

## XCIX.

## TORNATA DI MERCOLEDÌ 5 MAGGIO 1937

ANNO XV

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CIANO

INDI

DEL VICEPRESIDENTE CARADONNA

## INDICE

	<i>Pag.</i>		<i>Pag.</i>
<b>Congedi</b> . . . . .	3600	Conversione in legge del Regio decreto-	
<b>Per l'Annale della Vittoria</b> . . . . .	3600	legge 14 gennaio 1937-XV, n. 287,	
PRESIDENTE . . . . .	3600	che ha dato esecuzione agli Accordi	
<b>Petizione (Annunzio)</b> . . . . .	3600	di carattere commerciale stipulati in	
<b>Disegno di legge (Discussione):</b>		Roma, fra l'Italia e la Turchia, il	
Stato di previsione della spesa del Mini-		29 dicembre 1936-XV . . . . .	3604
stero delle comunicazioni per l'eser-		Conversione in legge del Regio decreto-	
cizio finanziario dal 1° luglio 1937-XV		legge 28 gennaio 1937-XV, n. 366,	
al 30 giugno 1938-XVI . . . . .	3604	con il quale è stato approvato il piano	
TRAPANI-LOMBARDO . . . . .	3604	regolatore edilizio della zona del cen-	
LUZZATI . . . . .	3606	tro della città di Gallarate e sono	
CAO DI SAN MARCO . . . . .	3609	state dettate norme per la sua attua-	
ARCIDIACONO . . . . .	3612	zione. . . . .	3602
BONO . . . . .	3614	Conversione in legge del Regio decreto-	
FRANCO . . . . .	3617	legge 15 febbraio 1937-XV, n. 438,	
RICCI GIORGIO . . . . .	3619	riguardante la sistemazione di edifici	
ALESSANDRINI . . . . .	3621	ai valichi alpini di frontiera . . . . .	3602
LEMBO . . . . .	3623	Conversione in legge del Regio decreto-	
<b>Disegni di legge (Approvazione):</b>		legge 21 gennaio 1937-XV, n. 360,	
Conversione in legge del Regio decreto-		recante proroga del termine della du-	
legge 10 febbraio 1937-XV, n. 210,		rata in carica del Consiglio d'Ammi-	
recante norme dirette ad agevolare		nistrazione dell'Ente Autonomo « Vol-	
i finanziamenti occorrenti agli assun-		turmo » in Napoli . . . . .	3602
tori di forniture e di lavori che inte-		Conversione in legge del Regio decreto-	
ressano la difesa nazionale, nonchè		legge 3 aprile 1937-XV, n. 385, con-	
agli assuntori di opere pubbliche in		cernente maggiore assegnazione allo	
Africa Orientale Italiana . . . . .	3600	stato di previsione della spesa del	
Conversione in legge del Regio decreto-		Ministero degli affari esteri per l'eser-	
legge 14 gennaio 1937-XV, n. 271,		cizio finanziario 1936-37 . . . . .	3603
che ha dato esecuzione agli Accordi		Conversione in legge del Regio decreto-	
di carattere commerciale stipulati in		legge 23 marzo 1937-XV, n. 466, con-	
Roma, fra l'Italia e la Germania, il		cernente la concessione di contributi	
10 dicembre 1936-XV . . . . .	3604	per incoraggiare la coltivazione del	
Conversione in legge del Regio decreto-		cotone in provincia di Foggia . . . . .	3603
legge 18 febbraio 1937-XV, n. 338,		Conversione in legge del Regio decreto-	
che ha dato esecuzione agli Accordi		legge 12 aprile 1937-XV, n. 452, che	
di carattere commerciale stipulati in		apporta modificazione al ruolo tran-	
Roma, fra l'Italia ed i Paesi Bassi,		sitorio della Corte dei conti per la	
il 1° gennaio 1937-XV . . . . .	3601	Sezione giurisdizionale delle pensioni	
		di guerra . . . . .	3603

	Pag.
<b>Disegni di legge (Presentazione):</b>	
BENNI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 marzo 1937-XV, n. 540, riguardante la disciplina dei concorsi a premi . . . . .	3604
SOLMI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 marzo 1937-XV, n. 524, che detta norme per gli ammassi della lana della produzione 1937 . . . . .	3604
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 marzo 1937-XV, n. 529 concernente la tutela della denominazione di « mannite » o « mannite da frassino » . . . . .	3604
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 aprile 1937-XV, n. 518, concernente la nomina dei vincitori di concorsi a cattedre negli istituti d'istruzione media . . . . .	3604
<b>Disegni di legge (Votazione segreta).</b> . . . .	3629

### La seduta comincia alle 16.

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

(È approvato).

### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, l'onorevole camerata Pierantoni, di giorni 1; per ufficio pubblico, gli onorevoli camerati: Buronzo, di giorni 1; Melchiori, di 15.

(Sono concessi).

### Per l'Annuale della Vittoria.

PRESIDENTE. (*Sorge in piedi — I Ministri e i Deputati si alzano*). Camerati, or è un anno da oggi che il Tricolore veniva solitamente inalberato su Addis Abeba.

Abbiamo riudito, attraverso l'etere, la possente voce del Duce, che annunciava da Palazzo Venezia al popolo italiano ed al mondo l'avvenimento memorabile, la fine della guerra; la restaurazione della pace. (*Vive approvazioni*).

Nessuna rievocazione poteva riuscire più accetta alla Nazione; essa però non poteva mancare in quest'Assemblea che ha volontariamente partecipato alla grande gesta con più di settanta dei suoi membri. (*Vivissimi generali applausi*).

Nell'anno trascorso il nostro vessillo ha affermato il dominio di Roma su tutto l'Im-

pero; le popolazioni già soggette alla tirannia schiavista, attendono pacificate alla nuova loro semplice vita, nel clima rinnovato di libertà e di giustizia. (*Approvazioni*).

Il Regime stabilisce e sviluppa con previdente energia le leggi della pace romana. (*Vivissime approvazioni*).

Con l'attuazione di poderosi lavori e del piano dell'organizzazione civile è stata iniziata la nuova era nel vasto territorio aggiunto alla Patria.

Il Fascismo col sangue e colle opere così attesta innanzi al mondo la legittimità della sua conquista intangibile. (*Vivissimi generali prolungati applausi*).

Camerati, i riti solenni che si preparano per celebrare il primo annuale della Vittoria e della fondazione dell'Impero non sono che una grande manifestazione di fierezza e soprattutto un fervido tributo di omaggio agli artefici della grande Vittoria. (*Vivi applausi*).

Noi tutti li conosciamo: i loro nomi, sono già scritti in modo indelebile nell'Albo d'Oro della Patria. (*Vivissime prolungate acclamazioni cui si associano le tribune*).

### Petizione.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto di una petizione pervenuta alla Presidenza.

MARCHI, *Segretario*, legge:

7550. L'onorevole deputato Maraini presenta una petizione del signor Alberto Bronzi il quale chiede che gli ufficiali in congedo, i quali facciano parte del personale subalterno delle Amministrazioni statali, siano nominati impiegati d'ordine anche se sprovvisti del titolo di studio.

PRESIDENTE. Sarà inviata alla Commissione competente.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1937-XV, n. 210, recante norme dirette ad agevolare i finanziamenti occorrenti agli assuntori di forniture e di lavori che interessano la difesa nazionale, nonchè agli assuntori di opere pubbliche in Africa Orientale Italiana.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 febbraio 1937-XV, n. 210, recante norme dirette ad agevolare i finanziamenti occorrenti agli assuntori di forniture e di lavori che interes-

sano la difesa nazionale, nonchè agli assuntori di opere pubbliche in Africa Orientale Italiana. (*Stampato* n. 1684-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 febbraio 1937-XV, n. 210, riguardante norme dirette ad agevolare i finanziamenti occorrenti agli assuntori di forniture e di lavori che interessano la difesa nazionale, nonchè agli assuntori di opere pubbliche in Africa Orientale Italiana ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 271, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Germania, il 10 dicembre 1936-XV.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 271, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Germania, il 10 dicembre 1936-XV. (*Stampato* n. 1698-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

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

MARCHI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 271, che ha dato esecuzione ai seguenti accordi stipulati in Roma, fra l'Italia e la Germania, il 10 dicembre 1936:

a) Trattato relativo all'estensione ai Possedimenti e Colonie italiane del Trattato di commercio e di navigazione del 31 ottobre 1925;

b) Accordo per estendere ai Possedimenti e Colonie italiane quello per il regolamento dei pagamenti del 26 settembre 1934;

c) Accordo per il regolamento dei pagamenti derivanti dai diritti d'autore per opere letterarie, scientifiche ed artistiche »

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

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 febbraio 1937-XV, n. 338, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia ed i Paesi Bassi, il 1° gennaio 1937-XV.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 febbraio 1937-XV, n. 338, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia ed i Paesi Bassi, il 1° gennaio 1937-XV. (*Stampato* n. 1701-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 18 febbraio 1937-XV, n. 338, che ha dato esecuzione ai seguenti Accordi stipulati in Roma, fra l'Italia ed i Paesi Bassi, il 1° gennaio 1937:

a) Accordo per regolare i pagamenti relativi agli scambi commerciali e Protocollo di firma;

b) Accordo commerciale provvisorio e Protocollo di firma:

c) Due scambi di Note ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 287, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Turchia, il 29 dicembre 1936-XV.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 287, che ha dato esecuzione

agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Turchia, il 29 dicembre 1936-XV. (*Stampato* n. 1703-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 14 gennaio 1937-XV, n. 287, che ha dato esecuzione ai seguenti Accordi stipulati in Roma, fra l'Italia e la Turchia, il 29 dicembre 1936-XV:

