiana, in questa fase cioè che permette una restrizione del consumo carneo ed un più generoso rimpiazzo di alimenti vegetali, alimenti vegetali che il nostro suolo agrario oggi produce in quantità bastevole per tutti, sotto forma di frutta, di verdure e di semi pabulari; e produce in qualità sotto l'influenza varia dei paralleli più biologicamente attivi della terra: produce, ma per giungere il prodotto al luogo di consumo troppa distanza a volte è costretto a superare, che l'Italia è lunga e l'onorevole Ministro delle comunicazioni...

PRESIDENTE. Lo sa.

TALLARICO ...forse penserà un giorno ad accorciarla.

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. Ci ho già pensato!

TALLARICO. È vero che oggi, in omaggio al nuovo indirizzo dato a mille attività produttive ed a talune correnti di traffico l'esportazione di qualche peculiare nostro prodotto agrario si è fortemente ridotta... ma per un certo verso anche questo è un beneficio, perchè l'esportazione di ogni prodotto ricavato dalla terra coltivata, a differenza dell'esportazione, per esempio, per lo stesso valore di un prodotto manufatto, oltre a contenere il sudore e il lavoro umano, chiude

nei suoi tessuti gli alimenti salini e vegetali ricavati dal terreno lavorato e concimato, cioè un poco di fertilità del suolo dove la sostanza si è formata, una quota parte di ricchezza reale ed effettiva che sottrae al paese dov'è nata per portarla altrove, oltre confine, a fertilizzare per sempre, ad arricchire per sempre terre straniere.

L'autarchia d'una nazione domanda anche l'autarchia del terreno vegetale, specie di una nazione assediata e di un terreno come il nostro che, è bene che l'estero lo sappia, in alcuni saggi ha saputo dare il massimo limite della produttività, la produttività estrema calcolata, la soglia limite teorica assegnata dalla odierna scienza biologica degli Agri: 80 quintali ad ettaro di grano; 100 di mais; 2000 di foraggi. Sono punte estreme, è vero, ma sono anche affermazioni di possibilità che possono essere estese a molta parte del suolo italiano, specie sotto l'assillo difensivo e nelle mani reattive di un latino che, quando può e quando vuole, crea perfino il terreno vegetale e sa, come nessun altro, chiamare a raccolta i microbi del suolo, mobilitare i sali del terreno, captare i raggi della luce per immetterli nelle pagine foliari a farne alimenti per la potenza della vita e per la volontà della potenza. (*Vivi applausi*).

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Se ne dia lettura.

MARCHI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 19 dicembre 1935-XIV, n. 2419, contenente norme per la disciplina dei consumi dei prodotti alimentari ».

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1935-XIV, n. 2356, recante nuove disposizioni sul matrimonio e sul collocamento a riposo dei sottufficiali del Regio Esercito.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1935-Anno XIV, n. 2356, recante nuove disposizioni sul matrimonio e sul collocamento a riposo dei sottufficiali del Regio Esercito. (*Stampato n. 1033-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.

MARCHI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 12 dicembre 1935-XIV, n. 2356, recante nuove disposizioni sul matrimonio e sul collocamento a riposo dei sottufficiali del Regio Esercito ».

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1936-XIV, n. 52, concernente provvedimenti in materia di tassa di circolazione sulle autovetture adibite a trasporto di persone in servizio pubblico da piazza e sopratassa erariale sui rimorchi.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1936-XIV, n. 52, concernente provvedimenti in materia di tassa di circolazione sulle autovetture adibite a trasporto di persone in servizio pubblico da piazza e sopratassa erariale sui rimorchi. (*Stampato* numero 1034-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.

MARCHI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 9 gennaio 1936-XIV, n. 52, concernente provvedimenti in materia di tassa di circolazione sulle autovetture adibite a trasporto di persone in servizio pubblico da piazza e sopratassa erariale sui rimorchi ».

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º novembre 1935-XIV, n. 2154, concernente l'istituzione di un Ufficio speciale per l'approvvigionamento dei prodotti minerali.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º novembre 1935-XIV, n. 2154, concernente l'istituzione di un Ufficio speciale per l'approvvigionamento dei prodotti minerali. (*Stampato* n. 1035-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.

MARCHI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 1º novembre 1935-XIV, n. 2154, concernente l'istituzione di un Ufficio speciale per l'approvvigionamento dei prodotti minerali ».

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1935-XIV, n. 2344, che modifica il Regio decreto-legge 3 marzo 1934-XII, n. 291, concernente il conferimento della personalità giuridica all'Istituto Cotoniero Italiano e la determinazione dei suoi compiti, degli organi e dei mezzi occorrenti per il suo funzionamento.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1935-Anno XIV, n. 2344, che modifica il Regio decreto-legge 3 marzo 1934-XII, n. 291, concernente il conferimento della personalità giuridica all'Istituto Cotoniero Italiano e la determinazione dei suoi compiti, degli organi e dei mezzi occorrenti per il suo funzionamento. (*Stampato* n. 1036-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.

MARCHI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 16 dicembre 1935-XIV, n. 2344, che modifica il Regio decreto-legge 3 marzo 1934-XII, n. 291, concernente il conferimento della personalità giuridica all'Istituto Cotoniero Italiano e la determinazione dei suoi compiti, degli organi e dei mezzi occorrenti per il suo funzionamento ».

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 14, che ha dato esecuzione all'Accordo fra l'Italia e l'Austria per regolare i pagamenti reciproci, stipulato in Roma il 17 dicembre 1935-XIV.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 14, che ha dato esecuzione all'Accordo fra

l'Italia e l'Austria per regolare i pagamenti reciproci, stipulato in Roma il 17 dicembre 1935-XIV. (*Stampato* n. 1038-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.

MARCHI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 14, che ha dato esecuzione all'Accordo tra l'Italia e l'Austria per regolare i pagamenti reciproci, stipulato in Roma il 17 dicembre 1935-XIV ».

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 15, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato mediante scambio di note fra l'Italia e l'Austria il 17 dicembre 1935-XIV, concernente il traffico di confine del piombo metallico.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 15, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato mediante scambio di note fra l'Italia e l'Austria il 17 dicembre 1935-XIV, concernente il traffico di confine del piombo metallico. (*Stampato* n. 1039-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.

MARCHI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 15, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato mediante scambio di note fra l'Italia e l'Austria il 17 dicembre 1935-XIV, concernente il traffico di confine del piombo metallico ».

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 20, che ha dato esecuzione all'Accordo fra l'Italia e la Svizzera per regolare i pagamenti reciproci, stipulato in Roma il 3 dicembre 1935-XIV.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV,

n. 20, che ha dato esecuzione all'Accordo fra l'Italia e la Svizzera per regolare i pagamenti reciproci, stipulato in Roma il 3 dicembre 1935-XIV. (*Stampato* n. 1040-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.

MARCHI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 20, che ha dato esecuzione all'Accordo fra l'Italia e la Svizzera per regolare i pagamenti reciproci, stipulato in Roma il 3 dicembre 1935-XIV ».

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conto consuntivo del Fondo speciale delle corporazioni per l'esercizio finanziario 1933-1934.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conto consuntivo del Fondo speciale delle corporazioni per l'esercizio finanziario 1933-34. (*Stampato* n. 1041-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione degli articoli. Se ne dia lettura.

MARCHI, *segretario*, legge:

**ART. 1.**

Le entrate del Fondo speciale delle corporazioni, accertate nell'esercizio finanziario 1933-34, per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal consuntivo di quella Amministrazione, allegato al conto consuntivo della spesa del Ministero delle corporazioni, in . . . . . L. 97,891,042.43  
 delle quali furono riscosse . . . . . » 97,296,661.81  
 e rimasero da riscuotere. . . . . L. 594,380.62

(È approvato).

**ART. 2.**

Le spese del Fondo predetto accertate nell'esercizio finanziario 1933-1934 per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite in . . . . . L. 97,891,042.43  
 delle quali furono pagate. . . . . » 74,803,775.32  
 e rimasero da pagare . . . . . L. 23,087,267.11

(È approvato).

## ART. 3.

Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio finanziario 1932-33, restano determinate in . . . . .	L.	411,577.33
delle quali furono riscosse . . . . .	»	401,472.95
e rimasero da riscuotere . . . . .	L.	10,104.38

(È approvato).

## ART. 4.

Le spese rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio finanziario 1932-33, restano determinate in . . . . .	L.	21,932,436.48
delle quali furono pagate . . . . .	»	20,761,202.48
e rimasero da pagare . . . . .	L.	1,171,234 —

(È approvato).

## ART. 5.

I residui attivi alla chiusura dell'esercizio 1933-34, sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dell'esercizio finanziario 1933-34 (articolo 1) . . . . .	L.	594,380.62
Somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi precedenti (articolo 3) . . . . .	»	10,104.38
Somme riscosse e non versate (colonna s del riepilogo dell'entrata) . . . . .	»	»
Residui attivi al 30 giugno 1934 . . . . .	L.	604,485 —

(È approvato).

## ART. 6.

I residui passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1933-34, sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dell'esercizio finanziario 1933-34 (articolo 2) . . . . .	L.	23,087,267.11
Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (articolo 4) . . . . .	»	1,171,234 —
Residui passivi al 30 giugno 1934 . . . . .	L.	24,258,501.11

(È approvato).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2156, concernente la franchigia doganale per la benzina, il petrolio e gli oli minerali greggi, destinati al consumo motori per aviazione.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2156, concernente la franchigia doganale per la benzina, il petrolio e gli oli minerali greggi, destinati al consumo per il collaudo dei motori per aviazione. (*Stampato* n. 1042-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.

MARCHI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2156, concernente la franchigia daziaria per la benzina, il petrolio e gli oli minerali greggi, destinati al consumo per il collaudo dei motori per aviazione ».

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 ottobre 1935-XIII, n. 2472, relativo alla organizzazione provinciale ed alla coordinazione nazionale dei servizi pompieristici.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 ottobre 1935-XIII, n. 2472, relativo alla organizzazione provinciale ed alla coordinazione nazionale dei servizi pompieristici (*Stampato* n. 1045-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.

MARCHI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 10 ottobre 1935-XIII, n. 2472, relativo alla organizzazione provinciale ed alla coordinazione nazionale dei servizi pompieristici ».

PRESIDENTE. 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 1936-XIV al 30 giugno 1937-XV.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1936-XIV al 30 giugno 1937-XV.

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

BONO. Onorevoli Camerati, i nuovi orizzonti che si schiudono agli immancabili destini della Italia Fascista mercè le legittime affermazioni del nostro incontestabile diritto di espansione coloniale, richiedono fin da ora la più vigile attenzione su problemi inerenti al potenziamento dei nostri servizi marittimi, che, attraverso il bacino del Mediterraneo, si spingono per il Mar Rosso fino all'Oceano Indiano.

Il Governo fascista, che, grazie all'opera appassionata e geniale di Costanzo Ciano, impostò ed attuò tutto un programma per la radicale trasformazione della flotta mercantile con la costruzione di modernissime e celeri unità, ha conquistato all'Italia, nel campo dei traffici internazionali, un indiscusso primato.

I successi riportati dal *Rex* e dal *Conte di Savoia* sulle linee oceaniche; dal *Duilio* e dal *Giulio Cesare* su quelle del Sud Africa; dai *Conti* e dal *Victoria* nell'Estremo Oriente, segnano decisive affermazioni della nostra bandiera sui mari di tutto il mondo.

Ma, altre mètte attraggono il nostro inesausto spirito di conquista in questo campo, in cui già si manifestarono nei secoli le glorie millenarie della nostra razza.

Il problema specifico delle comunicazioni oltre Suez, di cui particolarmente e brevemente mi occuperò, presenta un duplice aspetto: il primo si riconnette alla sistemazione ed al miglioramento delle linee sovvenzionate, che funzionano fra l'Italia e le nostre Colonie dell'Africa Orientale; il secondo, a carattere internazionale, riguarda le linee celerissime che si dipartono dal Tirreno e dall'Adriatico verso l'Estremo Oriente.

La situazione va appunto esaminata in rapporto alle nostre necessità coloniali ed alla conseguente importanza che verranno ad assumere alcuni scali italiani del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano.

I nostri servizi sovvenzionati sono attualmente suddivisi fra l'Adriatico e il Tirreno con un equilibrio che si riferisce a quella che era la nostra situazione coloniale prima della vittoriosa marcia di civiltà delle nostre legioni in Africa: Genova e Trieste, Venezia e Bari, Napoli e Brindisi costituiscono ancor oggi i porti del Regno sui quali essenzialmente incide il traffico da e per oltre Suez.

L'importanza di Brindisi per la rotta del Canale di Suez — data la brevità del percorso se-

guito nel periodo prebellico dalla linea delle Indie — si manifesta ogni giorno più decisiva, ed io non esito ad impostare nella Camera fascista questo problema di traffici e di espansione commerciale, che dovrà novellamente iniziarsi nell'antico e glorioso porto romano.

Del resto tale importanza è stata già riconosciuta nel far partire da Brindisi l'ampio fascio di comunicazioni aereo-marittime, che si irradia verso il Levante ed oltre Suez, ambito riconoscimento, in seguito al quale il Regime ha dedicato la maggiore attenzione a potenziare sempre più il porto di Brindisi ed a curare la sistemazione edilizia ed igienica della città.

Ne consegue che nello studio e nella riorganizzazione dei servizi postali e di quelli celerissimi, strettamente connessi all'inevitabile revisione di un prossimo domani, noi non possiamo astrarre da una realtà così viva ed attuale, che investe non soltanto Brindisi, ma risale anche verso gli altri scali dell'Adriatico.