- a) Trattato di commercio e di navigazione con Protocollo addizionale;
- b) Accordo commerciale;
- c) Accordo per i pagamenti con Protocollo addizionale ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1937-XV, n. 366, con il quale è stato approvato il piano regolatore edilizio della zona del centro della città di Gallarate e sono state dettate norme per la sua attuazione.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1937-XV, n. 366, con il quale è stato approvato il piano regolatore edilizio della zona del centro della città di Gallarate e sono state dettate norme per la sua attuazione. (*Stampato* n. 1704-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 28 gennaio 1937-XV, n. 366, con il quale è stato approvato il piano regolatore edilizio della zona del centro della città di Gallarate e sono state dettate norme per la sua attuazione ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 febbraio 1937-XV, n. 438, riguardante la sistemazione di edifici ai valichi alpini di frontiera.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 febbraio 1937-XV, n. 438, riguardante la sistemazione di edifici ai valichi alpini di frontiera. (*Stampato* n. 1707-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 15 febbraio 1937-XV, n. 438, riguardante la sistemazione di edifici ai valichi alpini di frontiera ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1937-XV, n. 360, recante proroga del termine della durata in carica del Consiglio d'Amministrazione dell'Ente autonomo « Volturno » in Napoli.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1937-XV, n. 360, recante proroga del termine della durata in carica del Consiglio d'Amministrazione dell'Ente autonomo « Volturno » in Napoli. (*Stampato* n. 1708-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 21 gennaio 1937-XV, n. 360, recante proroga del termine della durata in carica del Consiglio d'Amministrazione dell'Ente autonomo « Volturno » in Napoli ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1937-XV, n. 385, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1936-37.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1937-XV, n. 385, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1936-37. (*Stampato* n. 1710-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 3 aprile 1937-XV, n. 385, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1936-37 ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1937-XV, n. 466, concernente la concessione di contributi per incoraggiare la coltivazione del cotone in provincia di Foggia.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1937-XV, n. 466, concernente la concessione di contributi per incoraggiare la

coltivazione del cotone in provincia di Foggia. (*Stampato* n. 1720-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 23 marzo 1937-XV, n. 466, concernente la concessione di contributi per incoraggiare la coltivazione del cotone in provincia di Foggia ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 aprile 1937-XV, n. 452, che apporta modificazione al ruolo transitorio della Corte dei Conti per la Sezione giurisdizionale delle pensioni di guerra.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 aprile 1937-XV, n. 452, che apporta modificazione al ruolo transitorio della Corte dei conti per la Sezione giurisdizionale delle pensioni di guerra. (*Stampato* n. 1724-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 aprile 1937-XV, n. 452, che apporta modificazione al ruolo transitorio della Corte dei conti per la Sezione giurisdizionale delle pensioni di guerra ».

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

**Presentazione di disegni di legge.**

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

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. A nome dell'onorevole Ministro delle finanze, mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 marzo 1937-XV, n. 540, riguardante la disciplina dei concorsi a premi. (1744)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle comunicazioni della presentazione di questo disegno di legge. Sarà trasmesso alla Commissione competente.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Ministro di grazia e giustizia. Ne ha facoltà.

SOLMI, *Ministro di grazia e giustizia*. A nome dell'onorevole Ministro dell'agricoltura, mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 marzo 1937-XV, n. 521, che detta norme per gli ammassi della lana della produzione 1937. (1741)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 marzo 1937-XV, n. 529, concernente la tutela della denominazione di «mannite» o «mannite da frassino». (1742)

A nome dell'onorevole Ministro dell'educazione nazionale, mi onoro di presentare alla Camera anche il disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 aprile 1937-XV, n. 518, concernente la nomina dei vincitori di concorsi a cattedre negli istituti d'istruzione media. (1743).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro di grazia e giustizia della presentazione di questi disegni di legge. Saranno trasmessi alle Commissioni competenti.

**Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI. (*Stampato* n. 1558-A).

È iscritto a parlare l'onorevole camerata Trapani-Lombardo. Ne ha facoltà.

TRAPANI-LOMBARDO. Onorevoli Camerati, discutendosi il bilancio delle comunicazioni a pochi giorni di distanza dalla inaugurazione della elettrificazione della linea Salerno-Reggio, sento il dovere di esprimere i sentimenti di gratitudine e di riconoscenza verso il Regime che la grandiosa e benefica

opera volle e portò a compimento. Sua Eccellenza Benni e quanti abbiamo avuto l'onore di accompagnarlo nel viaggio inaugurale Roma-Reggio, compiuto in dieci ore, tutto in pieno giorno, e che pertanto ci ha anche permesso di ammirare la bellezza panoramica delle zone attraversate, abbiamo potuto constatare l'entusiasmo che si sprigionava da quelle popolazioni, da quella folla di uomini e donne, giovani e maturi, professionisti ed operai, che accorrevano festanti e plaudenti, che si accalcavano dinnanzi alle stazioni grandi e piccole, nuove o rinnovate, che si ammassavano attorno ai gagliardetti e ai tricolori lungo le vie e su per le colline fiancheggianti la linea, per esprimere al rappresentante del Governo tutta la loro viva riconoscenza e profonda devozione. (*Applausi*).

Questa dimostrazione, con ritmo quasi crescente, culminò a Reggio attorno al cippo marmoreo eretto a ricordare ai posteri il grande avvenimento.

L'elettrificazione della Salerno-Reggio è veramente una portentosa opera fascista; portentosa in quanto è stata eseguita in un momento difficile per la nostra vita economica, cioè durante il periodo delle inique sanzioni, quando tutto il materiale necessario al compimento del lavoro ci veniva negato dalle nazioni che si erano illuse di poterci piegare; opera fascista in quanto rientra nel più vasto programma della elettrificazione generale delle ferrovie tendente a raggiungere una maggiore indipendenza economica dall'estero a cui, purtroppo, dobbiamo ancora ricorrere per il carbone; opera colossale se si considera la imponenza dei lavori, la vastità della rete, l'importo dei lavori, in contrapposto alla brevità del tempo nella quale essa fu realizzata.

Nella sottostazione elettrica di Gallico si leggono i seguenti dati, per l'elettrificazione della linea Battipaglia-Reggio Calabria:

*Gennaio 1936 - 21 Aprile 1937.*

Importo del lavoro . . . .	Lit.	291,600,000
Binario elettrificato . . . .	km.	600
Giornate lavorative . . . .	N°	2.651.800
Cavi elettrici utilizzati . . . .	ml.	1.200.000
Rame impiegato . . . . .	kg.	6.730.000
Ferro impiegato . . . . .	»	18.500.000

L'intero armamento stradale è stato trasformato e rafforzato per sopportare il maggior peso dei nuovi treni e le loro maggiori velocità. Le curve, le gallerie, i ponti sono stati tutti modificati e posti in condizioni

di adeguamento ai nuovi mezzi di trasporto. Grandi ostacoli e difficoltà che sembravano insuperabili si sono dovuti affrontare; l'ingegno italiano e la tenacia fascista hanno tutto superato e vinto, e quello che sembrava un sogno, un mito è diventato una realtà.

È doveroso quindi rivolgere il nostro pensiero riconoscente ed il nostro plauso incondizionato al Ministro delle comunicazioni, alla Direzione generale, a tutti i dirigenti dei lavori, a tutti gli operai fino ai più modesti; tutti hanno lavorato con competenza, con abnegazione, con fede per il raggiungimento di uno scopo che porta l'Italia fascista ad un primato internazionale nel mondo tecnico ferroviario. (*Applausi*).

L'inaugurazione di tale opera, non senza un alto significato, è avvenuta, per volere del Duce, nella ricorrenza del Natale di Roma e del decennale della Carta del Lavoro, della Carta del Lavoro che il pensiero lungimirante di Mussolini ha dato all'Italia, perchè essa nel lavoro e con il lavoro raggiungesse la sua maggiore grandezza, perchè essa nel fervore delle opere da individui e raggruppamenti si formasse in una unità morale politica ed economica, realizzantesi nello Stato fascista.

L'elettrificazione di questa importante linea meridionale non rappresenta la risoluzione di un problema locale, ma supera la concezione di provincia e di regione per assumere carattere nazionale.

L'elettrificazione porta con sé numerosi evidenti vantaggi fra i quali notevole l'abolizione dell'odioso fumo che, specie d'estate, sotto le numerose gallerie, rendeva disagiata ed estenuante il lungo viaggio. Ma soprattutto consentendo una maggiore velocità, diminuisce le distanze, avvicina le città, trasforma quasi la configurazione geografica d'Italia per unire in un amplesso sempre più vivo il nord ed il sud della penisola.

Sono lieto di poter dire alla Camera che dal 21 aprile il funzionamento dei treni elettrici sulla linea Salerno-Reggio è davvero magnifico; anzi il traffico è così considerevolmente aumentato che l'Amministrazione ferroviaria, con lodevole premura, sta compilando delle statistiche per cui si ha fondato motivo di sperare che presto sarà necessario aggiungere una sesta coppia di diretti Roma-Reggio. (*Interruzioni — Commenti*).

PRESIDENTE. Non raccolga le interruzioni.

TRAPANI-LOMBARDO. Sarà questa l'occasione per migliorare l'orario dei treni, perchè l'attuale — secondo il mio modesto parere — non soddisfa interamente tutti i

bisogni generali. Ma questa degli orari è questione che dovrà essere trattata dettagliatamente nelle conferenze-orario, a proposito delle quali mi sia consentita una breve osservazione.

Queste conferenze, che si sono manifestate di una indubbia utilità, spesso si sono trovate nella impossibilità di dare quei risultati pratici che era logico attendersi. Si verifica infatti che in queste conferenze è spesso data comunicazione dei nuovi orari quando ormai ogni modificazione si presenta difficoltosa, dato che l'impostazione dell'orario generale è già avvenuta, e quindi non resta se non la possibilità di qualche piccolissimo ritocco. È invece necessario che questa saggia collaborazione tra ferrovie ed autorità provinciali e sindacali venga resa maggiormente produttiva di risultati concreti. Pertanto mi permetto raccomandare che con apposite disposizioni ministeriali siano modificate e meglio coordinate le attribuzioni e le facoltà deliberative di tale assemblea.

Mi sia consentita anche una parola sulle tariffe ferroviarie, che specie per il trasporto degli agrumi diretti all'estero, nonostante le provvidenze adottate, sono ancora alte.

Occorre che si affermi sempre più, specie attraverso la Corporazione orto-frutticola agrumaria una politica di trasporti che annulli agli effetti tariffari, il lunghissimo percorso dovuto alle condizioni geografiche della nostra Penisola, la cui fertilissima zona agrumaria ha il suo vasto campo nella Sicilia e nella Calabria e cioè ad una distanza media di oltre 1800 chilometri dalla linea di confine. Occorre applicare tariffe ancora più ridotte per i vagoni diretti all'estero, perchè gli agrumi inviati all'estero portano un considerevole vantaggio nella bilancia commerciale del Paese.

Onorevoli Camerati, da tutto quello che quotidianamente apprendiamo dalle diverse pubblicazioni, da tutti i dati statistici, ma più ancora da tutto quello che rappresenta la constatazione giornaliera, possiamo affermare che l'Italia fascista nell'agricoltura e nell'industria ha raggiunto un vero ritmo imperiale, ritmo che tende sotto ogni forma al potenziamento della Nazione e a renderci di ora in ora sempre più indipendenti dall'estero.

Documento di tale progresso è lo sviluppo delle vie di comunicazione. La rete ferroviaria a scartamento normale ha raggiunto in Italia i 16.800 chilometri, di cui una notevole parte elettrificati. E mi è gradito qui ricordare alcuni dati statistici, dai quali risulta evi-

dente il rapido e considerevole sviluppo dato dal Governo fascista alle linee elettrificate.

Nel 1901 le linee elettrificate erano chilometri 58; nel 1911, 185; nel 1921, 427; nel 1935, 3276 ed al 21 aprile 1937, 3960 chilometri.

Dai tre locomotori elettrici del 1901 si è saliti a 50 nel 1911, a 260 nel 1921, per arrivare ai 1230 attualmente in servizio.

Con la elettrificazione della linea Roma-Livorno, chilometri 316, e Milano-Bologna, chilometri 218, delle quali si prevede l'attivazione per il 28 ottobre 1938, sarà possibile da Modane (1456 chilometri), da Ventimiglia (1327), da Milano (1316) raggiungere Reggio Calabria completamente con la trazione elettrica.

E S. E. Benni ci diceva, che facendo proseguire fino a Reggio gli aereodinamici della Milano-Napoli, si farà il percorso Milano-Reggio in sole 14 ore.

Anche le reti stradali sono state oggetto di particolare cura da parte del Regime, così da essere ritenute oggi anche all'estero le migliori del mondo, per la loro struttura tecnica e per i perfezionamenti conseguiti.

Il traffico è considerevolmente aumentato, e da 25.000 veicoli del 1922 siamo passati a 500.000.

I servizi pubblici automobilistici si sono quintuplicati.

Non solo nel Regno, ma anche nelle Colonie e nell'Impero la cura del Governo Fascista fu subito rivolta alle comunicazioni stradali e mi piace ricordare le grandi arterie attualmente in costruzione in Africa Orientale e la litoranea libica recentemente inaugurata dal Duce tra l'entusiasmo degli indigeni e l'ammirazione del mondo.

Anche le comunicazioni marittime ed aeree hanno raggiunto per opera del Governo Fascista notevole incremento e sviluppo, tali da risultare tra le migliori del mondo.

Dinnanzi a questi meravigliosi risultati, dovuti alla volontà ferrea del Duce, alla disciplina, al lavoro, alla fede incrollabile del popolo in Lui, noi attendiamo sicuri sempre nuovi maggiori successi per l'Italia Fascista. (*Applausi*).

PRESIDENTE. L'onorevole Barbaro ha presentato un ordine del giorno, del quale sarà dato a suo tempo lettura.

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

LUZZATI. Onorevoli Camerati, il bilancio delle Comunicazioni, come quello che comprende settori di servizi nei quali l'attività

industriale dello Stato è preminente, ovvero è validamente affiancata dalle iniziative private, o comunque si estrinseca in forme di propulsione e di incoraggiamento, è quello che si suol dire un bilancio in prevalenza tecnico, nel quale la logica delle cifre sembra superare ogni altra considerazione.

Ma noi sappiamo, al lume della concezione fascista, che come il fatto economico non può comportarsi né evolversi né concludersi in una astratta libertà, così la tecnica non può prescindere da obiettivi politici, al cui conseguimento essa deve mirare in piena armonia con le altre direttrici della vita nazionale.

Il perfetto equilibrio sta appunto nel contemperare le due esigenze: il progresso funzionale dei servizi, compito della tecnica in senso stretto; l'innesto di questo progresso nei piani di potenziamento del Paese, compito politico nel senso più lato.

Le brevi osservazioni, che mi propongo di esporvi, si ispirano appunto a questi due caposaldi.

Dal punto di vista analitico la discussione sulle condizioni attuali dei nostri trasporti terrestri, sulle quali unicamente mi soffermo, non difetta di documentazione. La relazione sull'andamento delle ferrovie statali per l'esercizio 1935-36, recentemente pubblicata con la consueta e diligente ricchezza di dati e di diagrammi a cura della Direzione Generale, la relazione ministeriale allo stato di previsione per l'esercizio 1937-38 e la relazione della Giunta del bilancio, elaborata per la parte che ci interessa dal camerata Giarratana con ampiezza di rilievi e di osservazioni, hanno certamente fornito ai camerati, che seguono con particolare attenzione questo settore economico, abbondanza di cifre e di dati. Qualsiasi richiamo specifico ci sembra pertanto superfluo.

Mi sia tuttavia consentito di mettere in evidenza qualche cifra riassuntiva, accompagnandola con qualche considerazione.

Il consuntivo delle Ferrovie dello Stato per il 1934-35 si è chiuso con un disavanzo di 850 milioni, quello del 1935-36 con un deficit di 350 milioni; il preventivo per il 1936-37 prevede il pareggio ed ugualmente il preventivo per il 1937-38.

Chi, come me, ha vissuto e vive, con esperienza quotidiana, le vicende del traffico su rotaie e sa tutte le cause dirette ed indirette che hanno portato negli anni decorsi a contrazioni rilevantissime di questo traffico, non può sorprendersi né della flessione aggravatasi quasi improvvisamente, né degli



accorgimenti, e tanto meno, degli interventi, che si sono manifestati necessari per il riassetto del bilancio ferroviario statale.

Debbo aggiungere che molto opportunamente la già ricordata relazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1935-36 osserva che si può sperare che i nuovi previsti oneri vengano compensati dai maggiori aumenti degli introiti, ma che sarebbe azzardato fare fin d'ora delle previsioni. Una ripresa del traffico è indubbiamente in atto, e ne fanno fede anche le statistiche ferroviarie dei maggiori paesi del mondo. Tuttavia il comportamento ne è tuttora discontinuo e si accompagna ad una ascesa nei costi di produzione dei servizi, che ne compromette l'effettivo beneficio.

Scendendo a qualche dettaglio, mi sembra utile porre in evidenza, per quanto riguarda le nostre ferrovie di Stato, due assegnazioni fatte nell'esercizio 1935-36, alle spese complementari: una di 49 milioni, allo scopo di provvedere ad urgenti lavori di miglioramento degli impianti, per i quali mancavano corrispondenti assegnazioni nella parte straordinaria del bilancio, e una di 179 milioni, superiore di 100 milioni a quella determinata coi criteri dell'esercizio precedente, al fine di rinnovare il materiale rotabile per accelerare il ritmo di trasformazione dei sistemi di esercizio della rete. Va osservato che la percentuale minima fissata per legge a quest'ultimo scopo è del 2,50 per cento sui prodotti del traffico: coll'assegnazione di 179 milioni si è elevata questa percentuale, al 5.68 per cento.

Tirando le somme, se non si fosse provveduto a queste due straordinarie maggiori assegnazioni, l'esercizio 1935-36 si sarebbe chiuso con un disavanzo di 200 milioni invece di 350.

Ma questa restrizione contabile di un esercizio sarebbe stata una vera economia? La risposta è indubbiamente negativa. Il materiale mobile nelle ferrovie, come il macchinario in qualsiasi altra industria, è soggetto ad un logorio che si può dire naturale, e ad un altro logorio che si può dire economico.

Il primo deriva dalla usura che l'impiego e il tempo determinano nei meccanismi e nei congegni, e può essere ritardato con una oculata manutenzione. Il secondo invece è dovuto ai progressi continui della tecnica, di modo che, ad un dato momento, si dimostra utile e perciò economico il sostituire un macchinario nuovo, perfezionato, di maggior rendimento, ad un macchinario antiquato, di

minore produttività e quindi di maggior costo, anche se tuttora in grado di funzionare e di rendere il suo normale servizio.

Nel campo ferroviario, in cui spesso si lavora fra margini ristrettissimi di costi di produzione, i perfezionamenti della tecnica assumono un'importanza grandissima. È per queste considerazioni che, a parte lo sviluppo, del resto assiduamente perseguito, dell'elettrotrazione, noi riaffermiamo ancora una volta la nostra vecchia persuasione circa l'utilità di intensificare al massimo l'impiego, per il servizio viaggiatori, delle automotrici, le quali consentono di effettuare economicamente, anche su linee a scarso traffico, treni leggeri e frequenti con molte probabilità di richiamare alla rotaia i tiepidi e gli sfiduciati.

Il nostro Paese è stato fra i primi nell'adottare su vasta scala le automotrici, e questo fa onore alla sensibilità progressista dei dirigenti ferroviari e alla capacità tecnica delle nostre industrie, ma, proprio per questo, taluni tipi di esse risultano ormai in arretrato con gli ulteriori perfezionamenti tecnici e costruttivi raggiunti abbastanza rapidamente in questi ultimissimi anni.

Le automotrici Diesel-elettriche con una struttura di materiali leggeri, fra i quali primissimo l'acciaio inossidabile, si dimostrano oggi, così all'estero come da noi, le più rispondenti al nuovo sistema d'esercizio ed hanno dato ovunque i migliori risultati. In una rete di quelle che si sogliono chiamare secondarie, e precisamente sulle ferrovie Calabro-Lucane, la Società esercente ha adottato in larga misura automotrici con trasmissione meccanica ed elettrica, sostituendo con esse alle solite due o tre coppie di treni giornalieri, previste dall'atto di concessione, fino a 10 e 12 coppie di comunicazioni rapide, precise, confortevoli.

Posso dire che su taluni tronchi il traffico è ormai triplicato, anche se le zone servite debbano annoverarsi fra quelle meno ricche della penisola, con bisogni e scambi limitati e prive di attrezzatura industriale. Gli è che oggi anche il più umile contadino sa che il tempo è moneta e richiede alla rotaia quella celerità e quella comodità di cui i mezzi di trasporto su strada gli hanno fatto intravedere i vantaggi.

Per quanto riguarda poi la convenienza di un orientamento costruttivo diretto ad accrescere la leggerezza del materiale trainato, basta considerare l'economia di combustibile o di energia elettrica, che esso

permette di realizzare. Le Ferrovie dello Stato consumano all'incirca nella trazione a vapore 52 chilogrammi di carbone per 1.000 tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate. Un facile calcolo ci dimostra che una vettura, la quale abbia un peso di 10 tonnellate inferiore all'ordinario, porta a risparmiare in un anno di servizio oltre 50 tonnellate di carbone. L'indirizzo tutt'affatto moderno di alleggerire il peso dei convogli ferroviari rappresenta dunque per noi anche un contributo all'autonomia economica.