La nostra marina mercantile da tempo detiene il primato sulle linee delle Indie e dell'Estremo Oriente. Il recente viaggio della *Victoria* a Shanghai costituisce infatti una delle più brillanti affermazioni della bandiera italiana nel Mar Giallo.

Tale primato è necessario conservare ad ogni costo, ed il riesame dei nostri complessi servizi, con la conseguente istituzione di nuove linee, s'impone ineluttabilmente perchè si possa essere pronti a fronteggiare la concorrenza della bandiera estera, che da tempo cerca con ogni mezzo di contrastare il posto da noi raggiunto.

L'organizzazione dei servizi marittimi oltre Suez richiederà la particolare attenzione dell'onorevole Ministro, per la opportunità di porre allo stesso livello del Tirreno le linee dell'Adriatico, settore che finora non fruisce di rapide comunicazioni con gli scali dell'Eritrea e della Somalia.

Il porto di Brindisi, in questo riesame di linee e servizi, trovasi — come dicevo — in un primo piano, per l'innegabile importanza della sua situazione geografica, per l'ampiezza dei suoi specchi d'acqua protetti dai venti dominanti nell'Adriatico, per la profondità e l'ottima tenuta dei fondali, e per la vasta disponibilità delle banchine.

Brindisi non è soltanto un porto di grande utilità nazionale per le comunicazioni marittime con l'Oriente ed oltre Suez, quanto scalo capolinea di tutte le linee aeree che s'irradiano e s'irradieranno verso l'Africa ed il continente asiatico, ragione per cui la valutazione dei molteplici elementi del complesso problema sotto questo duplice aspetto dovrà portare indubbiamente al miglioramento delle attuali comunicazioni ferroviarie con i valichi di confine.

Varrà a questo proposito non perdere di vista, appena possibile, la necessità dell'impianto del doppio binario sulla Brindisi-Bari — per il quale da molti anni sono già fatte le relative espropriazioni — nonchè il completamento del raddoppio Bari-Foggia, per il tratto Barletta-Incoronata, su cui è anche pronta la sede stradale.



Si rende poi indispensabile la elettrificazione della linea Foggia-Lecce e della Brindisi-Battipaglia.

In tal modo la nostra Nazione sarà posta in grado di soddisfare ancora meglio, nell'ambito dei traffici internazionali aereo-marittimi e terrestri, ad una delle sue principali funzioni di ponte di smistamento del traffico stesso fra l'Oriente e l'Europa.

Il Duce, nella sua visione lungimirante, ha indicato e precisato quella che è la funzione dell'Italia Fascista in rapporto ai popoli orientali: questi popoli occorre sempre più avvicinare al nostro paese, perseverando, nel campo delle comunicazioni aeree, terrestri e marittime, nell'attuazione di quel programma ad ampio respiro che ha portato la nostra bandiera e la nazione tutta ad una situazione di insuperabile ed invincibile primato. (*Vivi applausi*).

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

PALA. Onorevoli Camerati, la Camera ha costantemente dimostrato un profondo interesse alla discussione della parte del bilancio delle comunicazioni che si riferisce alla marina mercantile. Da questa constatazione di fatto deduco pertanto la speranza che essa voglia essere generosa....

PRESIDENTE. Sarà generosissima. (*Si ride*).

PALA. ....anche con me nelle brevi considerazioni che mi permetterò di fare anche quest'anno, sulla importanza che il problema della marina mercantile ha per tutta la vita nazionale, importanza che è stata costantemente seguita con la massima attenzione dal Paese.

Essa ha aspetti plurimi. Importanza economica, perchè con la sua attività la marina mercantile contribuisce poderosamente al saldo della nostra bilancia commerciale, rappresentando un apporto di oro, apre nuove vie alla nostra penetrazione e diffusione commerciale nel mondo, dando la possibilità ai nostri ardimentosi uomini di commercio di brillanti affermazioni in ogni parte del mondo.

Importanza militare, in quanto che la marina mercantile assicura una valida contribuzione di mezzi alla marina da guerra, sia per la difesa, che per l'offesa, e in modo speciale perchè contribuisce a tenere allenati e pronti ad ogni audacia quei magnifici rappresentati dell'ardimento italiano che sono i nostri marinai eroici in ogni circostanza, sia di guerra che di pace. (*Applausi*). Importanza politica, perchè la marina mercantile rappresenta una magnifica ambasceria permanente per tutti i paesi del mondo, sia con la bellezza dei suoi mezzi, sia con l'ardimento dei suoi capitani di industria, sia col comportamento, sempre all'altezza della situazione, degli uomini che servono le nostre navi.

Questa importanza veramente altissima in ogni circostanza della nostra vita nazionale, emerge in modo particolare nelle attuali contingenze.

Alla Camera non rincrescerà se io fisserò innanzi alla sua attenzione fatti che sono presenti

allo spirito di tutta la Nazione italiana. La nostra marina da passeggeri, con una magnifica organizzazione, adatta e non predisposta per le circostanze del momento, ha potuto brillantemente adempiere al compito di trasportare nell'Africa Orientale in brevissimo tempo diverse centinaia di migliaia di uomini, soldati e operai. La nostra marina da carico ha provveduto con eguale celebrità e con eguale entusiasmo al trasporto di decine e decine di migliaia di quadrupedi e di molte migliaia di tonnellate di materiale, assicurando il continuo approvvigionamento delle nostre Colonie.

Sono questi sforzi fattori non secondari delle affermazioni brillantissime che i nostri valorosi soldati hanno potuto ottenere in quelle terre. Diverse centinaia di navi in questi ultimi dodici mesi hanno prestato tutta la propria attività a questo particolare servizio, senza che gli altri servizi necessari, per la nostra affermazione commerciale nel mondo avessero a subire una troppa notevole diminuzione. Nulla di più di quei normali adattamenti alle particolari circostanze in cui il commercio italiano si è venuto a trovare per l'attacco sferrato contro di esso dalla malevolenza e dall'invidia degli altri popoli.

Bisogna ammirare lo sforzo compiuto dalla marina mercantile italiana in questa circostanza, tenendo presente che a questo sforzo essa non si era particolarmente preparata, ma lo ha brillantemente affrontato sotto l'imperio delle circostanze speciali che lo hanno determinato.

Oltre all'intensa attività verso l'Africa Orientale, è anche da ammirare la particolare attività che ha dovuto svolgere per l'approvvigionamento del Paese, approvvigionamento di materie prime che ha dovuto — è ovvio pensarlo — subire un ritmo particolarmente accelerato in determinati momenti.

Purtroppo, a questo secondo compito noi non abbiamo potuto far fronte coi soli nostri mezzi, ma abbiamo dovuto ricorrere anche a mezzi stranieri, e, fatto per noi particolarmente doloroso, ci siamo dovuti servire anche di navi di alcune Nazioni sanzioniste che ci avevano boicottato con particolare acredine. È un fatto che dovrà determinare una particolare volontà, quella di agire per il futuro in maniera da poterci svincolare anche sui mari dalla dipendenza straniera, in vista del ripetersi di una eventuale nuova necessità simile a quella che viviamo oggi.

Esaminiamo ora le ragioni di questa insufficienza della nostra marina da carico, che particolarmente nel settore della marina da carico si è verificata l'insufficienza dei nostri mezzi,

Sono da ricercarsi esse, in gran parte, se non esclusivamente, nella diminuzione della consistenza del tonnellaggio nazionale, verificatasi in questi ultimi anni. Le statistiche ci dicono, e il camerata Boriello lo ha ricordato molto opportunamente nella sua pregevole relazione, che nel 1927-28 il tonnellaggio complessivo della marina mercantile italiana ascendeva all'incirca a 3 milioni e mezzo di tonnellate di stazza lorda, di cui circa 2 milioni e mezzo di marina da carico. Nel

1935, purtroppo, si avevano solo 2 milioni e 850 mila tonnellate di naviglio, di cui circa un milione e 700 mila da carico. A grosso modo, pertanto, si è determinato una contrazione nel nostro naviglio da carico di circa 800 mila tonnellate. Questa diminuzione ha finito col rappresentare purtroppo un danno notevole per il nostro Paese, particolarmente gravoso nelle circostanze attuali.

Mi propongo di esaminare nel corso della mia breve esposizione le cause determinanti di questa diminuzione, che sono tali da dimostrare come ancora una volta il Fascismo nel considerare il problema marittimo mondiale si era posto su un piano di collaborazione internazionale, concetto questo che lumeggia l'animo generoso del Regime nostro, che si proponeva di contribuire, anche con nostro sacrificio, alla soluzione della crisi mondiale della marina mercantile. Se esso fosse stato seguito su questa strada con lo stesso animo e con lo stesso spirito dagli altri paesi, molto facilmente questa crisi che pesa ancora oggi su tutto il mondo marittimo si sarebbe risolta.

Un rapido confronto fra la consistenza del tonnellaggio della marina mercantile italiana e quella degli altri paesi ci porta a constatare come nel 1935 la Gran Bretagna possedesse il 27 per cento circa di tutto il tonnellaggio mondiale, gli Stati Uniti il 15.50 per cento, il Giappone il 6 per cento, la Norvegia il 6 per cento, la Germania il 5.7 per cento, la Francia il 4.6 per cento, l'Italia il 4.4 per cento, l'Olanda il 4 per cento, la Grecia il 2.63 per cento. Vi risparmio la percentuale relativa agli altri Paesi, ma forse non è male tener presente che la Danimarca, paese di scarsa importanza sotto ogni aspetto, possiede l'1.70 per cento della marina mercantile mondiale. Se noi poi passiamo a confrontare il tonnellaggio di queste marine con la popolazione dei singoli paesi, noi facciamo quelle constatazioni che il camerata Boriello ha precisato nella sua relazione e che sono di grande importanza, in quanto ci dicono che mentre la Gran Bretagna possiede una tonnellata di naviglio per ogni due persone e mezzo e l'Italia, una per ogni 15 persone, la Norvegia ne possiede una per ogni due, l'Olanda una per ogni due, la Svezia una per ogni tre, la Grecia una per ogni tre, la Danimarca una per ogni quattro. Tutto questo significa una cosa semplicissima: che bisogna non abusare di una delle tante frasi fatte, che spesso ricorrono nei nostri discorsi e negli articoli di molti giornali, cioè che noi si sia un Paese eminentemente marinaro. Ai conti tutto questo non è precisamente esatto. Queste cifre che vi ho citato, e che a me non fanno piacere, dicono che vi sono parecchi paesi, a fatti, molto, ma molto più marinari di noi. E questo mentre noi possediamo tutte le caratteristiche geografiche e tutti gli elementi di potenzialità intrinseca per essere veramente un Paese marinaro.

Altra constatazione non piacevole, che è bene non nasconderci, per amore di chiarezza, è che in questi ultimi anni la contrazione del naviglio non è avvenuta in tutti i paesi con la stessa elevazione di percentuale. Già nello scorso anno da

questa tribuna io ho portato a questo proposito, e come me hanno fatto Camerati più autorevoli che hanno parlato sullo stesso argomento, elementi precisi sulla differenza della percentuale di contrazione, elementi che portano a constatare questo: che l'Italia in questi ultimi anni è stato il paese che ha subito la contrazione più alta, e che l'ha subita in una misura veramente notevole, circa il 18 per cento di fronte al complesso della sua marina, e circa il 30 per cento nei riguardi della marina mercantile da carico, mentre invece abbiamo per gli altri paesi ben diverse percentuali: il Giappone il 2 per cento, la Norvegia l'8 per cento, la Svezia il 4 per cento, la Spagna e la Danimarca il 4 per cento, mentre si nota un importantissimo aumento del 22 per cento nei riguardi della Grecia che è nostra diretta ed accanita concorrente in alcuni particolari traffici che erano sempre stati acquisiti alla nostra bandiera nazionale.

PRESIDENTE. Ma le cause?

PALA. Le cause di questa diminuzione, che riguarda in modo speciale la marina da carico, sono molte e complesse e tutte di tale importanza che purtroppo non è possibile provvedere immediatamente a superarle.

Una parte di queste cause sono da ricercarsi in coloro che sono l'elemento principale dell'industria, cioè gli armatori. Una buona parte dei nostri armatori si è trovata impreparata per potenzialità finanziaria e per mezzi inidonei, e perchè si cullavano in soverchie illusioni nel momento in cui tutto era facile, in cui tutto sembrava roseo, nel momento in cui ben poco si poteva prevedere delle difficoltà che più tardi si sono dovute affrontare. Altre cause sono da ricercare nell'assalto irruento da parte della concorrenza, specialmente dei paesi a grande marina, che provvidero ad un certo punto alla svalutazione della loro moneta.

La Camera ricorderà le conseguenze che ebbe per la marina mercantile italiana la svalutazione della sterlina, conseguenze che si sono dovute fronteggiare con mezzi di emergenza, con provvedimenti a cui altrimenti il nostro temperamento non avrebbe avuto piacere di ricorrere. E, in collegamento con quest'assalto irruento della concorrenza, bisogna considerare tra le cause della nostra debolezza l'ausilio troppo debole che lo Stato ha potuto dare alla marina da carico, ausilio che, pur essendo stato in quella particolare circostanza veramente giovevole, oltre che dal punto di vista materiale, soprattutto dal punto di vista morale — perchè ha dato a coloro che erano gli elementi primi della lotta, gli armatori e i marinai, la sensazione precisa che il regime seguiva il loro sforzo, e lo accompagnava con la sua simpatia non solo platonica, ma anche con aiuti concreti — tuttavia fu inferiore come entità a quanto sarebbe realmente occorso per fronteggiare i danni provenienti dalla iniziativa monetaria inglese.