E così per quanto riguarda la costruzione articolata dei treni che presto entreranno in servizio sulle nostre ferrovie statali, giova ricordare che in America dopo alcuni anni di esperimento, per varie ragioni di carattere tecnico, si ritiene di dovere ritornare ora alla automotrice indipendente a quattro assi, rimorchiante due o più vetture leggere articolate o non, e coll'adozione del normale comando multiplo.

Ed ora alcune brevi osservazioni su di un altro rilevante settore delle attività regolate dal Ministero delle Comunicazioni: le tramvie e le ferrovie concesse. L'importanza di queste imprese e della loro funzione nel quadro dell'economia generale del Paese è troppo spesso misconosciuta.

Direi quasi che la constatazione di questo misconoscimento sta diventando il luogo comune dell'altro luogo comune: la scarsa considerazione in cui i trasporti ferro-tramviari vivono la loro vita nè semplice nè facile. Eppure a dimostrarne l'importanza basterebbe considerare che di fronte ai 7,7 miliardi di viaggiatori-chilometri trasportati sulla rete di Stato, stanno i 2,2 miliardi di viaggiatori-chilometri trasportati sulla rete privata ferro-tramviaria.

È risaputo che in questi ultimi anni la concorrenza esercitata dall'automezzo nei confronti della ferrovia ha notevolmente inciso sui trasporti ferroviari e tanto più su quelli esercitati dalle imprese in concessione, che servono in genere traffico locale e su brevi distanze. Ma il disagio grave ed inquietante di codeste imprese, disagio che si allarga sempre più e che si avvia a diventare irrimediabile se non si adottano le misure necessarie, è — secondo me — dovuto, prima ancora che alla concorrenza, alle condizioni particolarissime in cui l'iniziativa privata si svolge per quanto riflette i trasporti su rotaia.

Create per assolvere ad un pubblico servizio, le tramvie e le ferrovie esercitate dall'industria privata sono chiuse nelle stret-

toie di una legge informata ad una concezione di tali servizi che non è più in armonia con i tempi, mentre la rigidità dei patti di concessione cristallizza il loro comportamento funzionale per la durata di decenni e decenni.

Si parla comunemente di una industria dei trasporti, ma sarebbe errato dare, in questo campo, alla parola industria, il comune significato di una attività produttiva regolata sul principio di una congrua libertà di movimento e di azione.

Anche indipendentemente dalle particolari condizioni attuali, le quali hanno consigliato il bloccamento delle tariffe di trasporto, le ferrovie concesse praticano sempre nelle loro prestazioni un prezzo, che in sostanza non è un prezzo industriale, ma un prezzo politico.

Quasi tutti gli atti di concessione hanno una clausola, che suona a un dipresso così: « Le tariffe da applicarsi ai trasporti sulle linee concesse e le condizioni e norme che regolano i trasporti medesimi saranno quelle che sono o saranno in ogni tempo in vigore sulle Ferrovie dello Stato ». La portata del riferimento è evidente di per sé stessa.

Una sola azienda, per una convenzione stipulata nel 1926, cioè in un tempo fascista, fruisce di una particolare disposizione in materia tariffaria, in quanto la convenzione stessa riconosce testualmente che: « Le tariffe dovranno essere fissate in base a criteri industriali e cioè col concetto di avvicinarsi al costo effettivo dei trasporti con le sole limitazioni dovute alla necessità di incoraggiare e di aumentare sempre più il traffico ». Ecco un indirizzo sanamente realistico, che dovrebbe essere esteso, non appena le condizioni generali lo consentano, a tutta l'attività ferro-tramviaria.

Ma per intanto, poichè lo stato di fatto è quel che è, non sembra azzardato sostenere che le ferrovie concesse — molte delle quali hanno costruito a proprie spese le linee, che allo scadere della concessione passeranno gratuitamente in proprietà dello Stato — dovrebbero, almeno sul terreno fiscale, godere di una parità di trattamento col vettore più importante che è al servizio del Paese, e cioè con le Ferrovie dello Stato.

Praticamente invece non è così.

Durante l'esercizio 1935-36, in conseguenza di esenzioni fiscali di vario genere e di minori spese di trasporto, il carbone è costato alle Ferrovie di Stato lire 88 a tonnellata; a quelle concesse oltre il doppio.

Le ferrovie dello Stato sono esonerate dalle tasse sui carburanti liquidi; le private, per i loro servizi di automotrici su rotaie, le pagano in pieno. Recentemente è stata applicata una tassa sull'energia impiegata nella trazione elettrica; le Ferrovie di Stato ne sono esenti, le concesse no.

Le ferrovie concesse versano allo Stato una tassa erariale e di bollo sui trasporti che, per i viaggiatori ed il traffico merci a grande velocità, raggiunge l'8 per cento dei prodotti lordi; le Ferrovie statali, per un articolo di un decreto del 1919, sempre richiamato in successivi decreti, hanno il beneficio di trattenere, a proprio favore, la quota delle tasse erariali e di bollo, riguardante l'importo degli aumenti tariffari applicati dal dopoguerra a tutt'oggi.

L'esemplificazione mi sembra abbastanza istruttiva e tale da giustificare ampiamente la domanda: è utile ed è giusto che enti, i quali esercitano una stessa industria e sono, per legge, obbligati a vendere le loro prestazioni allo stesso prezzo, siano soggetti a tanta disparità di condizioni in una materia, che si ripercuote direttamente sulla loro vita stessa e sulla loro efficienza economica e funzionale?

Già altra volta, parlando in questa sede, ho avuto occasione di rilevare che taluni interventi — e usiamo pure l'espressione cruda — taluni salvataggi operati dallo Stato in favore di qualche azienda pericolante, non risolvono la situazione; se mai aumentano le prevenzioni e le diffidenze verso un settore di attività, che ha tuttora la sua ragione d'essere e che molto può dare ancora alla economia dei traffici nazionali.

Con aperta franchezza tuttavia dobbiamo ripetere oggi che le condizioni delle imprese ferroviarie concesse sono gravi. Il blocco delle tariffe, la cui necessità è qui fuori discussione, si accompagna ad un sensibile aumento nel costo del personale, dei rifornimenti e delle materie prime, poichè una ferrovia non è fatta soltanto di treni in corsa, ma di costruzioni murarie, di manutenzione della strada ferrata, degli impianti meccanici, ecc., nè la ripresa del traffico è tale da consentire, per ora, immediate prospettive di sensibili entrate ascendenti.

Provvidenze adeguate ed urgenti da parte dello Stato si rendono pertanto necessarie; e Sua Eccellenza il Ministro delle Comunicazioni, nonchè l'Ispettorato generale Ferrovie e Tramvie, i cui valenti funzionari sono a contatto quotidiano coi concessionari, se ne rendono perfettamente conto. Le diffi-

coltà contro le quali urtano, e non da oggi, le legittime aspirazioni delle ferrovie concesse sorgono, soprattutto, nei rapporti con la pubblica finanza; ma noi, malgrado tutto, confidiamo ancora che un piano di pratica collaborazione possa determinarsi tra i due Dicasteri interessati. Talune delle osservazioni, che sono venute esponendo, stanno a dimostrare come l'apporto della Finanza ad un concreto risanamento di questa branca di trasporti più che in un esborso, potrebbe realizzarsi in una rinuncia a gravami, il cui fondamento intrinseco appare dubbio alla luce della logica e lo è certamente sotto il profilo della parità di trattamento con le Ferrovie dello Stato.

Bisogna, insomma, riproporsi ed affrontare decisamente il problema se meglio convenga sanare, di volta in volta, situazioni aziendali, che l'interesse generale esige siano sanate, o non piuttosto dare alle imprese quelle possibilità di vita, che valgano ad incamminarle definitivamente per una strada meno insidiosa e disagiata. Tutto il nodo della questione è qui. E il risolverlo sarà un altro titolo di merito per il Governo Fascista, così sollecito, in ogni campo, del progresso e del benessere economico del Paese. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il camerata onorevole Cao di San Marco. Ne ha facoltà.

CAO DI SAN MARCO. Onorevoli Camerati! L'interessante, e se mi permette il camerata Bibolini, appassionata relazione sul bilancio della marina mercantile...

PRESIDENTE. Non lo faccia diventare rosso! (*Si ride*).

CAO DI SAN MARCO. ...quest'anno presenta una speciale caratteristica: lo studio profondo e competente della situazione della marina da carico nazionale. I dati e le cifre riportate dal camerata Bibolini sono così precisi ed eloquenti, che è superfluo ritornare su di essi; ma è forse opportuno esporre la sintesi delle argomentazioni del Camerata relatore.

La marina da carico costituisce una delle fondamentali attività economiche nazionali. Tutte le nazioni marittime si preoccupano di rafforzare e tutelare la loro flotta da carico. Essa rappresenta il necessario completamento della marina da passeggeri e mista ed anche della marina da guerra. La nostra posizione quasi insulare moltiplica le nostre necessità marinare.

Di fronte a queste sintetiche considerazioni ampiamente dimostrate nella relazione,

sta la constatazione che i due sistemi con cui è possibile incrementare il tonnellaggio di carico: nuove costruzioni e acquisti navi usate all'estero, presentano in questi ultimi anni delle cifre quasi negative.

Da ciò la conclusione che la consistenza della nostra flotta da carico per l'ineluttabile progressivo invecchiamento e per la mancata sostituzione del naviglio demolito, non solo non presenta quell'aumento che sarebbe, più che desiderabile, necessario, ma presenta una diminuzione e un progressivo invecchiamento.

Il Governo Fascista, e in particolare il Ministero delle comunicazioni, ha fatto il possibile, per — possiamo dire — creare quella flotta della marina mercantile che l'avvento del Fascismo aveva trovato debole e inefficiente.

Recentemente è stato provveduto a sistemare la marina passeggeri; circostanze contingenti hanno impedito il necessario, ulteriore sviluppo della marina da carico; ma non è senza legittimo orgoglio che possiamo constatare come gli sforzi del Governo, degli armatori e della gente di mare abbiano permesso affrontare e superare le difficoltà della campagna etiopica, mantenendo quasi intatti i servizi di linea.

Ma la soluzione del problema della marina da carico si presenta in tutta la sua urgenza. È doveroso riconoscere che tale problema è sempre più apprezzato dal Paese in tutta la sua importanza e in questi ultimi tempi l'organizzazione corporativa dello Stato ha dato i suoi notevoli frutti anche in questo campo, ponendo allo studio e attirando l'attenzione del Paese sulla questione della efficienza della marina da carico in genere e in particolare sul problema delle nuove costruzioni.

Sulla possibilità di nuove costruzioni, specialmente di navi da adibire a traffici speciali e a servizi di linea da carico, ha riferito ai ministri competenti un Comitato tecnico intercorporativo. È ora urgente passare, nei limiti delle possibilità del momento, a una attuazione di tali voti.

Circa gli acquisti di seconda mano non si insisterà mai abbastanza perchè venga abbandonata la prevenzione sull'acquisto di navi vecchie, poichè per trasporti poveri, di massa e che logorano la nave saranno sempre usate più economicamente le navi vecchie.

Ma a questo proposito è bene richiamare l'argomentazione fatta dall'on. Bibolini. Dal 1934 al 1936 si è dovuto pagare in noli esteri circa 14 milioni di sterline. Or bene, se si fosse

messo a disposizione degli armatori, gradualmente, una somma non superiore ad un milione e 500 mila sterline, la nostra flotta da carico si sarebbe potuta arricchire di circa 500 mila tonnellate di stazza lorda, tonnellaggio che avrebbe a sua volta fruttato noli in valuta estera in parte e in parte avrebbe sostituito i noleggi attualmente resi necessari all'estero, risparmiando in questo campo l'esodo di valuta.

La Giunta del Bilancio ha considerato meritevole d'esame l'aspirazione degli armatori da carico perchè il premio di navigazione sia mantenuto come istituto; di modo che possa entrare in funzione in momenti di crisi per cessare invece in momenti di noli remunerativi.

Si obietta, a tale proposito, che attualmente i noli sono remunerativi, ma non si considera che la particolare attività delle navi da carico e dell'attività armatoriale in genere presenta delle caratteristiche di lunga depressione seguite da brevi, se pure, talvolta, notevoli rialzi. È in questi momenti che occorre rifarsi delle perdite subite, e munirsi possibilmente delle scorte necessarie. Non si considera che la marina da carico è da pochi mesi uscita da una delle più aspre e certamente più lunghe crisi che si sia conosciuta; e non appare giusto che ai primi segni della ripresa si voglia senz'altro abbandonare un sistema, che potrebbe dare all'armatore la possibilità di fare i suoi ammortamenti sospesi nei momenti della più dura crisi ed apprestarsi ad aumentare e migliorare la propria efficienza.

Noi non possiamo che augurarci che la ripresa sia definitiva e non semplicemente dovuta a cause contingenti; ma certo è che il non voler accogliere la richiesta del mantenimento del premio di navigazione come istituto, mantenendolo invece solo per alcuni traffici e per alcune navi, riducendo così lo stanziamento a somme assolutamente inadeguate, appare per lo meno prematuro. Come è apparso prematuro un tale provvedimento a delle nazioni marinare che non sono tra le ultime, come l'Inghilterra e la Francia, che hanno conservato il premio di navigazione, e ad altre nazioni marinare, che con altri sistemi diretti o indiretti sussidiano fortemente la marina da carico.

Ma siamo sicuri che anche in questo settore il Governo fascista provvederà tempestivamente.

Il fatto più notevole verificatosi nell'ultimo decorso anno nel settore mercantile è senza dubbio il nuovo ordinamento della marina di linea.

Tale nuovo ordinamento, mentre è la risultante necessaria degli anteriori provvedimenti di concentrazione e dell'assestamento e relative revisioni dei servizi già adottati, costi-

tuisce anche l'applicazione dei principi esposti dal Duce nel suo memorabile discorso del 23 marzo dello scorso anno all'Assemblea delle Corporazioni.

Il concetto fondamentale che ha ispirato il nuovo ordinamento è quello del raggruppamento delle linee e dei servizi secondo i vari settori di traffico. I servizi già gestiti da nove società sono stati concentrati in soli 4 raggruppamenti armatoriali, oltre ad una piccola società per i servizi locali per l'alto Adriatico. A ciascuno dei quattro gruppi è stato assegnato un settore di traffico; ad un organo centrale che ha preso il nome di Società finanziaria marittima, « Finmare », è stato affidato il compito di assicurare il collegamento e il coordinamento tecnico delle nuove Società di navigazione.

Tale nuovo ordinamento ha reso possibile assegnare le 215 navi costituenti le flotte delle cessate Società, per un complesso di 1 milione e 287 mila tonnellate di stazza lorda, a servizi per i quali, a seguito di accurato studio delle specifiche esigenze di ognuno di essi, risultarono più adatte, conseguendo così una più razionale ed efficace utilizzazione di tutto il materiale esistente.

Ha rimosso inoltre le grandi difficoltà che la maggior parte delle cessate Società incontravano per provvedere al rinnovamento del materiale. Le nuove indispensabili costruzioni venivano infatti differite di anno in anno per l'impossibilità di far fronte al relativo fabbisogno finanziario.

Il nuovo ordinamento, con l'accelerata razionale utilizzazione del materiale esistente, non solo ha consentito di conseguire nel complesso una riduzione del numero delle navi da costruire, con una riduzione quindi di spese, pur mantenendo la necessaria efficienza alle varie linee, ma ha consentito di preparare un programma completo ed organico di nuove costruzioni da svilupparsi gradualmente per la regolare rinnovazione del materiale, senza la necessità dell'intervento finanziario dello Stato. Ciò perchè la struttura economica e finanziaria delle nuove Società è stata studiata in modo che le stesse possano far fronte agli oneri delle nuove costruzioni, principalmente attraverso le disponibilità lasciate dagli ammortamenti del materiale attuale. Così per il primo quinquennio è stata prevista la costruzione di 44 navi per circa 240 mila tonnellate di stazza lorda. Sono inoltre previste importanti trasformazioni delle navi « Augustus » e « Roma », la cui esecuzione consentendo di mettere su basi più efficienti i servizi celeri, permetterà di spostare opportunamente altro materiale

tra le linee del settore delle Americhe, in modo da rendere le linee stesse più organicamente sistemate, e di maggiore rendimento.

È da rilevare che il nuovo materiale da costruire in questo primo periodo quinquennale comprende navi per linee da carico per circa 145 mila tonnellate di stazza lorda, il che rappresenta un buon passo per il rinnovamento della flotta da carico di linea, che è di tanto interesse per agevolare la penetrazione economica sui mercati d'oltremare, ed assicurare in ogni tempo i rifornimenti di materie prime indispensabili alla vita della Nazione, e questo in perfetta collaborazione ed armonia con le linee da carico non sovvenzionate.

Il programma di nuove costruzioni, organico e totalitario, per tutto il complesso dei servizi di linea, assicura ai nostri cantieri un lavoro rilevante per una lunga serie di anni. Nei soli primi cinque anni sono 200 milioni annui di lavoro su cui i cantieri possono contare. Da osservare inoltre che tale programma presenta una notevole possibilità: e cioè quella di favorire la specializzazione dei cantieri navali, fra i quali potranno ripartirsi le ordinazioni per « tipo » di navi occorrenti. Con la nuova sistemazione è possibile poi conseguire un miglioramento nella efficienza ed intensità dei servizi, specie sulle linee di grande interesse internazionale. Basta rilevare, al riguardo, che il migliatico complessivo annuo, previsto dal nuovo assetto dei servizi, supera di 300 mila miglia la percorrenza risultante dal precedente ordinamento; ed essendosi ridotti alcuni servizi a carattere locale o riguardanti zone di scarsa importanza, ed essendosi per contro intensificati i servizi su linee di grande interesse internazionale, la capacità effettiva di trasporto merci e passeggeri si è accresciuta in misura superiore a quella corrispondente all'aumento del migliatico percorso. E poichè ogni Società deve specializzarsi in un solo settore, ne deriva la possibilità di una più efficiente organizzazione di acquisizione di traffico e un maggiore rendimento di uomini, che si traduce in minor costo.

Nei riguardi particolari delle comunicazioni con l'Impero è da rilevare che il nuovo ordinamento oltre a dare 254 partenze annue regolari dai porti della Madre Patria, di cui 157 dai porti del Tirreno e 97 dai porti dell'Adriatico, assicura la possibilità di un più facile sfogo dei prodotti dell'Impero, non solo verso il mercato italiano, ma anche verso quelli internazionali, specie africani ed orientali, con

i quali ultimi i porti dell'Impero sono direttamente collegati.

Infine debbo rilevare che il nuovo ordinamento, pure avendo attuato una notevole concentrazione di organismi marittimi, non impone alcun sacrificio al personale navigante. Le circa 20 mila persone, costituenti gli equipaggi delle navi delle cessate società, troveranno tutte la loro sistemazione nei nuovi organismi, poichè la concentrazione conseguente al nuovo ordinamento non significa riduzione di servizi o diminuzione del numero delle navi, bensì riorganizzazione con intensificazione dei servizi esistenti o istituzione di nuovi in relazione alle mutate esigenze dei traffici, nonchè più efficiente utilizzazione delle navi.

Anche nei rapporti del personale amministrativo è da ritenere che la riduzione possa essere limitata agli elementi più anziani, che avrebbero dovuto, o sarebbero prossimi, a lasciare il servizio per limiti d'età. Comunque speciali provvidenze sono state previste anche in questi casi.

Sistemati così i servizi di linea in modo che i benefici frutti non tarderanno a rendersi evidenti, incoraggiata e sostenuta come merita la marina da carico, per le considerazioni che ho dianzi esposto, la Marina Mercantile Nazionale, per opera del Governo Fascista, per la collaborazione degli armatori e della gente di mare, della gente di mare che ha dato così notevole contributo d'infaticabile attività e così notevole sacrificio di vite alla impresa etiopica, la Marina mercantile nazionale si avvia a diventare sempre più efficiente ed efficace strumento della grandezza e della potenza della Patria (*Vivi applausi*).

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

ARCIDIACONO. Nella sua relazione il camerata Bibolini accenna alla deficienza che si verifica in tutte le marine, sia da guerra, sia mercantile, dei macchinisti navali. C'è effettivamente nei nostri istituti nautici, come in tutte le altre marine, una mancanza di allievi macchinisti, ossia di giovani che dovranno andare poi sulle navi a condurre le macchine. L'onorevole Bibolini dice che bisogna prendere dei provvedimenti urgenti. Uno dei provvedimenti da prendere — io dico al camerata Bibolini — è quello di cominciare dagli armatori. A bordo i macchinisti navali sono un po' confusi con gli operai e coi fuochisti. Basta andare a bordo delle navi da carico per rendersi conto della vita che fanno questi giovani, dopo aver speso circa 14 anni sui banchi delle scuole. Infatti questi giovani, quando sono imbarcati come macchi-

nisti, fanno turni di guardia sei e sei. Questi piroscafi da carico, che fanno la spola tra i nostri porti e i porti del nord Europa, passano la loro vita quasi sempre in mare...