Altra causa è stata il carattere dell'intervento dello Stato nella politica delle demolizioni che ha

avuto un aspetto unilaterale in quanto si è incoraggiata unicamente la demolizione delle vecchie navi, e ciò per le ragioni che ho dianzi esposto nel raccogliere una interruzione del nostro onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Non è una interruzione, era un ricordo!

PALA. Rettifico l'espressione in modo più preciso.

Cosicchè gli armatori furono portati a liberarsi delle vecchie navi senza essere sospinti ed incoraggiati alla sostituzione del naviglio; e perciò, mentre le vecchie navi erano eliminate non venivano sostituite con altre. Ciò avveniva da noi, mentre in altri paesi si praticava, da una parte, la demolizione del naviglio usato, dall'altra la sostituzione di esso con del naviglio nuovo che, appena entrato in campo, si è rivelato nostro pericoloso concorrente sui mercati dei noli.

In altre parole, i provvedimenti per la marina da carico, presi dal Regime, hanno potuto sopprimere ad una parte delle necessità di questa importantissima branca della nostra attività marinara, ma la marina da carico attende che si faccia un altro notevole passo avanti tanto più che non si è mai visto che il Regime abbia fatto le cose a mezzo. La marina da carico attende pertanto fiduciosa che una seconda ondata arrivi e possa essere tale da acconsentire la ripresa della intensità dell'azione della nostra marina da carico.

A questo punto è opportuna una breve digressione per fissare brevemente la nostra attenzione su quella che è stata tutta l'azione del Regime per la marina mercantile. Dal 1922 ad oggi si sono compiuti dei progressi veramente meravigliosi. Però non deve essere trascurata la constatazione che noi in un modo particolare ci siamo soffermati su di una parte della attività della marina, su di una branca della marina mercantile, quella delle grandi linee e delle navi da passeggeri.

In questo campo si è fatto moltissimo. Abbiamo creato una marina di qualità veramente ottima; abbiamo avuto delle affermazioni e dei successi veramente meravigliosi.

Le nostre navi hanno attraversato l'Atlantico per molti e molti anni avendo la più alta percentuale di posti occupati rispetto alle navi di tutto il mondo.

Però la marina mercantile non è solo questa.

In questo campo ben poco di nuovo resta da fare: ci sarà com'è logico e naturale una azione di coordinamento; una azione di perfezionamento, una azione di sostituzione di navi meno idonee con navi più idonee. Si tratta sempre di una azione di dettaglio che deve essere costantemente seguita, e per la quale io penso che gli organi corporativi potranno svolgere una loro utile attività, perchè non vi è altro campo ove essi maggiormente possano far presente e manifesta la loro utilità come in quello dei traffici marittimi, attività che interessa più categorie.

Io, per esempio, per scendere dall'enunciazione teorica, al concreto, non sono lontano dal pensare che in un determinato momento tutta quanta

l'azione delle nostre linee regolari possa essere giorno per giorno, anno per anno, seguita nel suo svolgimento da un Comitato intercorporativo, rappresentante tutti quanti gli interessi del commercio marittimo, che veda e studi le possibilità dei continui miglioramenti, e soprattutto veda e studi anche il verificarsi di certi fenomeni che talvolta si manifestano e che sono tali per cui, per esempio, in certi settori, talvolta, di fronte a linee sovvenzionate, per cui lo Stato fa forti sacrifici, appaiono iniziative singole ed individuali che rifuggono da ogni richiesta di aiuto e sostengono di potere fare da sole.

Sono aspetti di un problema che forse intorno ad un tavolo, ove siano rappresentati tutti gli interessi, possono essere definiti con una certa possibilità di chiarezza, in pieno.

Chiudendo la parentesi per quanto attiene alla marina di linea, di cui ammiro in pieno i magnifici servizi che rende al paese, sia nel campo economico come nel campo politico e morale, per quello che essi rappresentano di prestigio della nostra bandiera, non posso fare a meno di richiamare l'attenzione del Ministro delle comunicazioni sulla opportunità che sia ripresa la marcia innanzi anche nel settore della marina da carico, marcia innanzi che dovrà dare all'Italia una grande marina da carico, grande per numero e qualità di navi, e ritornare alle cifre del 1929 e superarle. Necessita organizzare la marina da carico in modo che essa possa provvedere con i suoi mezzi a tutto il fabbisogno dell'approvvigionamento nazionale, e trovarsi in grado di estendere le sue attività su tutti i mari del mondo, in tutti i settori di traffico, capace di affrontare qualunque concorrenza per quanto malevola e specifica essa possa essere.

Non saranno, onorevoli Colleghi, quattrini male spesi quelli che lo Stato italiano potrà dare per questa forma di attività; non lo saranno anzitutto perchè non ne occorrono in grande quantità, ed in secondo luogo, perchè nel futuro la marina mercantile sarà una delle attività che potranno in forte modo contribuire a rimediare ai danni che la malevolenza degli altri paesi hanno determinato alla nostra economia, essendo, col suo spirito di sacrificio, con la sua intraprendenza, e con la sua audacia, un elemento raccoglitore di quell'oro che è tanto necessario al nostro paese, e di quella valuta pregiata che ci è con tanta ostilità negata dalle opposizioni che si fanno da ogni parte alla nostra esportazione.

La esportazione dei servizi sarà una delle poche che nessuna ostilità, se non sarà tale da determinare reazioni, di ben altro genere che l'economico, potrà fermare.

La marina mercantile sarà inoltre, nel futuro, elemento di prestigio per il nostro paese ancor più elevato di quanto non lo sia stato per il passato.

Inoltre v'è una ragione profondamente morale che sospinge l'Italia verso il mare. L'Italia Fascista ambisce ad espandersi per il mondo. Quale possibilità migliore di portare in giro la propria bandiera, affermazione costante delle nostre possibilità

e delle nostre capacità, che quella di affidarla alle nostre navi che sono veramente un esempio magnifico di quello che la nostra razza sa creare, ed un mirabile strumento della nostra vitalità guidato dall'audacia dei nostri capitani di industria, armato e sospinto dalla passione dei nostri magnifici ed eroici marinai! (*Vivi applausi*).

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

BIBOLINI. Onorevoli Camerati. Sulla complessa attività della marina mercantile nei suoi rami più importanti: marina da passeggeri o mista e marina da carico su linee fisse o randagia, hanno già parlato diffusamente i nostri camerati Cao, Lembo, D'Annunzio e Pala, completando l'opera compiuta con passione e competenza dal relatore onorevole Boriello, che ci ha dato questo anno una relazione veramente interessante.

PRESIDENTE. Tutti gli anni l'ha fatta molto bene!

BIBOLINI. Ma quest'anno anche meglio. Pertanto io mi limiterò a richiamare la vostra attenzione sulle questioni che più interessano questa nostra attività marinara, che tutti gli italiani dovrebbero considerare come un fattore fondamentale della forza economica della Nazione e come arma efficacissima di potenza imperiale.

Dovrebbero, ho detto, ma così non è.

Perché, consentite, o camerati, alla passione atavica di chi vive sul mare uno sfogo che esprime questa cruda realtà: la grande massa degli italiani non sente il problema del mare!

E dolorosamente questa manchevolezza noi l'abbiamo constatata in uomini di responsabilità, ma dimentichi delle direttive del Duce, il quale non si stanca di additarci le vie che dall'Italia, ciclopico molo che Dio ha lanciato su questo mare nostro, che è tutto un gran porto, si irradiano per tutti gli oceani.

In uomini di responsabilità, ripeto, che pur avendo trovato leggi e provvedimenti elaborati dal Ministro nato e vissuto sul mare, non hanno permesso, col loro imperdonabile scetticismo o con la loro contrarietà, alla marina da carico di sollevarsi dal profondo collasso generato dalla grave crisi mondiale imperversata negli ultimi anni.

Questa manchevolezza, o Camerati, ha ridotto la marina italiana nella sua principale attività, che è e sarà sempre la marina da carico, ad un rango inferiore a quello conquistato dalla marina greca.

Il camerata Boriello ve lo ha confermato con queste poche cifre: da un totale complessivo di 736 navi costituenti 2.246.000 tonnellate di stazza lorda al primo gennaio 1926, l'Italia è passata a 597 unità con un 1.683.000 tonnellate al 1° gennaio del 1935, ossia ha subito una diminuzione di circa il 35 per cento, mentre nello stesso periodo la marina greca è salita da 1.390.890 tonnellate a tonnellate 1.711.000 con aumento del 23 per cento.

PRESIDENTE. Dica il motivo. Lo dica anche all'onorevole Pala, il quale ha affermato che la colpa è degli armatori.

BIBOLINI. Rispondo al camerata Pala, il quale ci ha detto che la crisi ha trovato impreparati i nostri armatori, che gli armatori si sono trovati nella necessità di demolire le navi, perché ce n'erano troppe. Chi ha voluto costruirne di nuove si è trovato subito nella necessità di disarmarle, perché il costo di esercizio delle navi nuove non consentiva di farle navigare; e se non interveniva lo Stato, noleggiandole a tempo, non si sarebbero più riarimate.

GIUNTA. È vero.

BIBOLINI. È una verità che non si può discutere.

E continuo: cosicché solo alla pronta comprensione ed ai tempestivi provvedimenti dell'attuale Ministro delle comunicazioni, coadiuvato dall'appassionato interessamento del suo diretto collaboratore, e con immediata approvazione del Capo, noi dobbiamo se la Marina Italiana ha potuto superare in gran parte quelle difficoltà incontrate nell'adempimento del più grave compito affidatole di trasportare uomini ed armi, massa granitica costituente il più grande esercito che abbia varcato i mari.

Ma lo sforzo compiuto sul fronte di guerra ha assorbito tutte le attività della nostra marina da carico che ha dovuto scoprire il fronte commerciale abbandonando non solo tutte le rotte transoceaniche, ma, ciò che più rattrista, lasciando aperti i nostri porti all'invasione del naviglio estero.

Ed oggi ancora il nostro Ministro delle comunicazioni si vede obbligato a noleggiare il naviglio greco per sopperire alla necessità dei nostri approvvigionamenti di carbone, prelevando dalle casse dello Stato quell'oro che in parte si sarebbe potuto risparmiare se si fossero affrontate in tempo le giuste richieste dell'Armamento, che in ogni ora ha avuto la visione precisa delle necessità della Nazione, anche quando lo assaliva il dubbio che le sue iniziative sarebbero andate incontro all'insuccesso economico, perché sentiva mancare quell'aiuto necessario a sostenere la lotta che sul difficile traffico marittimo non dà tregua.

Lotta che può decidere dei destini di una Nazione che come l'Italia ha ormai tutti i suoi obiettivi al di là dei mari.

Camerati, oggi non è più possibile nascondere la gravità della situazione marinara italiana; e sarebbe imperdonabile colpa ignorare le gravi conseguenze che potrebbero derivare alla Patria se il Ministero delle finanze non si convincerà che, per mantenere l'attrezzatura marinara da carico rispondente alla possibilità e alle necessità del paese, occorre che l'armamento libero...

PAOLONI. A socializzazione delle perdite, individualismo dei profitti.

BIBOLINI. Queste sono chiacchiere.

PRESIDENTE. Onorevole Paoloni, parlerà dopo, se vuole. Prosegua onorevole Bibolini.

BIBOLINI. Occorre dunque che l'armamento libero sia sostenuto direttamente dallo Stato per sopperire alla differenza dei costi di esercizio che grava sulla nostra marina in confronto di quelle

che ci insidiano nei traffici oceanici e negli stessi nostri porti.

Differenza di costo, eterno regolatore dei mercati internazionali, ma che non è in potere dei nostri armatori di ridurre perchè è ormai sfatata la leggenda delle vecchie navi italiane, inefficienti e malsicure, divoratrici di carbone ed antieconomiche: leggenda sfatata da fatti concreti.

Infatti la marina da carico inglese...

PRESIDENTE. ...che ha istituito il premio di navigazione due anni e mezzo dopo l'Italia.

BIBOLINI. Perchè ha compreso la necessità di quanto ha fatto Lei.

Infatti la marina dell'Inghilterra, nazione che è la più grande costruttrice di navi, ha visto ridursi nel dopoguerra il suo tonnellaggio di navi da carico di circa 2 milioni di tonnellate, mentre quella greca, in cui non troverete nessuna nave acquistata in cantiere, ma che è interamente composta di navi anziane e ultra anziane comprate dagli stessi inglesi...

LEMBO. I quali hanno rinnovato la loro flotta.

BIBOLINI. Non hanno rinnovato niente! Gli armatori inglesi hanno dovuto rivendere le poche navi da carico costruite perdendoci dei milioni.

PRESIDENTE. Onorevole Lembo, è meglio andare per ordine; questo problema prima di tutto richiede ordine, come in tutte le discussioni, ma poi richiede anche memoria!

BIBOLINI. Dicevo dunque: ...in cui non troverete nessuna nave acquistata in cantiere, ma che è interamente composta di navi anziane ed ultra anziane, comprate dagli stessi Inglesi, la marina greca, ha già superato la nostra potenzialità, perchè ha un costo di esercizio che varia, in relazione alla portata delle navi, dal 30 al 40 per cento, in meno della nostra; ciò che le ha permesso di prosperare, anche in tempo di depressione di traffico, apportando nel 1935 all'economia greca circa 3,500,000 di sterline, di cui una aliquota non differente prelevata dalle nostre casse.

Ecco una cifra, o Camerati, che non serve a compilare un'arida statistica, ma che ha un'anima e che è piena di contenuto.