BIBOLINI, *Relatore*. Ma chi l'ha detto questo? Fanno quattro e quattro, non è possibile fare sei e sei!

ARCIDIACONO. Fanno sei e sei.

BIBOLINI, *Relatore*. Fanno quattro e quattro.

ARCIDIACONO. O quattro e quattro, o sei e sei, è lo stesso (*Commenti*).

BIBOLINI, *Relatore*. Sei e sei è impossibile!

PRESIDENTE. Onorevole Bibolini, non si inquieti! Tanto lui vede le cose dall'alto. (*Si ride*).

ARCIDIACONO. Non confondiamo il personale di macchina col personale di coperta. Il personale di coperta fa quattro e quattro. (*Interruzione del deputato Bibolini*). Andremo a vedere a bordo.

Del resto, ammettiamo pure quattro e quattro!

PRESIDENTE. È arrivato anche lui: quattro e quattro! (*Si ride*).

ARCIDIACONO. Allora, quattro e quattro, ovvero sei e sei, su ventiquattro ore ve ne sono dodici di lavoro.

BIBOLINI, *Relatore*. Lo ha affermato anche il Presidente! Sono, soltanto otto ore!

LEMBO. Quattro di ripresa su tre bordate, sono otto ore ufficiali. Però bisogna dire che proprio per la deficienza degli ufficiali macchinisti, e per determinati traffici mediterranei, che sono gravi quanto quelli del Nord-Europa, molto spesso la norma tassativa delle otto ore di lavoro, viene messa da parte.

ARCIDIACONO. Nel Mediterraneo fanno sei e sei!

BIBOLINI, *Relatore*. Quando si parte dalla Spezia e si va a Livorno, si impiegano appena quattro ore. Non è possibile nei piccoli traffici....

PRESIDENTE. Onorevole relatore, lei, per regolamento, ha diritto di parlare per ultimo, ed allora potrà dire tutto quello che vuole.

Per ora è bene che cessi questo giuoco alla morra (*Si ride*).

ARCIDIACONO. Ammettiamo pure che facciano le quattro ore anche nei grandi piroscafi. Allora abbiamo che un macchinista, mentre una volta aveva l'ingrassatore, oggi non glielo avete dato più, perchè nel momento di crisi fu necessario stringere la cinghia, e l'avete stretta sul personale di bordo, ma, nei momenti grassi non siete ritornati alle

tabelle d'equipaggiamento di prima; ed i macchinisti lavorano come nel momento di crisi!

BIBOLINI, *Relatore*. Niente affatto!

PRESIDENTE. Onorevole Bibolini, per ora lasci l'ingrassatore all'onorevole Arcidiacono! (*Si ride*).

ARCIDIACONO. Questa è una delle cause principali perchè tutti si allontanano dalla professione di macchinisti! Bisogna ben sentirli!

Un'altra cosa che risalta nella relazione è la questione degli alloggi, a bordo delle navi.

Qui naturalmente parliamo delle navi da carico. Accennando alla marina da passeggeri, la relazione dice che, per la struttura della nave, gli alloggi per i passeggeri finiscono col sacrificare quelli degli equipaggi. Io invece parlo della marina da carico. Nella marina da passeggeri sappiamo come vivono i marinai.

Hanno un trattamento tutto diverso.

BIBOLINI, *Relatore*. Sfido io!

ARCIDIACONO. Lasciamo stare! Hanno un trattamento tutto diverso!

Invece in quella da carico gli alloggi lasciano molto a desiderare e ciò dipende dal fatto che voi comprate navi vecchie, di seconda mano, in Inghilterra e dite: se ci vivevano gli inglesi, ci possono vivere anche gl'italiani.

Ora questo non è vero. Perchè in Italia si deve vivere diversamente! Potete spendere diecimila o ventimila lire di più quando avete speso mezzo milione per comprare una nave, e mettere gli alloggi in condizioni tali da potere offrire un riposo, in quelle poche ore che il marinaio ha per il riposo.

Ed essi fanno quattro e quattro!

E siccome nessuno sa che cosa significhi quattro e quattro, vi spiego che quando un marinaio, a mezzanotte, lascia il ponte di guardia, prima che vada a dormire si fa mezzanotte e mezza; e poi, se il tempo è brutto, lo chiamano venti minuti prima delle quattro del mattino: fate il conto che cosa dorme questo marinaio. Se poi aggiungete che spesso, quando arriva alla cuccetta, la trova bagnata.... (*Commenti*).

Sì, sì. Succede!

BIBOLINI, *Relatore*. Come si vede che non ha navigato più da vent'anni!

ARCIDIACONO. No! Ho fatto il mozzo, ho fatto il marinaio, ed ho fatto l'ufficiale e sono pronto a qualunque verifica: andiamo sui bastimenti da carico italiani!

PRESIDENTE. Onorevole Arcidiacono, aspettiamo la buona stagione!

ARCIDIACONO. Siccome poi il relatore accenna ai nuovi provvedimenti che saranno presi dallo Stato fascista circa il miglioramento degli alloggi, e dice che si deve pensare per i nuovi bastimenti da costruire, io dico invece che bisogna pensare anche a mettere a posto i vecchi bastimenti che oggi sono in servizio. Perchè io ne ho visti certuni in cui gli alloggi sono assolutamente impraticabili. (*Interruzione del deputato Bibolini*). Andiamo quando ti piace, caro Bibolini, su qualche nave da carico....

PRESIDENTE. Onorevole Arcidiacono, non faccia dialoghi e tanto meno faccia proposte all'onorevole Bibolini! (*Si ride*).

ARCIDIACONO. Quindi pregherei il Ministero delle comunicazioni, nell'emanare questi nuovi provvedimenti circa gli alloggi, di tener conto che oggi vi sono navi da carico in servizio che hanno degli alloggi in cui il personale non trova quel conforto che noi tutti, come buoni fascisti, desideriamo.

Un altro problema, o meglio un'altra raccomandazione che io faccio al Ministero delle comunicazioni, è quella circa la concessione delle riduzioni ferroviarie ai marinai della marina mercantile. Mi risulta che ci sono delle trattative in corso fra la Federazione della gente del mare ed il Ministero delle comunicazioni circa la concessione di questa riduzione. È una cosa attesa da tanto tempo dai marittimi.

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. Riduzione delle tariffe ferroviarie?

ARCIDIACONO. Appunto, delle tariffe ferroviarie. Questi marittimi, che stanno fuori due o tre anni, non riescono con le paghe che hanno a mettere da parte quel tanto che è necessario per andare a trovare le proprie famiglie, quando vengono concessi quei pochi giorni di permesso durante le soste delle navi nei porti del Regno. Se i marittimi della marina da passeggeri possono trasportarsi le famiglie nei porti di armamento, perchè si conoscono quali sono le linee e i porti che le navi toccano, quelli della marina da carico vanno saltuariamente da un porto all'altro e tante volte un povero marinaio, che ha la famiglia in Calabria o in Sardegna o in Sicilia, da Genova per raggiungere la sua casa non ha denaro sufficiente per comprarsi il biglietto di andata e ritorno. Ora si potrebbe concedere questa riduzione ferroviaria, naturalmente disciplinandola; ossia, di volta in volta, il comandante della nave rilascia una letterina da consegnare alla Capitaneria del porto, che dopo un controllo sul ruolo

della nave cui appartiene l'inscritto, può rilasciare lo scontrino di riduzione. Così non ci saranno abusi di sorta.

Sono queste le considerazioni che ho fatto in forma di raccomandazione a Sua Eccellenza il Ministro delle comunicazioni, e sono sicuro che esse saranno bene accette alla Marina Mercantile italiana, dove i marinai sono sempre pronti — abituati come sono — a sacrificarsi per il benessere della nostra Patria. (*Vivi applausi*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole camerata Bono.

**BONO.** Onorevoli camerati, mentre la Nazione si prepara a celebrare con entusiastica esultanza il primo annuale dell'Impero, non ritengo superfluo ricordare il contributo dato al grande evento dalla Marina mercantile. Essa infatti ha assolto il suo compito ponderoso e spesso, non scevro di difficoltà nella maniera più brillante, e con lo stesso spirito di consapevolezza, di abnegazione e di arditismo con cui i suoi equipaggi hanno tante volte rintuzzato nei porti stranieri le provocazioni diffamatorie di quanti tentavano di ostacolare, denigrare o svalutare la mirabile impresa dell'Italia fascista.

La Marina mercantile, sia libera che sovvenzionata, ha risposto in pieno al suo compito, provvedendo alle molteplici ed eccezionali esigenze del momento, senza compromettere minimamente il funzionamento di quelle linee celeri che costituiscono un nostro giusto vanto ed orgoglio.

Tutte le società gareggiarono in nobile emulazione: dal « Lloyd Triestino », di cui si è compiuto pochi mesi fa il centenario, alla « Tirrenia »; dall'« Italia » alla ex « Cosulich », alla « Libera Triestina », e a tutte le altre.

Questo organismo marinaro, creato dal Regime, forgiato attraverso l'opera appassionata di Costanzo Ciano...

**PRESIDENTE.** Sono ormai passati tre anni!

**BONO.** ...è stato, coi provvedimenti adottati nello scorso dicembre, ancora potenziato attraverso la concentrazione delle società sovvenzionate in rapporto ai vari settori del traffico.

Uno dei maggiori fra i tanti errori del passato Regime fu di dimenticare, o di non apprezzare nel suo giusto valore, la posizione geografica dell'Italia, che costituisce un grande molo lanciato nel centro del Mediterraneo, smistatore dei trasporti fra Oriente e Occidente, con una serie di porti vicinissimi al canale di Suez, principalmente Brindisi, Bari

e Napoli, quest'ultimo equidistante sia da Gibilterra che da Porto Said, mentre i porti di Genova, Venezia, Trieste e Fiume costituiscono i collegamenti con il cuore dell'Europa.

La nostra Nazione è dunque essenzialmente interessata allo sviluppo dei traffici sul mare, da cui deve trarre le fonti precipue della sua ricchezza. L'opera di riorganizzazione e di raggruppamento dei servizi marittimi iniziata dal Regime Fascista, resa efficiente con imponenti costruzioni, è stata ora continuata, secondo le direttive del Capo del Governo, che ha voluto la creazione di pochi e saldi organismi marinari.