Su questa cifra e su quella ben più interessante che potrebbe sorgere dalle nostre possibilità ben dirette e sostenute dalla disciplina e collaborazione fascista, di cui il camerata Lembo vi ha dato ampia assicurazione parlandovi venerdì sera da questo banco, dovrebbe convergere l'attenzione del Ministero delle finanze, il quale troverebbe in essa l'elemento principale della convenienza dello Stato di accordare, senza donnose indecisioni e ritardi...

Voce. Biglietti da mille!

BIBOLINI. Biglietti da mille che si trasformano in sterline nelle casse dello Stato.

PRESIDENTE. Onorevole Bibolini, le chiedo al Ministro delle finanze le valute per comprare le navi all'estero!

THAON DI REVEL, *Ministro delle finanze*. Con quale cassa?

BIBOLINI. Eccellenza, se gli armatori greci hanno dato all'economia di quella nazione 3,500,000 sterline in un anno, gli italiani potranno fare di più col tenue aiuto che desiderano sia loro assicurato.

THAON DI REVEL, *Ministro delle finanze*. Ne ho già dati 45!

BIBOLINI. Ma lasciando sempre per parecchi mesi nell'incertezza gli armatori, e voi sapete quanto è deleteria questa incertezza.

Dicevo dunque che l'attenzione del Ministero delle finanze dovrebbe convergere sulla cifra che ho accennato, e allora troverebbe in essa un argomento di convenienza dello Stato per accordare senza dannose indecisioni e ritardi quel tenue aiuto che l'armamento delle navi da carico reclama non per sé, come erroneamente da molti è creduto, ma per contribuire efficacemente a rafforzare l'economia nazionale con un cospicuo apporto di valute estere e per mantenere al marinaio italiano quel decoroso tenore di vita che il Duce ha voluto assicurargli con la Carta del Lavoro: tenore di vita che i lavoratori delle altre marine invidiano ai nostri.

Ho detto della convenienza dell'intervento dello Stato, ma devo richiamare più precisamente la vostra attenzione sulla necessità, anzi sul dovere dello Stato di sostenere e sviluppare la marina da carico.

Perchè, o camerata Lembo, quella tabella della relazione Borriello, che da anni ho fissa nel cervello e che tu hai richiamato mettendone in dubbio il significato, ci dà delle cifre che, come quella precedentemente ricordata, hanno un profondo contenuto politico ed economico.

Ed infatti: quale ragione per giustificare il fatto che il marinaio greco o norvegese abbiano rispettivamente a loro disposizione un tonnellaggio quattro volte e venti volte superiore all'insufficiente disponibilità del marinaio italiano?

Non ne vedo alcuna per quanto riguarda il primo, perchè la Grecia non ha colonie, ha traffici propri limitatissimi, non si trova geograficamente su rotte importanti; e in ultimo osservo che quando i greci limitavano i loro traffici pressochè al bacino orientale del Mediterraneo, i nostri marinai solcavano già con le navi a vela le rotte su tutti gli Oceani.

Ma se poi si considera che la popolazione marinara italiana, in rapporto alla popolazione totale, è forse superiore a quella greca e che la proporzione citata si riferisce al complesso della marina mercantile, mentre dovrebbe essere rapportata alla sola marina da carico che ha possibilità di sviluppo illimitato di fronte alla marina da passeggeri, che in Grecia non potrà mai acquistare una sensibile consistenza, noi troviamo che questo rapporto diventa veramente impressionante perchè sale da quattro a nove.

In quanto alla Norvegia valgano in parte le stesse considerazioni, perchè la preponderanza assoluta della sua moderna flotta di cisterne su quelle degli altri Paesi è dovuta alle antiche e conservate relazioni di preferenza che essa man-

tiene coi produttori di petrolio; relazioni che non potranno mantenersi ancora per molto tempo, perchè il pericolo di embargo sui carburanti, considerati ormai come arma fondamentale di guerra e il semplice divieto di concedere le navi per trasportarli, inducono le Nazioni a procurarsi il tonnellaggio sufficiente alle proprie necessità.

Se, dunque, non esistono motivi di preponderanza delle marine estere sulla nostra, perchè non ricercare la possibilità di realizzare una marina da carico capace di dar lavoro proficuo al nostro popolo marinaro costretto ora ad una vita stentata o, quando è possibile, a compiere altri lavori che non rispondono alle sue attitudini?

Camerata Lembo, su questa trama è intessuta la tragedia del direttore di macchina o dell'ufficiale macchinista che disertano gli Istituti nautici o che abbandonano i porti per ricercare possibilità di vita, e qualche volta come semplici operai, in uno stabilimento meccanico del Piemonte e della Lombardia. Non già, come tu dubiti, sulla mancanza dell'ingrassatore a bordo di qualche nave minore che non c'è perchè non è necessario....

LEMBO. C'è sempre stato.

BIBOLINI ...come risulta non necessario sulle navi delle altre marine

Il camerata Lembo ha accennato anche alla convenienza di ridurre la pressione che gravita sulle matricole della gente di mare, rivedendo le iscrizioni nelle matricole stesse, per eliminare gli iscritti che risultassero non imbarcati da molto tempo, e limitando pure le nuove iscrizioni ad un determinato numero corrispondente alle necessità del momento.

Io penso, al contrario, che se è forse opportuno frenare lo spirito avventuroso di qualche giovane che conosce il mare attraverso i libri di Verne o di Salgari, spirito avventuroso destinato a dileguarsi al primo soffio di libeccio, non è giusto impedire a chi è nato sul mare, e chiunque sia, di indirizzare le sue attività sulla via libera che si apre alle sue aspirazioni e alle sue attitudini.

Il problema marinaro italiano va dunque risolto radicalmente, e la soluzione integrale non può essere espressa che con queste parole: Date navi ai marinai d'Italia!

Navi sicure, navi efficienti che possano competere vittoriosamente nella lotta che già si intravede sempre più difficile, ma che vinceremo perchè il Fascio Littorio impresso sulle prore italiane unisce ormai indissolubilmente direttive di Governo, iniziativa privata e lavoro disciplinato.

*Una voce.* Lo faremo Ministro!

PRESIDENTE. Accetti l'augurio. Ma vada avanti, onorevole Bibolini!

BIBOLINI. Ma sento nuovamente ripetere l'annosa domanda: Navi usate o navi nuove?

Sulla risposta non vi possono essere divergenze: occorrono navi efficienti.

PRESIDENTE. Ma le sue sono nuove o usate? (*Si ride*).

BIBOLINI. Tutte usate. Occorrono, dunque, navi efficienti, ossia una fusione armonica di fattori tecnici ed economici che insieme all'interesse privato dell'armatore soddisfi alle supreme esigenze commerciali e militari della Nazione.

In certi settori di traffico, i più numerosi, risponderanno bene navi usate che costano poco e che, tenuto conto dell'incidenza notevole sul valore della nave del prezzo del materiale che sarà utilizzato al momento della demolizione, restituiranno in meno di due anni di esercizio la valuta richiesta per il loro acquisto. Mentre altri settori richiederanno navi nuove se pure molto più costose.

Ed io ritengo necessario che mentre deve essere lasciato libero l'armatore nella scelta e nello acquisto delle prime, lo Stato deve disciplinare la costruzione delle seconde.

Il problema delle nuove costruzioni è un problema tecnico ed economico molto complesso e di una gravità finanziaria che richiama tutta l'attenzione dello Stato. Oggi può dirsi maturo e pronto all'esame definitivo e alle conclusioni dei diversi rami delle attività nazionali in esso interessate e che già lo hanno ampiamente dibattuto in lunghi dibattiti.

Io mi asterrò dall'espore qui le mie idee in proposito perchè so che il camerata Pala, Vice Presidente della Corporazione del mare, ha deciso di demandarne lo studio ad un Comitato corporativo di prossima convocazione.

PALA. Non ho deciso niente. Spero.

BIBOLINI. Ma non posso non rilevare fin d'ora un'opinione espressa venerdì scorso dal camerata Lembo: opinione, che egli, però, ha definito del tutto personale.

Considerato, egli dice, che lo Stato dovrà intervenire largamente per rendere possibile la costruzione delle navi in Italia, possibilità che si riduce all'adeguamento del costo della nave nazionale a quello della nave estera, che corrisponde ad una differenza di prezzo del 30 per cento circa, egli esprime il parere che non si debba corrispondere il premio di costruzione al cantiere ma all'armatore, perchè, così egli si esprime, se lo Stato aiuta il primo a vendere a prezzo conveniente, e quindi mette l'armatore nella possibilità di acquistare la nave nuova allo stesso prezzo della nave estera, questi potrebbe dire che, non avendo egli ricevuto alcun diretto aiuto dallo Stato, non vede la ragione che lo stesso intervenga a determinare una disciplina nell'impiego delle navi acquistate.

Camerata Lembo, credo di non esprimere una opinione personale assicurandoti che tutto l'armamento italiano non può acconsentire sulle considerazioni da te espresse, perchè l'armatore delle navi da carico non chiede allo Stato alcun aiuto finanziario per acquistare navi, ma desidera piena libertà, nel limite imposto dalle superiori necessità della nazione, di rifornirsi di tonnellaggio a prezzo conveniente che gli consenta di sostenere l'aspra concorrenza delle altre marine, le quali possono acquistare naviglio ottimo a basso prezzo. Chiede solamente che lo Stato gli conceda quel-

l'aiuto necessario a superare, lo ripeto ancora, le difficoltà derivanti dal maggior costo di esercizio che grava sulla nostra marina; mentre non ha mai pensato, contrariamente al dubbio da te espresso e come ha dimostrato nelle attuali contingenze, di opporsi all'intervento dello Stato inteso a determinare una disciplina nell'impiego delle navi.

L'aiuto richiesto dovrebbe essere assicurato dalla legge 21 dicembre 1934, prorogata negli anni seguenti, che istituiva il premio di navigazione, e sulla cui proroga è sempre regnata però una sconcertante incertezza, tale da creare la più deleteria e deprimente azione nell'animo dell'armatore, il quale negli ultimi mesi di ogni anno e nei primi del seguente viene a trovarsi nell'impossibilità di formarsi un programma di traffico.

Questa incertezza non può durare.

Il premio di navigazione è necessario e non deve essere considerato come un semplice provvedimento contingente mentre è la base fondamentale del programma di ricostituzione di una poderosa flotta di navi da carico: programma che è tutta una battaglia che, come quelle condotte e vinte dal Duce, assicurano alla patria potenza e ricchezza. *(Vivi applausi)*.

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

GUZZELONI. Camerati onorevoli, non è senza un senso direi quasi di turbamento, ma anche — lasciatemelo dire — di soddisfazione che io mi trovo qui accanto all'amato nostro Presidente, a cui mi legano vincoli di grande ammirazione e di affettuosa devozione per aver trascorso con lui tutto il lungo tempo in cui ebbe a reggere il dicastero delle comunicazioni, con quella competenza, con quel valore e con quella fermezza che voi ben sapete. *(Vivi applausi)*.

PRESIDENTE. Avanti! Vada avanti!

GUZZELONI. Non è quindi agevole, in sua presenza, parlare da questa tribuna di cose attinenti alle comunicazioni ferroviarie, stradali e marittime, senza preoccupazioni o timori.

PRESIDENTE. Se li tolga pure! *(Si ride)*. Vada avanti!

GUZZELONI. Io vi intratterò brevemente su quella parte del bilancio delle comunicazioni che ha attinenza all'esercizio ferroviario di Stato. Molto vi sarebbe da dire, cominciando dalla struttura del bilancio stesso, che, così com'è, non da tutti è facilmente leggibile e comprensibile. *(Commenti)*.

L'aver voluto adottare, o dirò meglio, adattare la legge di contabilità dello Stato anche nel complesso del bilancio ferroviario fu, a mio modo di vedere, se non un errore per lo meno un accomodo non necessario e neppure utile.

Non si può nè si deve dimenticare che le ferrovie, checchè si dica o si pensi altrimenti, fanno parte, anche se esercitate dallo Stato, della categoria di aziende a carattere strettamente ed eminentemente industriale, e come tali dovrebbero essere considerate, anche nella forma dei

bilanci. Ne guadagnerebbe se non altro la semplicità e la chiarezza.

Non intendo di addentrarmi nell'argomento, perchè non è qui la sede opportuna *(Commenti)*.

*Voci*. E quale è la sede opportuna?

PRESIDENTE. Facciano silenzio!

Si tenga sulle generali, onorevole Guzzeloni! *(Si ride)*.

GUZZELONI. Non vi parlo del problema tariffario ancor oggi vivo e scottante e che investe l'economia industriale e commerciale del Paese, e che si dibatte tuttora nella stampa, perchè di questi problemi è stata già investita la corporazione delle comunicazioni interne presso la quale formerà oggetto di ampia trattazione e discussione.

Il bilancio dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato per il prossimo esercizio 1936-37 viene sottoposto alla vostra approvazione con una previsione di pareggio fra le entrate e le spese.

Il disavanzo che da qualche anno gravava fortemente sulla azienda e che minacciava per contingenze diverse di diventare sempre più pauroso, viene quindi eliminato. Non è piaggeria, ma verità cristallina se io vi dico che il merito di ciò va attribuito al Ministro delle comunicazioni, a Sua Eccellenza Benni *(Commenti)* il quale, dopo essersi formato con prontezza una chiara visione delle cose, ha escogitato una serie di provvidenze atte a ristabilire l'equilibrio. Con questo non voglio dire che egli sia stato il magico che con un colpo di bacchetta abbia risanato il bilancio ferroviario senza nuocere a nessuno. Ha fatto, e bene, quanto era nelle sue possibilità momentanee pur di riuscire al più presto nell'intento. Domani potrà anche abbandonare in tutto o in parte qualcuna delle vie intraprese per batterne altre. *(Commenti)*. L'Amministrazione ferroviaria è dinamica per sua natura, non per nulla ha per emblema la ruota alata. *(Interruzioni)*.