Questa, la nota saliente della riforma attuata col Regio decreto 7 dicembre 1936-XV e che ci consente di guardare con sicurezza il presente e l'avvenire, specie in relazione al programma delle nuove costruzioni, attraverso le quali l'attuale flotta verrà gradualmente sostituita e rinnovata.

La recente sistemazione, che ha portato all'assorbimento di varie società: la « Cosulich », la « Libera Triestina », la « Veneziana », l'« Adria » e la « Sarda », è stata improntata ad un criterio di carattere geografico e mentre tutti i servizi per l'Impero, quello oltre Suez, la linea celerissima per la Colonia del Capo, sono accentrati nel « Lloyd » cui indubbiamente è stato affidato un compito pari alle sue provate possibilità ed alle tradizioni marinare di Trieste e della Venezia Giulia; le linee per il Levante, Mar Nero sono accentrate nell'« Adriatica », che parte di questi servizi già esercitava con un gruppo di ottime motonavi.

Tirreno ed Adriatico, sono stati portati su di un piano di perfetto equilibrio, unitamente ad una efficiente valorizzazione dei grandi porti, da cui si irradia il lavoro per i porti minori.

I vari scali sono congiunti oggi da navi celerissime e di lusso a tutti i paesi del mondo, e vale rilevare che proprio qualche giorno fa si è iniziata la linea quattordicinale per l'Estremo Oriente da Trieste e Genova, con scali a Napoli e Brindisi. Alle tre unità preesistenti, che già tanti allori hanno raccolto, ne è stata aggiunta una quarta di maggior mole, il « Conte Biancamano », e la linea prolungata fino a Manilla.

Al riguardo mi sia consentito di formulare voti perchè, al più presto, sia possibile realizzare la congiungente Sciangay-S. Francisco di California, la qual cosa permette alla bandiera italiana di compiere, attraverso linee celerissime, il giro del mondo.

**PRESIDENTE.** È l'unica che manchi.



BONO. Il programma predisposto dal Capo del Governo ed eseguito dall'Onorevole Ministro delle comunicazioni, comprende, come ho già fatto cenno, non soltanto la riorganizzazione delle linee e dei servizi, quanto la costituzione di un possente organismo regolatore quale la « Finmare », che ha già iniziato il suo lavoro, ed è da ritenere che, superate le prime difficoltà, proceda nel difficile cammino con ritmo sempre più celere e soprattutto con unicità di direttive.

Tra i compiti più notevoli devoluti alla « Finmare » vi è quello di finanziare le nuove costruzioni, e di invigilarne la esecuzione.

A nessuno sfugge l'importanza del rinnovamento della flotta mercantile, problema di primo piano, anch'esso affrontato questa volta in obbedienza alle direttive del Duce.

Ragioni di opportunità e di brevità mi consigliano di non addentrarmi in un esame particolareggiato delle nuove costruzioni navali in rapporto alle esigenze del traffico, che in quest'ultimo semestre segna una notevolissima ripresa di cui essenzialmente fruiscono le nostre superbe unità.

Invero il problema delle costruzioni investite sia la marina sovvenzionata, che quella libera, la quale ultima, mentre va disciplinata nelle eventuali interferenze su linee esercitate dalla prima, dovrà essere efficacemente sorretta.

Mi sia però consentito, a proposito delle nuove costruzioni, raccomandare vivamente a Sua Eccellenza il Ministro, ed ai dirigenti della « Finmare », la sollecita impostazione del gruppo motonavi da 5 mila tonnellate, per la linea del Nord Europa, la quale verrà prolungata fino a Goteborg e sdoppiata verso gli scali del Baltico.

La costruzione di queste unità, dotate di stive refrigerate, investe in pieno la esportazione dei prodotti ortofrutticoli del Mezzogiorno e la riconquista di buone posizioni su quei mercati ove la concorrenza straniera ha notevolmente danneggiata la nostra produzione.

Per il momento è da rilevare che, come per altre linee è stato possibile sfruttare in modo veramente lodevole il naviglio attualmente disponibile, sarebbe forse opportuno studiare la possibilità di sostituire gli antiquati tipi « Manzoni » con unità più efficienti e, soprattutto, più celeri.

Abbiamo proprio in questi giorni salutato con legittimo orgoglio il successo conseguito dal « Biancamano » e lo sdoppiamento della linea celerissima dell'Estremo Oriente con partenze quindicinali dal Tirreno e dall'Adria-

tico ed è perciò che non dubitiamo che la raccomandazione fatta per il miglioramento di quella per il nord Europa possa costituire oggetto di benevolo esame e di favorevole soluzione.

Il problema delle comunicazioni marittime, in rapporto alla situazione geografica del nostro Paese, non può concepirsi isolatamente, chè esso interferisce e si ricollega intimamente a quello dei trasporti ferroviari.

Anche in questo campo il Regime prosegue nella attuazione del suo programma di realizzazioni, di cui due sole sarebbero sufficienti per additare al plauso della Nazione dirigenti e tecnici: la elettrificazione della Napoli-Reggio e l'attuazione dei treni aerodinamici. Ormai le grandi distanze sono fortemente abbreviate fra sud e nord, ed equilibrata la situazione di svantaggio creata alle regioni meridionali dalla eccentrica posizione geografica.

Queste realizzazioni consentono ai viaggiatori in arrivo da paesi d'oltremare, di raggiungere il nord ed il centro Europa in poche ore, attraverso i nostri valichi di frontiera.

Ne consegue, anche, in rapporto alle intensissime comunicazioni con le regioni dell'Impero, la maggiore importanza assunta da taluni porti nazionali, fra i quali, essenzialmente, Napoli e Brindisi.

Su quest'ultimo mi si consenta di richiamare in particolar modo l'attenzione dei superiori organi dirigenti, non certo per uno spirito di campanilismo, che mi si potrebbe facilmente imputare, ma perchè ritengo necessario mettere in evidenza dati di fatto che non sono molto noti e che stanno a dimostrare che il problema delle comunicazioni, che riguardano Brindisi, non ha una importanza locale, ma investe gli interessi e qualche volta il decoro della Nazione.

Innanzitutto desidero ringraziare Sua Eccellenza Benni per aver tenuto in considerazione le segnalazioni che gli avevo fatto circa la posizione dei porti dell'Adriatico nei riguardi delle comunicazioni per l'Africa Orientale Italiana.

Il traffico nel porto di Brindisi, specie per ciò che concerne i passeggeri in arrivo e partenza, presenta un notevole e confortante aumento.

Negli anni 1935-36 si è avuta una contrazione in conseguenza del periodo sanzionistico, mentre il primo semestre del 1937 segna già una ripresa notevolissima, ed in tali proporzioni che ogni previsione è largamente superata.

Ora, se Napoli è congiunta alla capitale ed al resto del Regno da comunicazioni ferroviarie rapidissime, lo stesso non può, certamente, dirsi per Brindisi e Bari.

La stazione di Brindisi, specialmente, richiede adeguate trasformazioni e miglioramenti sui quali ebbi già personalmente ad invocare la benevola attenzione di Sua Eccellenza Benni.

Questa stazione, infatti, si trova in uno stato che non esito a definire deplorabile, mancando di requisiti di fondamentale importanza e presentando deficienze che si manifestano sempre più gravi quanto maggiormente si incrementa il traffico dei passeggeri italiani ed esteri.

Pertanto, mentre non posso non additare con viva riconoscenza le provvide disposizioni adottate dal Governo per la costruzione della nuova stazione marittima che sarà veramente degna delle gloriose tradizioni del porto di Brindisi — in cui si eleva, maestoso ed ammonitore, il monumento nazionale al Marinaio d'Italia — desidero rinnovare all'onorevole Ministro la preghiera, che già gli rivolsi, per una decorosa sistemazione dello scalo ferroviario centrale, le cui condizioni appariranno ancora più tristi, quando esso verrà sottoposto al facile confronto con la nuova costruzione.

Infatti il fabbricato della stazione è rimasto quasi completamente allo stato prebellico. Non ha una pensilina esterna accessibile ai veicoli mentre i bagagli, che vengono trasportati dalla dogana, non trovano alcun riparo presso l'ufficio accettazione, ove devono necessariamente soffermarsi.

Nell'interno, poi, la situazione non è affatto migliore, chè mentre vi sono quattro binari per il servizio viaggiatori, con un movimento intensissimo, soltanto quello più vicino al fabbricato è protetto dalla pensilina, mentre i marciapiedi esistenti fra le altre linee sono del tutto scoperti.

E poichè manca un sottopassaggio che consenta di raggiungere i marciapiedi più lontani senza attraversare i binari, è facile immaginare la confusione, ed il conseguente pericolo che vengono a determinarsi, specie nei giorni di pioggia e nei casi — e sono frequentissimi — in cui avvengono coincidenze di arrivi e partenze sulle varie linee.

Ne consegue evidente la necessità che l'Amministrazione ferroviaria attrezzasse la stazione dell'indispensabile sottopassaggio e di altre due pensiline interne.

Ho detto che il problema di Brindisi, sotto questo riguardo, non è di natura locale, ma riveste un carattere nazionale.

Infatti lo scopo dei lavori richiesti, più che all'opportunità di completare l'attrezzatura di una città di indubbia importanza, si riferisce ad una questione che riguarda il decoro del nostro Paese, tenuto conto che i numerosi forestieri che sbarcano a Brindisi per poi raggiungere in ferrovia le altre mete del loro viaggio, ricevono in tale città la prima impressione dell'Italia Fascista e, nel caso speciale, dell'organizzazione turistica e commerciale della nostra Nazione.

Naturalmente queste considerazioni dimostrano come la cosa sia urgente, anche in vista dell'eccezionale movimento che si verificherà in quello scalo durante l'esposizione internazionale di Roma del 1941.

Altro problema di ovvia importanza ed urgenza è quello riguardante l'elettrificazione del tratto ferroviario Foggia-Brindisi-Lecce, del quale già mi occupai in questa Camera nel marzo dello scorso anno.

Nel ringraziare S. E. Benni degli affidamenti che allora si compiacque dare in merito, desidero ricordare che tale problema è connesso con quello del raddoppio del binario sullo stesso tratto il che, con l'impiego di materiale rotabile adeguato ai traffici internazionali, che fanno capo ai porti di Bari e Brindisi, metterà la dorsale adriatica in condizione di piena efficienza e parità con quella del Tirreno.

Infine ritengo necessario richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sull'opportunità che, in seguito alla elettrificazione della Napoli-Reggio, venga adottato analogo provvedimento per la linea Battipaglia-Napoli-Brindisi, che è definita la « ferrovia dei tre mari » e della quale a nessuno può sfuggire la segnalata importanza, non soltanto dal punto di vista commerciale, ma anche da quello strategico.