Per intanto, il Ministro ha dovuto da una parte premere verso il collega delle finanze, al quale per certo ha arrecato un forte dispiacere, per ottenere contributi santamente dovuti e per ottenere inoltre di sgravare il bilancio ferroviario da oneri che legittimamente non sono di sua spettanza. E penso che egli abbia dovuto faticare non poco....

*Voce*. Parto laborioso!

GUZZELONI. ....perchè ognuno di noi sicuramente sa quanto sia difficile forzare il tesoriere dello Stato.

Questo da un lato. Da un altro lato, ha dovuto provocare provvedimenti intesi a gravare l'economia del mondo industriale e commerciale che, evidentemente, non gli può essere grato nè largo di simpatia. *(Commenti)*. Ma il Ministro, più che agli interessi dei singoli, ha dovuto con intelligente abilità e ha voluto con tenacia guardare innanzi tutto ai supremi interessi del Paese.

*Voci*. È il suo dovere!

PRESIDENTE. Facciano silenzio. Lascino parlare.

GUZZELONI. Per altro, se un primo sforzo è stato fatto per liberare l'Azienda ferroviaria

da oneri che non debbono apparire nel proprio bilancio, altri sforzi restano tuttavia ancora da fare. Sulle somme fornite per lavori e acquisti di carattere patrimoniale, il Ministro delle finanze si è intanto per ora, e solo ora, limitato a concedere una riduzione del 4 per cento del saggio di interesse.

E infatti l'articolo 5 del disegno di legge per l'approvazione del bilancio 1936-37 dice testualmente: «A decorrere dall'esercizio 1936-37 viene ridotto al 4 per cento il tasso di interesse per i capitali somministrati dal Tesoro alle ferrovie dello Stato negli anni dal 1911-12 al 1933-34 a tassi superiori, per opere e provviste di carattere patrimoniale».

Ciò porta una economia al bilancio in esame di milioni 102 in cifra tonda. Ma questo non basta. Occorre andare più in là, perchè le somme che il Tesoro fornisce alle ferrovie dello Stato per l'esecuzione di opere aventi carattere strettamente patrimoniale non dovrebbero essere che solo in parte passibili di interesse e di ammortamento. Non vi paia ardita e strana questa tesi, la quale, del resto, benchè finora invano, fu già sollevata dall'illustre senatore Riccardo Bianchi, che fu il primo Direttore generale delle ferrovie e la cui valentia è stata universalmente riconosciuta e apprezzata, tesi sostenuta anche da S. E. Costanzo Ciano, quando era Ministro delle comunicazioni.

PRESIDENTE. Sostenuta invano!

GUZZELONI. Il senatore Bianchi si è espresso come appresso alla pagina 6 della relazione sull'andamento delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1910-11:

«L'aumento di interessi e di ammortamento — egli diceva — che costituisce un maggiore aggravio del bilancio delle ferrovie, non riflette i soli capitali erogati per nuovi impianti, miglioramenti e aumento di materiale rotabile, richiesti dall'incremento verificatosi nel traffico dal luglio 1905 in poi; ma riflette altresì le spese che, dalla data medesima occorsero e occorrono tuttora per colmare le deficienze d'impianti e di materiale venutesi maturando anteriormente, durante il regime delle convenzioni con le cessate Società esercenti. Il bilancio ferroviario continua quindi a sopportare oneri non pertinenti alla gestione attuale, mentre, per essere in una situazione normale, non dovrebbe fare che il servizio dei capitali necessari per gli aumenti patrimoniali proporzionati al proprio incremento di traffico, provvedendosi altrimenti per le spese estranee a queste proporzioni».

Gli stessi concetti egli ribadiva in successive relazioni. La somma fornita dall'inizio dell'esercizio di Stato a tutt'oggi, ammonta a circa 11 miliardi. Su questo importo, le ferrovie hanno già riversato a carico dei propri bilanci ordinari, a tutto il 1934-1935 ben sei miliardi e 400 milioni, di cui 5 miliardi e 300 milioni per interessi e un miliardo e 100 milioni per ammortamenti. Se si aggiungono le somme dell'esercizio in corso, i versamenti al tesoro superano complessivamente la cifra di 7 miliardi, dei quali solo una parte e non certo

la maggiore avrebbero dovuto apparire nel bilancio ferroviario. (*Bene!*).

Nei primi 30 anni dell'esercizio dal 1905-1906 al 1934-35, si sono avuti 10 bilanci deficitari per la complessiva cifra di 6 miliardi e 800 milioni, e si sono avuti 20 bilanci che hanno presentato un avanzo per la complessiva cifra di 1 miliardo e 600 milioni. La differenza di lire 5 miliardi e 200 milioni rappresenta il deficit contabile che le ferrovie hanno complessivamente avuto nei primi 30 anni di esercizio di Stato. Ho detto deficit contabile e non reale perchè, per la determinazione di un vero bilancio reale e anche per un esame comparativo dei risultati economici, si dovrebbe tener conto di altri elementi che gravano ingiustamente sul bilancio ferroviario. E badate che quello degli interessi e degli ammortamenti, a cui ho accennato, non è l'unico. Altre partite, e non indifferenti, vi pesano, senza giustificati motivi, partite che non si starò a enunciare. Nel complesso quindi possiamo affermare che l'Azienda è, nel suo insieme, bastata a sè stessa.

Ma se da una parte io trovo che si debba liberare il bilancio ferroviario da elementi estranei che lo turbano, trovo per converso che in avvenire si dovrà fare di più di quanto non sia stato fatto finora per mantenere il patrimonio integro e in perfetto stato di conservazione.

A quest'uopo concorrono tre fondi iscritti in bilancio.

Il primo è destinato a lavori per riparare o prevenire i danni di forza maggiore. Questo fondo, per disposizione di legge, dovrebbe ogni anno essere alimentato da uno stanziamento pari a lire 270 per chilometro di linea esercitata, ossia pari a lire 4,400,000. Volendo però, come è doveroso, commisurare il costo attuale delle opere a quello di anteguerra, nel rapporto da 1 a 4, la cifra da esporre in bilancio dovrebbe essere di lire 17,600,000. Lo stanziamento proposto per il 1935-36 è del doppio, e precisamente di milioni 35. Possiamo quindi dire che per questa parte l'Amministrazione ha saggiamente e prudenzialmente tenuto conto dei presunti nuovi bisogni.

Il secondo fondo riguarda il rinnovamento della parte metallica dell'armamento. Esso dovrebbe ogni anno, sempre per disposizione di legge, essere alimentato come minimo da uno stanziamento pari a lire 240 per chilometro di linea esercitata, più una percentuale pari a lire 0.80 per cento dei prodotti. Complessivamente, quindi, uno stanziamento di milioni 40.6, tenuto, bene inteso, conto anche qui del valore della lira attuale in confronto a quello di anteguerra. Lo stanziamento proposto è di milioni 40.

L'Amministrazione, avuta presente la disponibilità dei residui che al 30 giugno 1935 era di 38 milioni, ha creduto di proporre una diminuzione di milioni 2 sullo stanziamento dell'esercizio precedente.

L'assegnazione a questo capitolo fu inoltre interamente sospesa nell'esercizio 1930-31. Ora io mi permetto di raccomandare a S. E. il Ministro



di non consentire per l'avvenire riduzioni e tanto meno annullamento di stanziamenti.

Anzi, in vista dei perfezionamenti, che si vanno man mano concretando nella circolazione e che implicano una sempre maggiore stabilità della via ferrata, sarebbe necessario provvedere a stanziamenti in misura superiore a quella voluta da una legge che ha oramai fatto il suo tempo.

È noto che sono prossimi ad entrare in linea gli elettrotreni così detti: « aerodinamici », che hanno una lunghezza complessiva di poco più di 60 metri e capaci di sviluppare una velocità di 160 chilometri all'ora, velocità che per il momento non sarà però praticamente raggiunta.

Nei viaggi da Milano a Roma si impiegherà, intanto, meno della metà del tempo che era necessario prima dell'avvento del Fascismo.

Ma per conseguire questi risultati, per mantenerli ed anche migliorarli, occorre, tra l'altro, che l'armamento della linea sia sempre in pieno assetto.

Il terzo fondo riguarda il rinnovamento del materiale rotabile.

Questo fondo deve, in ogni esercizio, essere alimentato da uno stanziamento pari al 2.50 per cento dei prodotti e quindi pari a milioni 78, cifra che è conforme a quella esposta in bilancio.

Anche qui però la misura degli stanziamenti annuali è divenuta inadeguata alle reali necessità, tanto più se si considera che presentemente il Tesoro non fornisce somme per acquisti di materiale rotabile.

Vero è che nei tre esercizi 1927-28, 1928-29 e 1929-30 la percentuale di assegnazione è stata superiore al 2.50 per cento stabilito dalla legge (nel 1929-30 fu del 4.28 per cento); però va notato che nel 1931-32 nessuno stanziamento è stato fatto, neppure quello prescritto.

Ma un altro fondo è contemplato dalla legge stessa, e cioè per migliorie alle linee e agli impianti, fondo che dovrebbe annualmente essere stanziato nel bilancio secondo determinate clausole.

Per un complesso di circostanze le disposizioni di legge rimasero in questo campo lettera morta, se si fa eccezione per due soli esercizi: quello 1929-30, in cui fu decisa l'iscrizione di 30 milioni, e quello successivo 1930-31, in cui lo stanziamento stabilito in sede di prima revisione fu di 30 milioni, e venne poi ridotto nel corso dell'esercizio a soli 5 milioni.

Richiamo anche su ciò la speciale attenzione di Sua Eccellenza il Ministro, perchè veda, nell'interesse dell'Azienda, se non dell'economia del bilancio, di fare ripristinare lo stanziamento al relativo capitolo, che nella serie degli esercizi figurava semplicemente per memoria.

Un argomento ancora mi resta da trattare, ed importantissimo; argomento per il quale principalmente, se non esclusivamente, mi sono indotto a salire a questa tribuna. È quello che riguarda il trattamento o, dirò meglio, la sistemazione del personale avventizio in servizio continuativo. Nella mia qualità di rappresentante di ferrovieri fascisti, ma anche per convinzione

intima personale, non posso lasciare sotto silenzio l'affermazione fatta dal camerata Giarratana nella sua brillante relazione, e ciò anche per non alimentare dubbi su quelli che sono i legittimi desideri del personale interessato.

Il camerata Giarratana, a pagina 32 della sua relazione, così si esprime: « Si è constatato che ogni anno circa tremila agenti delle ultime categorie abbandonano l'esercizio in modo da poter essere rimpiazzati da avventizi. Quale potrà essere la durata dell'avventiziato? È possibile tenerli avventizi tutta la vita, mentre in ogni industria la pressione dei prestatori d'opera' attraverso i contratti di lavoro porta a stabilizzare il dipendente? Calcolando che il periodo di avventiziato dovesse durare dieci anni, avremmo in questo periodo di tempo circa 30 mila avventizi, cioè poco meno di un quarto del numero degli agenti stabili ».

Il relatore non ha però affrontato la questione; l'ha semplicemente accennata senza manifestare il suo preciso pensiero.

Premetto che fino a due anni or sono il numero degli avventizi ordinari era assai esiguo; non raggiungeva il migliaio. La massa degli avventizi prestava servizio in condizioni di precarietà, pur occupando posti di pianta.

Debbo notare con vivo compiacimento come l'Amministrazione, riconoscendo che non era equo e neppure umano mantenere tutti questi avventizi straordinari in uno stato di assoluto disagio economico e morale, abbia provveduto, dal marzo 1934, per il loro passaggio graduale nella categoria degli avventizi ordinari.

Così nello stesso 1934 è stato disposto il passaggio da straordinario ad ordinario di 2200 avventizi aventi tre o più anni di servizio continuativo.

Nel 1935 è stato emanato analogo provvedimento, del quale hanno beneficiato 1800 agenti con almeno sei mesi di servizio continuativo. E so che è in corso una nuova disposizione, della quale si presume potranno beneficiare altri 1500 agenti.

In complesso sono quindi 5500 ferrovieri che dalla categoria di straordinari possono dirsi passati a quella di ordinari.

Per effetto degli accennati provvedimenti, questi avventizi vengono a godere di alcuni vantaggi di cui prima erano totalmente privi, quali: la iscrizione all'Istituto nazionale assicurazioni per la liquidazione di una somma capitale in caso di morte, o in caso di cessazione dal servizio non dovuta a motivi disciplinari — la corresponsione di competenze accessorie oltre la paga — la corresponsione dell'indennità di caro viveri — la conservazione, con un massimo di tre mesi all'anno, di metà della paga in caso di assenza per malaria.

Non conservano invece neppure un soldo di paga in caso di assenza per malattia comune e non hanno diritto a un solo giorno di licenza con paga. Mentre io mi auguro che, come primo passo, tali passaggi abbiano a continuare, poichè essi portano seco indiscutibili vantaggi di cui, come

già dissi, gli agenti in parola erano del tutto privi fino a due anni fa, debbo per altro rivolgere viva raccomandazione a Sua Eccellenza il Ministro delle comunicazioni e anche a quello delle finanze, perchè il problema venga affrontato e risolto nella sua integrità.

Io mi rendo conto della obiezione che potrà essere fatta, la quale evidentemente è di esclusivo carattere finanziario, ma ciò non giustifica che si debba eternamente lasciare questo personale in uno stato di assoluta depressione. (*Approvazioni*).

Si verifica questo fatto: agenti di ruolo e agenti avventizi stanno a fianco gli uni agli altri, a compiere nelle stesse ore lo stesso, identico lavoro. I primi hanno un trattamento economico ed un trattamento di pensione che permettono di guardare con una certa tranquillità all'avvenire loro e delle famiglie, mentre gli altri (gli avventizi) vedono sempre dense le nubi sul capo, mantenendo in ansia continua il loro animo ed il loro spirito.

E poichè questa grave disparità di trattamento fra coloro che stanno sotto un unico tetto ad effettuare prestazioni eguali o simili, non può dirsi giustificata da motivo alcuno, io rinnovo la più viva raccomandazione perchè si trovi modo di addivenire ad una sistemazione completa di questo personale. Al relativo passaggio a ruolo si potrebbe anche provvedere gradatamente con opportuni accorgimenti. Troverei, intanto, urgente la sistemazione di quegli avventizi che erano iscritti ai Fasci di combattimento anteriormente alla Marcia su Roma. Si tratta di un numero non elevato (circa 600) e non può quindi destare preoccupazioni di carattere finanziario.

Nel provvedimento a suo tempo predisposto da Sua Eccellenza Costanzo Ciano a favore dei ferrovieri vecchi fascisti, nonchè dei ferrovieri mutilati o feriti per la Causa fascista, figurava una disposizione che ammetteva la nomina a ruolo, al compimento di un anno di servizio, degli avventizi iscritti ai Fasci di combattimento prima del 28 ottobre 1922, e ciò in istretta analogia a quanto era già stato fatto per i ferrovieri avventizi ex-combattenti. Ma il provvedimento, voluto da un Ministro di purissima fede fascista, non ebbe il fortunato seguito che era giusto avesse e ciò per le solite viete obiezioni del Ministero delle finanze. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Viete mai! Ognuno fa il proprio dovere. Anche il Ministro delle finanze deve rispondere al suo compito. (*Applausi*).

GUZZELONI. Non si comprendono le vere ragioni di questa avversione al provvedimento. ....

PRESIDENTE. Se le faccia spiegare!

GUZZELONI. .... che ha determinato una inferiorità di trattamento dei ferrovieri vecchi fascisti (o feriti o mutilati per la Causa fascista) in confronto dei ferrovieri ex combattenti.

Se gli uni hanno difeso la Patria dai nemici esterni, gli altri l'hanno difesa con pari ardore ed accanimento dai nemici interni. Non diverso quindi doveva essere il trattamento.

Non bisogna dimenticare che quando sventolava la bandiera rossa e la Patria ebbe bisogno del ferroviere (*Commenti*), questi ha ammainato e, parte dimenticando le idee sovversive (*Rumori*), parte mostrando pentimento (*Rumori*), si è dato anima e corpo al servizio della Patria.

GIUNTA. Il manganello!...

PRESIDENTE. Onorevole Giunta, è inutile ricordare la santa devozione al manganello. Il primo ad essergli devoto sono stato io. (*Si ride*).

GUZZELONI. Basta ricordare da un lato il sacrificio suo nella grande guerra, elogiato, e basta ricordare dall'altro il fermo atteggiamento assunto nello sciopero dell'agosto 1922, che ha sventato tutte le torbide speranze della canea (*Rumori*) che allora inferiva nel Paese e ne minava le fondamenta. Quello sciopero doveva essere l'inizio di un movimento generale comunista. Ma la scintilla non si accese, per merito anche del ferroviere... (*Rumori*).

PRESIDENTE. È la sua opinione. Lascino dire.

GUZZELONI. ...di quel ferroviere, che pochi mesi dopo ebbe l'onore e l'orgoglio ... (*Interruzione dell'onorevole Baistrocchi*).

PRESIDENTE. Onorevole Baistrocchi, ci si mette anche lei coi suoi cannoni? (*Viva ilarità*).

GUZZELONI. ...ebbe l'onore e l'orgoglio di condurre celermente da Milano a Roma, con treno speciale (*Rumori*) trainato da locomotiva pavesata di bandiere tricolori e sulla cui testata campeggiava per la prima volta il Fascio Littorio, di condurre, ripeto, l'Uomo che in camicia nera veniva ad assumere il comando della Nazione (*Commenti*) e, sotto un certo aspetto, anche quello dell'Europa tutta (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il camerata onorevole Luzzati.

LUZZATI. Onorevoli Camerati, mentre tutte le forze produttive del Paese sono impegnate in una revisione della loro attrezzatura e delle loro possibilità di lavorazione, allo scopo di raggiungere il massimo di indipendenza economica, che è la garanzia di una sempre maggiore potenza politica, sia concesso a me, tecnico ferroviario, di riprendere un motivo già toccato dal camerata Giarratana nella sua relazione al bilancio, e di porre in giusta evidenza i grandi vantaggi che la trazione elettrica reca all'efficienza ed all'economia delle nostre comunicazioni ferroviarie.

Nell'esercizio 1934-35 ben 734 mila tonnellate di carbone sarebbero andate ad aggiungersi ai 2 milioni e duecentomila tonnellate consumate, se un quarto del traffico complessivo della rete non fosse stato servito dalla trazione elettrica.

E non ci si arresta qui: poichè per effetto dell'elettrificazione compiuta al 28 ottobre 1935 sarà possibile economizzare altre 223 mila tonnellate annue di combustibile di importazione.

Nel contempo, le deviazioni recentemente attuate di vari treni delle linee esercitate a vapore su quelle a trazione elettrica (fra cui la Roma-Firenze) per una percorrenza giornaliera di 2150 treni-chilometro viaggiatori e di 4400 treni-chilo-

metro merci, consente alle Ferrovie di Stato di realizzare una ulteriore economia di carbone per circa 70 mila tonnellate. Complessivamente dunque la trazione elettrica sulla rete statale fa oggi risparmiare all'Amministrazione nell'anno, oltre un milione di tonnellate di carbone, che al prezzo medio di lire 70 la tonnellata danno una minore esportazione di valuta di 70 milioni di lire.

Non possiamo dunque che compiacerci se il programma di sviluppo della elettro-trazione, tracciato fin dal 1932, si va realizzando con ritmo celere: nell'esercizio 1934-35, infatti, sono stati elettrificati 290 chilometri di linee; altri 700 sono stati dotati del nuovo sistema di trazione col 28 ottobre scorso; ed è fermo proposito dell'Amministrazione di portare a termine anche per questo anno il piano stabilito, in modo che dai 2472 chilometri elettrificati al 30 giugno 1935 e dai 3173 chilometri del 30 novembre scorso si arrivi ai 3964 chilometri previsti per il 1937.

Dobbiamo riconoscere dunque che valutazione lungimirante di Capi, accortezza di tecnici, ferma costanza di propositi e di metodo, hanno fatto durante tutti questi anni e continuano a fare del Ministero delle comunicazioni un organismo attento e sensibile, che non soltanto segue con vigile cura i progressi tecnici del campo ferroviario, ma sa spesso antivederne le necessità economiche e adattarsi prontamente a tutte le esigenze del traffico.

Le poche cifre, che vi ho esposto, documentano l'importanza assunta dalla trazione elettrica e il benefico riflesso — oggi tanto più avvertito — che essa esercita sulla nostra bilancia commerciale con la diminuita importazione di combustibili. Or appunto alla particolare situazione attuale vanno rapportate talune obiezioni, che sono state mosse circa l'impiego che gli impianti di elettrificazione richiedono di materie prime e di materiali, di cui dobbiamo approvvigionarci all'estero, e che renderebbero illusorio il vantaggio della diminuita importazione di combustibili solidi e liquidi.

L'osservazione non ha un serio fondamento. Da un calcolo delle spese occorrenti per l'elettrificazione di un gruppo di linee della lunghezza di oltre 1000 chilometri a doppio binario, risulta all'incirca che il costo dei materiali da acquistarsi all'estero non verrebbe a superare i 100 milioni di lire. Detti materiali, necessari agli impianti di linea e alla costruzione del materiale rotabile, comprendono rame, nichel, olii e sostanze isolanti, acciai speciali, carbone.

Di fronte a questo esodo di valuta una volta tanto per lire 100 milioni si avrebbe però un risparmio annuo di carbone, dovuto all'abbandono della trazione a vapore, di circa 300 mila tonnellate, che, calcolato al prezzo unitario di sole lire 70, determinerebbe un minore esodo all'estero di oltre 20 milioni di lire all'anno. In un quinquennio non soltanto i 100 milioni verrebbero ad essere coperti da questa minore esportazione di valuta, ma si disporrebbe di altre 1000 chilometri di linee elettrificate, con tutti i vantaggi, che siamo venuti sin qui illustrando. È

quindi a ritenersi che il programma per l'elettrificazione, entro il 1944, di 9000 chilometri di linee sui 17.000 complessivi della rete, non debba essere abbandonato, ma al contrario accelerato nella sua attuazione, al fine di accrescere sempre più la nostra indipendenza in materia di combustibili di importazione.

Un altro provvedimento, che mi permetto di suggerire — sempre nell'intento di comprimere tali importazioni — è quello di estendere maggiormente l'impiego delle automotrici.

Le Ferrovie dello Stato hanno ora in costruzione elettrotreni composti di 3 carrozze, del peso totale di 100 tonnellate a vuoto e con una disponibilità di posti per 94 viaggiatori, nonché autotreni con motrici a ciclo Diesel. I due tipi, che sviluppano forti velocità, sono destinati a ridurre notevolmente la durata dei viaggi, senza sacrificio di quelle comodità alle quali oggi si è abituati.

Ma se queste automotrici possono servire per le lunghe distanze, in sostituzione dei treni rapidi e direttissimi, occorre d'altra parte intensificare l'uso delle normali automotrici sulle linee a scarso traffico e su quelle a grande traffico per il servizio omnibus o per il servizio locale tra le stazioni principali delle linee.

Nel decorso esercizio si è dato invero grande incremento alle « littorine », essendo passati da 1,8 a milioni 5,4 i treni chilometri effettuati con tale mezzo. Alle 147 unità ora in servizio se ne aggiungeranno altre 165, ora in costruzione; ma io ritengo che si debba, come ho detto, ancora più intensificare l'adozione di detto moderno mezzo di trasporto.

Dalle statistiche delle Ferrovie dello Stato rilevo che il quantitativo medio dei viaggiatori trasportati per treno è stato nello scorso esercizio di 71 persone con un prodotto per treno-chilometro di sole lire 9.90. Sono poi ancora in circolazione dei treni merci con viaggiatori per una percorrenza giornaliera di 13 mila chilometri.

Ora i treni misti, viaggiatori e merci, ben difficilmente possono trovare ancora passeggeri, quando anche i più umili fra gli utenti desiderano comodità e velocità e si orientano quindi verso il mezzo concorrente, più moderno e più rapido, che è l'automobile.

D'altra parte, data la media giornaliera di occupazione dei treni esclusivamente viaggiatori di 71 persone, molti di tali treni possono con maggiore convenienza essere sostituiti da automotrici. In queste la tara si può ridurre a meno di 200 chilogrammi per ogni viaggiatore trasportato. Nei treni ordinari a vapore — anche con i cosiddetti treni leggeri — per trasportare 50 persone occorrono un trattore (la locomotiva) e due o tre carrozze. Il peso complessivo del treno risulta non minore di 150 tonnellate, ossia tre tonnellate per ogni persona trasportata.

Il confronto mi pare decisivo, poichè minor peso di treno vuol dire minore consumo di combustibili solidi o liquidi, anche se si vogliono tra-

scurare tutti gli altri vantaggi propri dell'automotrice, che la rendono non soltanto gradita al pubblico, ma economicamente utile, anche in relazione ai carburanti attualmente impiegati.

Questo unico elemento dell'impiego di carburante d'importazione è quello meno positivo a favore delle automotrici. Esso però non si verificherebbe sulle linee elettrificate, dove tutti i treni omnibus e locali in specie dovrebbero essere sostituiti con automotrici elettriche leggere, del tipo delle littorine. Su tali automotrici non è necessario installare il generatore di energia, poichè questa viene fornita dai nostri poderosi impianti idroelettrici e portata alla vettura a mezzo delle condutture di contatto, già esistenti. Basta dotare l'automotrice di una presa di corrente e di motori elettrici sugli assi, cosa possibile tanto sulle linee a corrente continua a 3000 volta, come su quelle a corrente trifase. Sulle linee della Valtellina, ad esempio, un servizio di questo genere era in atto all'inizio della elettrificazione, nei primi anni di questo secolo, ma venne abbandonato a causa di inconvenienti, ai quali la tecnica moderna ha completamente ovviato.

L'Amministrazione ferroviaria dello Stato, che tante cure rivolge sia alla modernità che all'economia dei servizi, non dovrebbe incontrare particolari ostacoli all'adozione di siffatte automotrici elettriche, le quali contribuirebbero indubbiamente ad alleggerire ancora gli oneri dell'esercizio, secondo il principio razionale di un costante adeguamento del mezzo di trasporto alla necessità del traffico.

Mi sono riferito fin qui alla elettrificazione sulla rete statale, ma è doveroso porre in rilievo che anche le ferrovie concesse all'industria privata e le tramvie extraurbane — per non parlare di quelle urbane, tutte elettrificate — hanno dato un vigoroso impulso allo sviluppo della trazione elettrica. Sono attualmente esercitati con tale sistema di trazione ben 1800 chilometri di linee ferroviarie concesse a scartamento normale e ridotto, ed altri 1800 chilometri di tramvie extraurbane, con un consumo complessivo di oltre 135 milioni di kilowatt-ora, contro i 460 milioni delle Ferrovie dello Stato.

Il Governo Fascista ha sempre incoraggiato e favorito lo sviluppo dell'elettrificazione sulle linee esercitate dalle aziende private e spesso ha concesso a tale scopo adeguati sussidi.

Ma, tenute presenti queste direttive e le particolari esigenze del momento, non possono non lasciare perplessi le disposizioni contenute nel Regio decreto-legge 16 gennaio 1936, col quale è stata istituita una imposta da centesimi 0.5 a centesimi 1.5 per kilowatt-ora sull'energia elettrica impiegata per forza motrice. Dall'imposta è esente l'energia che nella trazione e in ogni altro servizio inerente all'impianto e all'esercizio delle linee, consumano le Ferrovie di Stato e quella impiegata nei processi industriali elettrochimici e nella produzione di energia termica utilizzata nelle industrie elettrometallurgiche.

La tassa viene dunque a colpire in pieno la energia usata per la trazione elettrica dalle ferrovie concesse, dalle tramvie extraurbane e da quelle urbane.

A parte le considerazioni sin qui fatte sull'opportunità di incoraggiare lo sviluppo della trazione elettrica, si deve pur osservare che l'applicazione della tassa in esame presenta complesse difficoltà di accertamento, tanto che in proposito sono attualmente in corso trattative e vertenze coi diversi uffici tecnici della finanza. La misurazione dell'energia impiegata dovrebbe infatti essere compiuta in immediata prossimità del motore che la utilizza; ma poichè non è possibile applicare su ogni locomotore od automotrice un contatore, la misurazione viene ad effettuarsi nelle singole sottostazioni di trasformazione ed importa una deduzione delle perdite che si verificano lungo le condutture per opera sia degli alimentatori, sia delle linee di contatto.

Ma non basta: per l'energia necessaria all'illuminazione delle vetture l'aliquota di tassazione che si deve applicare è diversa, e, in molti casi, è diversa anche quella che si applica all'energia destinata all'illuminazione delle stazioni. Le complicazioni che ne derivano sono facilmente comprensibili.

Ciò posto, per uniformità di trattamento sia nei confronti delle Ferrovie dello Stato, sia nei riguardi di altre industrie, le quali, fra l'altro, hanno modo di rivalersi sui clienti del maggior onere, sembra equo ed opportuno estendere la esenzione contemplata dal decreto sopra ricordato anche a tutta l'energia elettrica impiegata nella trazione ed in ogni altro servizio inerente all'esercizio delle ferrovie concesse e delle tramvie urbane ed extraurbane.

E poichè sono in tema di adeguamento alle necessità dell'ora, mi sia permesso di prospettare anche la particolare situazione di quelle linee ferro-tramviarie che, purtroppo, debbono ancora usare nel loro esercizio il carbon fossile. Il decreto ora ricordato del 16 gennaio scorso ha gravato con un dazio di lire 10 per tonnellata — oltre quello già esistente e commisurato sul valore nella misura del 10 per cento — il carbone che si importa dall'estero. I motivi del provvedimento sono evidenti; ma dal gravame è esente il carbone destinato all'esercizio delle Ferrovie statali e al rifornimento della marina mercantile, compresa la navigazione interna. Anche in questo caso l'esenzione per le aziende ferro-tramviarie, che qui si invoca, significa soltanto perequazione di trattamento.

Questa perequazione, del resto, non può non rientrare nelle direttive del Governo, il quale, con decreto del 2 dicembre scorso, ha disposto un parziale rimborso della tassa di vendita sui carburanti consumati dagli autoveicoli in servizio pubblico di linea per viaggiatori e con successiva disposizione ha esteso il rimborso, con specifiche modalità, anche ai servizi pubblici automobilistici da piazza.

Tali provvedimenti sono stati ispirati — come dice la stessa relazione ministeriale — dall'opportu-

nità di favorire aziende che si trovano in difficoltà e che non possono ricorrere ad un aumento compensatore delle loro tariffe.

Nelle stesse difficoltà economiche si trova — è noto — la maggior parte delle aziende ferrotramviarie. Ora, è vero che queste aziende sono state recentemente autorizzate a elevare dal 10 al 15 per cento le loro tariffe merci, ma è anche vero che tale ritocco tariffario ben poco ha giovato a dette aziende, il cui traffico merci è in genere scarso; più efficace sarebbe forse un ritocco alle tariffe viaggiatori, ma anche in questo settore grandi ritocchi non sono possibili, se non si vuol correre l'alea di una ulteriore contrazione di traffico.

A conclusione di queste brevi osservazioni, mi sia pertanto concesso di formulare sinteticamente i seguenti voti:

1º) che sia intensificata quanto più possibile l'elettrificazione sulle Ferrovie dello Stato; non rallentando, ma stringendo il ritmo impresso ai lavori, fino al completamento dei 9000 chilometri già progettati;

2º) che sia attuato l'impiego di automotrici elettriche e intensificata l'adozione di automotrici con motori a combustione interna per i servizi locali anche sulle linee a grande traffico;

3º) che sia riconosciuta alle imprese ferrotramviarie parità di trattamento con la maggiore Azienda statale e con altre industrie per quanto riguarda le tasse sull'energia elettrica e i dazi doganali sul carbone.

Questi voti non sono fra loro contrastanti o divergenti. Essi muovono da uno stesso principio informatore; la valorizzazione delle nostre possibilità di affrancamento da onerosi tributi all'estero, e tendono ad una meta comune: il potenziamento delle nostre comunicazioni terrestri, che deve dare al traffico i mezzi più idonei per il suo svolgimento, il suo sviluppo, la sua piena ripresa. (*Vivi applausi*).

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

DENTICE DI FRASSO. La chiara, sintetica, completa relazione sulla marina mercantile del camerata Borriello, che leggerete utilmente per conoscere tutto ciò che riguarda la nostra marina, le sue attività e le sue necessità, potrebbe e dovrebbe esimersi dal prendere la parola su tale argomento. È solo per la mia passione di vecchio marinaio che vorrei scusare se da questa tribuna voglio aggiungere qualche parola alla ottima relazione.

Il problema centrale ed essenziale da risolversi d'urgenza è quello del rinnovo delle navi, non solo delle nostre navi da carico, ma anche di quelle di linea. I dati riportati dalla relazione sono impressionanti e preoccupanti. Nel 1934 non si è costruito nulla nei nostri cantieri per armatori italiani; nel 1935, in tutto, 800 tonnellate, una sola piccola nave.

Pericolo così oltre all'armamento nazionale, anche l'attrezzatura dei nostri cantieri, che tanta fama si sono acquistati con le loro costruzioni.

È un problema di costi, di aiuti e di finanziamenti, i cui elementi sono a perfetta conoscenza del Ministero competente e che troverei ozioso di elencare ed analizzare, problema che s'impone anche se nelle attuali circostanze possano esservi maggiori difficoltà per risolverlo.

Passando ad altro argomento d'attualità, vorrei dire qualcosa del porto di Massaua e delle sue comunicazioni con l'Italia.

Nel porto di Massaua avveniva prima della nostra spedizione un movimento di merci di circa 40.000 tonnellate all'anno, cioè poco più di 3000 tonnellate al mese, mentre oggi tale movimento si aggira sulle 130-140.000 tonnellate al mese, cifra imponente, alla quale deve aggiungersi tutto il movimento delle truppe, operai ed altri che numerosi, per ragioni diverse, si recano in quella colonia. Il febbrile lavoro che si compie in quel porto, superando le difficoltà inerenti alla deficienza d'impianti, merita tutta la nostra ammirazione. Data la importanza assunta da quel porto, a completamento delle navi da carico che vi trasportano i più svariati materiali e delle navi che vi trasportano truppe, occorre provvedere per il rimanente ad un buon servizio di linea. Mentre vi si è provveduto dal Tirreno, mancano le comunicazioni dall'Adriatico che sono assolutamente deficienti. E si che un fattore di favore per tali comunicazioni dell'Adriatico dovrebbero essere le minori distanze che intercorrono fra Massaua e i porti dell'Adriatico e quelli corrispondenti dell'altro versante.

Così Trieste e Venezia distano da Massaua rispettivamente 133 e 155 miglia in meno di Genova; Bari e Brindisi rispettivamente 118 e 168 in meno di Napoli, il che si risolve in maggiore celerità dei trasporti dall'Adriatico e minore spesa. Se a ciò si aggiunge il percorso ferroviario che deve compiere chi dalle linee dell'Adriatico è oggi costretto ad andarsi ad imbarcare sull'altro versante, ne deriva evidente, non solo la necessità, ma la convenienza di provvedere a tali comunicazioni oggi deficienti, che vengono richieste dalle città adriatiche.

È utile constatare quanto le inique sanzioni abbiano colpito gravemente la nostra marina mercantile, specie di linea. Già prima che fosse deciso a Ginevra, il sanzionismo venne applicato nei porti sotto il dominio britannico, che, come sapete, sono molto numerosi.

Oggi le nostre linee sono colpite non solo per quello che riguarda i passeggeri, non solo per le merci in esportazione ed importazione, ma pure in quelle di transito. Anche caricatori non malevolenti verso di noi, nel dubbio di complicazioni e difficoltà che potrebbero sorgere, preferiscono i porti del nord di Europa ai nostri, per le loro merci dirette a zone che fino a ieri erano il retroterra naturale dei nostri porti. Ciò è ottenuto con propaganda nella stampa e con circolari inviate da quelli che profitano di tale sviamento dei traffici che a noi spettano. Naturalmente da parte nostra nulla si tralascia di fare con contropropaganda, con facilitazioni e riduzioni di ogni genere, con la

maggiore correttezza e puntualità perchè gli interessati allarmi si dimostrino alla prova infondati, sì che in qualche settore si nota già qualche ritorno a noi. Ed a proposito di sanzioni, molti di voi vi sarete domandati del perchè la rappresentanza inglese a Ginevra abbia, anche dopo che, per la legge di neutralità prolungata dagli Stati Uniti, resta a noi aperta quella fonte di petrolio, prospettato negli ultimi tempi egualmente l'embargo sul petrolio. Tale insistenza britannica, che questa volta non è stata nemmeno coperta da qualche addomesticato proponente, è rivolta esclusivamente contro la nostra marina mercantile.

Dato che sia per il Paese, che per l'Africa Orientale sarebbe facile ottenere dagli Stati Uniti i rifornimenti occorrenti, l'embargo, ove fosse deciso, avrebbe effetto esclusivamente per le nostre navi, alle quali verrebbe impedito di rifornirsi nei porti sanzionisti. Era, e possiamo ancora oggi dire è, dato che tale possibilità permane, una mossa esclusivamente diretta contro la nostra marina mercantile, la cui vitalità ed attività, specie in certi settori particolarmente delicati, ha dato ombra all'incontrastata supremazia britannica. Quando si pensi che abbiamo osato per qualche tempo tenere il nastro azzurro nelle comunicazioni del Nord Atlantico e che oggi ancora le navi italiane osano tenere le comunicazioni più celeri dall'Europa al Sud Africa, all'Estremo Oriente ed all'India, si spiega la mossa e la direzione precisa di essa. Possiamo proclamare che ciò è un grande onore per noi.

È con maggiore fierezza che la marina mercantile italiana ha assolto e sta assolvendo il suo imponente compito in Africa Orientale.

Essa dimostra come i sacrifici che ha fatto il Paese per sostenerla e potenziarla furono utili a questa essenziale branca del potere marittimo, la cui efficienza si dimostra evidente nella nostra spedizione coloniale.

Il nostro amato Presidente, che ne ha retto le sorti per dieci anni ....

**PRESIDENTE.** Undici anni e mezzo sono stati!

**DENTICE DI FRASSO** .... può esserne ben soddisfatto.

Le difficoltà della nostra spedizione coloniale, la più difficile certo fra quelle fino ad oggi compiute, sono superate, grazie allo spirito dell'Italia Fascista ed alla dovizia e perfezione dei mezzi che fin dall'inizio vi furono impiegati.

Tutte queste nostre navi che in flusso continuo, la bandiera al vento, col canto della nostra gioventù, sfilano tra le brulle ed ostili sponde del Canale di Suez, pagandone il gravoso pedaggio, dimostrano non solo la volontà inflessibile dell'Italia Fascista, ma la sua efficiente attrezzatura per realizzarla.

Vada da questa Camera il riconoscimento ed il plauso ai nostri equipaggi che in tutta contentezza si prodigano disciplinati ed entusiasti in quei mari torridi, coscienti dell'importante compito che assolvono per la nostra Vittoria. (*Vivi applausi*).

**PRESIDENTE.** Dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la parola ai relatori e al Governo.

Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

### Votazione segreta.

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

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2200, concernente l'autorizzazione all'Azienda Italiana Petroli d'Albania ad impiantare nel Regno una raffineria per il trattamento degli oli greggi. (1031)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 dicembre 1935-XIV, n. 2419, contenente norme per la disciplina dei consumi di prodotti alimentari. (1032)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1935-XIV, n. 2356, recante nuove disposizioni sul matrimonio e sul collocamento a riposo dei sottufficiali del Regio Esercito. (1033)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1936-XIV, n. 52, concernente provvedimenti in materia di tassa di circolazione sulle autovetture adibite a trasporto di persone in servizio pubblico da piazza e sopratassa erariale sui rimorchi. (1034).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º novembre 1935-XIV, n. 2154, concernente l'istituzione di un ufficio speciale per l'approvvigionamento dei prodotti minerali. (1035)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1935-XIV, n. 2344, che modifica il Regio decreto-legge 3 marzo 1934-XIII, n. 291, concernente il conferimento della personalità giuridica all'Istituto Cottoniero Italiano e la determinazione dei suoi compiti, degli organi e dei mezzi occorrenti per il suo funzionamento. (1036)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 14, che ha dato esecuzione all'Accordo fra l'Italia e l'Austria per regolare i pagamenti reciproci, stipulato a Roma il 17 dicembre 1935-XIV. (1033)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 15, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato mediante scambio di Note fra l'Italia e l'Austria il 17 dicembre 1935-XIV, concernente il traffico di confine del piombo metallico. (1039)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 20, che ha dato esecuzione all'Accordo fra l'Italia e la Svizzera per regolare i pagamenti reciproci, stipulato in Roma il 3 dicembre 1935-XIV. (1040)

Conto consuntivo del Fondo speciale delle corporazioni per l'esercizio finanziario 1933-34. (1041)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2156, concernente la franchigia doganale per la benzina, il petrolio e gli oli minerali greggi, destinati al consumo per il collaudo di motori per aviazione. (1042).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 ottobre 1935-XIV, n. 2472, relativo alla organizzazione provinciale ed alla coordinazione nazionale dei servizi pompieristici. (1045)

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

(Gli onorevoli Segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera il risultato della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2200, concernente la autorizzazione all'Azienda Italiana Petroli d'Albania ad impiantare nel Regno una raffineria per il trattamento degli oli greggi: (1031)

Presenti e votanti . . . . .	229
Maggioranza . . . . .	115
Voti favorevoli . . . . .	225
Voti contrari . . . . .	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 dicembre 1935-XIV, n. 2419, contenente norme per la disciplina dei consumi di prodotti alimentari: (1032)

Presenti e votanti . . . . .	229
Maggioranza . . . . .	115
Voti favorevoli . . . . .	226
Voti contrari . . . . .	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 dicembre 1935-XIV, n. 2356, recante nuove disposizioni sul matrimonio e sul collocamento a riposo dei sottufficiali del Regio Esercito: (1033)

Presenti e votanti . . . . .	229
Maggioranza . . . . .	115
Voti favorevoli . . . . .	227
Voti contrari . . . . .	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1936-XIV, n. 52, concernente provvedimenti in materia di tassa di circolazione sulle autovetture adibite a trasporto di persone in servizio pubblico da piazza e sopratassa erariale sui rimorchi: (1034)

Presenti e votanti . . . . .	229
Maggioranza . . . . .	115
Voti favorevoli . . . . .	227
Voti contrari . . . . .	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 novembre 1935-XIV, n. 2154, concernente

l'istituzione di un ufficio speciale per l'approvvigionamento dei prodotti minerali: (1035)

Presenti e votanti . . . . .	229
Maggioranza . . . . .	115
Voti favorevoli . . . . .	227
Voti contrari . . . . .	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 dicembre 1935-XIV, n. 2344, che modifica il Regio decreto-legge 3 marzo 1934-XIII, n. 291, concernente il conferimento della personalità giuridica all'Istituto cotoniero italiano e la determinazione dei suoi compiti, degli organi e dei mezzi occorrenti per il suo funzionamento: (1036)

Presenti e votanti . . . . .	229
Maggioranza . . . . .	115
Voti favorevoli . . . . .	227
Voti contrari . . . . .	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 14, che ha dato esecuzione all'Accordo fra l'Italia e l'Austria per regolare i pagamenti reciproci, stipulato in Roma il 17 dicembre 1935-XIV: (1038)

Presenti e votanti . . . . .	229
Maggioranza . . . . .	115
Voti favorevoli . . . . .	227
Voti contrari . . . . .	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 15, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato mediante scambio di Note fra l'Italia e l'Austria il 17 dicembre 1935-XIV, concernente il traffico di confine del piombo metallico: (1039)

Presenti e votanti . . . . .	229
Maggioranza . . . . .	115
Voti favorevoli . . . . .	228
Voti contrari . . . . .	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 20, che ha dato esecuzione all'Accordo fra l'Italia e la Svizzera per regolare i pagamenti reciproci, stipulato in Roma il 3 dicembre 1935-XIV: (1040)

Presenti e votanti . . . . .	229
Maggioranza . . . . .	115
Voti favorevoli . . . . .	227
Voti contrari . . . . .	2

(La Camera approva).

Conto consuntivo del Fondo speciale delle corporazioni per l'esercizio finanziario 1933-34: (1041)

Presenti e votanti . . . . .	229
Maggioranza . . . . .	115
Voti favorevoli . . . . .	226
Voti contrari . . . . .	3

(La Camera approva).

## LEGISLATURA XXIX — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MARZO 1936

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2156, concernente la franchigia doganale per la benzina, il petrolio e gli oli minerali greggi, destinati al consumo per il collaudo di motori per aviazione: (1042)

Presenti e votanti . . . . .	229
Maggioranza . . . . .	115
Voti favorevoli . . . . .	226
Voti contrari . . . . .	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 ottobre 1935-XIV, n. 2472, relativo alla organizzazione provinciale ed alla coordinazione nazionale dei servizi pompieristici: (1045)

Presenti e votanti . . . . .	229
Maggioranza . . . . .	115
Voti favorevoli . . . . .	226
Voti contrari . . . . .	3

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Acerbo — Aghemo — Albertini — Alessandrini — Allegreni — Amato — Andriani — Angelini — Anitori — Antonelli — Aprilis — Ardissoni — Arias — Arlotti — Asquini.

Baistrocchi — Baldi Giovanni — Barbaro — Bardanzellu — Bagnotti — Belemi — Benni — Bernocco — Besozzi di Carnisio — Biagi — Bianchini — Bibolini — Bifani — Bleiner — Bolzon — Bonaccini — Bonardi — Bono — Borghese — Borriello — Bresciani — Bruni — Buttafocchi.

Caffarelli — Calza-Bini — Canelli — Cao di San Marco — Capialbi — Capoferri — Capri-Cruciani — Caprino — Caradonna — Carapelle — Casalini — Casilli — Castellino — Catalano — Ceci — Cempini Meazzuoli — Chiarelli — Chiarini — Chiesa — Ciardi — Cilento — Coceani — Colombati — Corni — Coselschi — Costamagna — Cristini — Cro — Cupello.

Dalla Bona — D'Annunzio — De Carli Felice — De Collibus — Deffenu — De Francisci — Del Bufalo — Del Giudice — Dentice di Frasso — De Regibus — Di Belsito — Di Marzo — Donegani.

Ercole.

Fabbrici — Fancello — Fani — Fantucci — Fassini — Felicella — Felicioni — Fera — Ferroldi Antonisi — Ferragatta Gariboldi — Ferrario — Ferretti Giacomo — Ferretti Lando — Fioretti Arnaldo — Folliero — Fossi Mario — Franco. Garbaccio — Gastaldi — Gennaioli — Genovesi — Gervasio — Ghigi — Giannantonio — Gianturco — Giarratana — Giglioli — Gorini — Griffey — Guglielmotti — Gusatti — Guzzeloni.

Host Venturi.

Igliori.

Jannelli.

Klinger.

Labadessa — Lai — Landi — La Rocca — Lembo — Locurcio — Lojacono — Lucchini — Lucentini — Luzzati.

Madia — Maffezzoli — Maggi — Magnini — Malusardi — Mancini — Maraini — Marchi — Marucci — Marinelli — Marini — Marquet — Martignoni — Masetti Enrico — Mazzini — Mazzucotelli — Medici del Vascello — Mezzi — Michelini — Milani — Miori — Misciattelli — Moncada di Paternò — Morelli Eugenio — Moretti — Mori Nino — Morigi — Moro Aurelio — Morselli — Motolese — Muzzarini.

Negrotto Cambiaso — Nicolato.

Olmo — Oppo Cipriano Efsio — Orsi — Orsolini Cencelli.

Pace Nicola Tommaso — Pala — Panepinto — Paolini — Paoloni — Parisio Pietro — Pavoncelli — Pentimalli — Perna — Pesenti Antonio — Pierantoni — Pileri — Pinchetti — Pancherra — Polverelli — Pottino di Capuano — Preti — Proserpio — Puppini.

Raffaelli — Redaelli — Redenti — Riccardi — Ricchioni — Ridolfi — Rispoli — Roncoroni — Rotigliano.

Sacco — Sangiorgi — Sansanelli — Savini — Scarfiotti — Schiassi — Sciarra — Serena — Serono — Silva — Solmi — Spinelli Domenico — Spinelli Francesco — Spizzi.

Tallarico — Tarchi — Tommaselli — Toselli — Trapani-Lombardo — Tredici — Tringali Casanuova — Tullio.

Ungaro — Urso.

Valery — Varzi — Vaselli — Vecchini Aldo — Vecchioni — Velo — Verdi — Verga — Viale — Vidau — Vignati — Vinci.

Zingali.

Richiamati alle armi per mobilitazione:

Alberici — Andreoli — Ascenzi.

Baccarini — Bacci — Baragiola — Barengi — Barni — Basile — Benini — Bertagna — Biffis — Biggini — Bisi — Boidi — Bonomi — Bottai Giuseppe — Bottari Tommaso.

Calvetti — Chiurco — Ciarlantini — Clavenzani.

Da Empoli — Diaz — Dolfin.

Farinacci — Ferretti Piero — Fossa Davide. Gaetani dell'Aquila — Giordani — Giovannini — Giunti Pietro — Gorini.

Jung.

Magini — Marchini — Maresca — Mazzetti Mario — Melchiori — Mezzetti Nazzareno.

Oddo Vincenzo.

Pace Biagio — Pagliani — Paolucci — Parisi Alessandro — Parolari — Pavolini — Pettini — Pierazzi — Putzolu.

Ricci Giorgio — Rossi Amilcare.

Scorza — Starace — Steiner.

Tanzini — Tecchio — Teruzzi.

Usai.

Vecchini Rodolfo — Volpe.

Sono in congedo:

Caccese.

Guidi.

Livoti.



Macarini-Carmignani — Motta.  
Natoli.  
Orlandi.  
Pellizzari — Pirrone.

*Sono ammatati:*

Cucini.  
Del Croix.  
Formenton — Foschini.  
Gangitano.  
Leoni.  
Manaresi.  
Olivetti.  
Panunzio — Parodi — Pasini.  
Rossi Ottorino.  
Scotti.  
Tarabini.  
Vezzani.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Arcidiacono — Arnoni.  
Bonfatti.  
Cocca.  
Durini.  
Garibaldi — Gibertini.  
Menegozzi.  
Oggianu.  
Palermo — Peverelli — Piccinato.  
Rocca.  
Serpieri — Suppiej.

**Sull'ordine del giorno.**

PRESIDENTE. Domani seduta pubblica alle ore 15 e 30 col seguente ordine del giorno:

**I. — Discussione dei disegni di legge:**

1 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 ottobre 1935-XIV, n. 2024, contenente norme per regolare la vigilanza sui rifugi alpini. (*Approvato dal Senato*). (945).

2 — Provvedimenti per i sottufficiali e militari di truppa dei carabinieri Reali. (1048).

3 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 gennaio 1936-XIV, n. 36, contenente agevolazioni agli studenti universitari militari in Africa Orientale. (1050).

4 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 dicembre 1935-XIV, n. 2236, recante disposizioni per l'irrigazione e l'incremento della produzione foraggera in provincia di Ferrara. (1051).

5 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1936-XIV, n. 112, concernente l'autorizzazione della spesa di lire 3,800,000 per la costruzione in Littoria dell'edificio per gli uffici finanziari e per l'ufficio ed il Consiglio provinciale dell'economia corporativa. (1052).

6 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 gennaio 1936-XIV, n. 59, recante provvedimenti per l'olivicultura nella Sicilia, nella Sardegna e nella provincia di Grosseto. (1054).

7 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1936-XIV, n. 46, concernente

variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di talune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1935-36, nonché altri indifferibili provvedimenti; e convalidazione dei Regi decreti: 12 dicembre 1935-XIV, n. 2232; 2 gennaio 1936-XIV, n. 2 e 9 gennaio 1936-XIV, n. 35, relativi a prelevamenti dal Fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo. (1055).

8 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2473, riguardante l'autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad investire fondi della gestione pensioni e sussidi nella concessione di mutui a cooperative edili ferroviarie. (1056).

9 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 44, per la costituzione dell'Azienda minerali metallici italiani (A. M. M. I.). (1057).

10 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 gennaio 1936-XIV, n. 53, concernente proroga delle agevolazioni tributarie per i trasferimenti di proprietà di fondi rustici gravati da ipoteca. (1060).

11 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1936-XIV, n. 162, concernente la imputazione della spesa di lire 1,000,000 per la sistemazione di strade statali danneggiate dalle alluvioni del 1935 nelle provincie di Catanzaro e di Reggio Calabria. (1062).

12 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2355, concernente l'abbuono a favore delle Casse di Risparmio di Bolzano e di Brunico delle anticipazioni statali, coi relativi interessi, corrisposte in applicazione dei Regi decreti-legge 9 dicembre 1920, n. 1883, e 5 aprile 1935, n. 491, per i deficit di conversione delle valute austro-ungariche. (1064).

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

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1936-XIV al 30 giugno 1937-XV. (987).

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

1 — Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1936-XIV al 30 giugno 1937-XV. (988).

2 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1936-XIV al 30 giugno 1937-XV. (989).

3 — Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1936-XIV al 30 giugno 1937-XV. (990).

**La seduta termina alle 18.5.**

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

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