Congiungere con rapidi mezzi di comunicazione, con una linea interna di intuitiva sicurezza il Tirreno, lo Jonio, e l'Adriatico, significa creare un collegamento fra i porti di Napoli, Taranto e Brindisi, la qual cosa darebbe un incremento di eccezionale valore all'attrezzatura del Mezzogiorno nei riguardi delle comunicazioni, dai punti di vista dei traffici turistici e commerciali e da quello della difesa nazionale.

Da ciò scaturisce la necessità di predisporre l'allacciamento diretto della Battipaglia-Metaponto alla Bari-Matera, anche

per valorizzare le terre attraversate da questa ultima linea.

Confido che S. E. Benni vorrà valutare questi problemi in tutta la loro peculiare importanza.

Onorevoli Camerati, le mie sommarie considerazioni portano alla conclusione che l'Italia Imperiale, anche nel campo delle comunicazioni marittime ferroviarie ed aeree, ha realizzato significativi primati nel mondo, nonostante l'esigenezze militari che negli anni 1935-36 s'imposero e sovrapposero e nonostante l'applicazione delle sanzioni.

Tali eventi non soltanto non rallentarono il ritmo di vita della Nazione in ogni campo, ma ci spinsero verso nuove mete e nuove conquiste.

La bandiera italiana è presente ovunque, sulle grandi vie d'acqua battute dal naviglio mondiale di gran traffico; le nostre superbe navi meritano ed hanno la preferenza dei viaggiatori e dei turisti, specie di quelli diretti all'Italia.

Le realizzazioni acquisite sono imponenti; favorevoli gli auspici per il futuro. Anche nel campo marinaro l'Italia, memore del suo passato, avrà un avvenire luminoso, degno dell'epoca di Mussolini. (*Vivi applausi*).

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

Non essendo presente, si intende che vi abbia rinunciato.

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

FRANCO. Onorevoli camerati, consentite di intrattenermi brevemente su di un argomento attinente al bilancio della marina mercantile, e che io ritengo vada trattato in questa sede. Mi riferisco particolarmente ai compensi di navigazione per la marina libera da carico ed alla mozione della Corporazione della zootecnia e della pesca, approvata pure dal Comitato corporativo centrale, relativa alla estensione di tali compensi di navigazione alla marina da pesca, specialmente a quella che pesca oltre gli stretti.

Ho detto di ritenere che questo argomento va esaminato nella sede di questo bilancio, sia perchè è qui che si parla di compensi di navigazione, sia perchè esiste pure al Ministero delle comunicazioni una divisione pesca.

Inoltre, io credo che si debba parlare qui di questo argomento, per il suo non trascurabile aspetto politico.

D'altra parte, io mi domando: non è forse la nave da pesca, in quanto nave, del tutto dipendente dalle leggi e dalla disciplina sulla

marina mercantile; di competenza quindi del Ministero delle comunicazioni?

Dal momento della sua impostazione e costruzione in cantiere, alla iscrizione sul registro navale e nelle matricole delle Capitanerie di porto, al ruolo di equipaggiamento, al registro di bordo, a qualunque altro atto che la riguarda, la nave da pesca è soggetta al Codice ed al Regolamento della marina mercantile.

Nel 1927, proprio il Ministero delle comunicazioni, allo scopo di dare modo all'industria della grande pesca di disporre di personale sufficiente ed idoneo, si fece promotore del Regio decreto-legge 14 aprile 1927, che stabilisce precisamente nuove norme intese ad agevolare l'industria della pesca. Non basta: la nave da pesca non è esclusa, nè potrebbe mai esserlo, dalle agevolazioni e dai compensi stabiliti dalla legge del 1926 circa i provvedimenti a favore delle costruzioni navali.

Perchè mai quindi, mi domando ancora, deve essere esclusa invece dalle provvidenze circa i compensi di navigazione? Perchè, si dice, la materia è di competenza del Ministero dell'agricoltura. Ma, io osservo: se la pesca può essere di competenza di questo Ministero, la navigazione di una nave, sia pure adibita alla pesca, di quale Ministero è competenza?

Non posso credere perciò che una semplice eccezione di competenza amministrativa possa fare arenare questo problema importante e vitale per la marina da pesca.

A prescindere d'altronde dalle considerazioni che riguardano il coordinamento e la unificazione dei servizi della marina da pesca, problema brillantemente trattato dall'onorevole Coceani nel suo discorso sul bilancio dell'agricoltura, e che è sperabile possa essere infine affrontato e risolto dall'unificatore Regime fascista, la questione dei compensi di navigazione alla marina da pesca non può essere separata dai compensi della marina da carico. Quando la pesca fu affidata alle cure del Ministero dell'agricoltura, in Italia non esisteva neppure un battello a propulsione meccanica adibito a tale attività. Oggi ve ne sono qualche migliaio e già da qualche tempo l'armamento da pesca costruisce ed esercita navi che oltrepassano gli stretti e portano, sia pure con grave sacrificio e talora con temerario ardimento, la bandiera italiana in lontani mari, in nobile gara con l'armamento da pesca internazionale.

Se la marina da carico ha diritto e necessità — come dimostra chiaramente nella sua

relazione l'onorevole Bibolini e come l'onorevole Cao ha qui ripetuto ed io condivido pienamente — di continuare a godere dei compensi di navigazione, onde sostenere meglio la concorrenza estera, a maggior ragione, io ritengo, la marina da pesca, specialmente quella che va oltre gli stretti, deve godere di eguali, se non superiori, compensi, date le sue peculiari esigenze e caratteristiche.

Non so proprio concepire, e mi sembra assurdo, che una nave mercantile, che per esempio si reca a Terranova e fa un carico di merluzzo salato, debba avvantaggiarsi di compensi di navigazione, mentre la nave che si reca egualmente a Terranova e si procura invece il medesimo carico, anziché pagandolo in oro ai pescatori stranieri, pescandolo col proprio equipaggio e con i propri mezzi, debba essere esclusa da tale beneficio. (*Vive approvazioni*).

Nei riflessi dell'interesse nazionale ritengo che in un caso simile debba essere maggiormente aiutata la nave da pesca.

E badate bene, onorevoli camerati, che la nave da pesca deve sopportare la concorrenza straniera forse in modo maggiore che non la nave da carico, giacché le flottiglie da pesca estere, agguerrite da una ormai lunga esperienza, da cospicue riserve accumulate in buona parte a spese dei consumatori italiani, sostenute vigorosamente da una decisa e larga protezione dei rispettivi Governi, conducono una persistente ed aspra lotta alle iniziative delle nostre imprese da pesca oceaniche, alcune delle quali hanno dovuto soccombere appunto in questa lotta silenziosa, spesso ignorata, ma non per questo meno dura e difficile.

È recente il provvedimento francese che estende appunto le sovvenzioni stabilite dalla legge a favore della marina mercantile anche alla pesca. È la legge Tasso. Il Governo francese cioè, come per le navi da carico, riconosce e dà dei premi non soltanto per le costruzioni di naviglio nuovo da pesca e corrispondenti demolizioni di naviglio vecchio, ma anche per la navigazione delle navi da pesca.

Purtuttavia le nostre imprese da pesca hanno continuato e continuano a lottare.

PRESIDENTE. Onorevole Lembo, continui a pescare. (*Si ride*).

FRANCO. Continuano a lottare per non perdere del tutto le posizioni raggiunte con enormi sacrifici sui lontani mari oceanici, fiduciosi che il Governo fascista vorrà intervenire per assicurare loro la possibilità della lotta e della resistenza, che le conduca anche in questo campo alla vittoria.

La nostra marina da pesca oceanica oggi è costretta quasi a segnare il passo proprio per la mancanza di adeguate agevolazioni, mentre essa, piena di audacia e di volontà, potrebbe svilupparsi col modesto ausilio di tali agevolazioni, come per la marina da carico, ed arrecare alla Nazione altri più grandi vantaggi, come quello di svincolarla completamente dall'importo del merluzzo, che grava sulla nostra bilancia commerciale per circa 100 milioni di lire all'anno.

*Voci.* Un po' meno, un po' meno!

FRANCO. Ho citato soltanto questa voce, per brevità, ma ce ne sono delle altre, che, sommate, oltrepassano tale cifra, come per esempio le acciughe...

PRESIDENTE. Non ci faccia venire l'appetito anzitempo: vada avanti! (*Si ride*).

FRANCO. Nè è da trascurare il lato politico e militare circa la necessità di aumentare il numero delle navi da pesca di grande altura, atte alla navigazione e alla pesca oceanica, ora specialmente che la nostra politica navale sul piano dell'Impero — come abbiamo inteso ieri dalle dichiarazioni del Sottosegretario alla marina — porta la Nazione ad un navalismo oceanico.

Qualche cifra di confronto con la marina da pesca di altri Stati può essere molto eloquente.

Di fronte alle pochissime navi di grande altura per qualche migliaio di tonnellate che l'Italia a stento riesce a tenere in esercizio, la Gran Bretagna ne possiede 1735, per circa tonnellate 450.000; la Francia 434 per 133.000 tonnellate; la Germania 519, per 122.000 tonnellate.

Onorevoli camerati, non è certo il desiderio di chiedere sempre l'intervento e lo aiuto del Governo e di ottenere aumenti di bilancio che mi muove in queste considerazioni, giacché so benissimo che cosa significa per la nostra finanza chiedere aumenti di bilancio.

Io sono però d'avviso che la legge 21 dicembre 1931, n. 1537 sui premi di navigazione alle navi mercantili nazionali, che è stata prorogata di anno in anno, se applicata anche alla marina da pesca, specialmente con particolare riguardo a quella oltre gli Stretti, con i criteri stabiliti dal recente Consiglio dei Ministri in occasione della proroga anche per il 1937, potrebbe contenere la spesa entro i limiti fissati, senza ulteriori aggravii per le finanze dello Stato.

In ogni modo la cifra che occorrerebbe per i compensi di navigazione alla marina da pesca, anche se si tenesse conto — come

sarebbe giusto — delle particolari caratteristiche di propulsione e di navigazione pure in pesca di queste speciali navi, non sarebbe tale da costituire rilevante aggravio per le finanze.

Ma il principio va affermato decisamente, sia per un atto di doverosa giustizia verso la marina da pesca, non meno utile e benemerita per la Patria di quella da carico, sia perchè essa è un elemento non trascurabile di ricchezza, di potenza e di indipendenza economica della Nazione. (*Vivi applausi*).

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

RICCI GIORGIO. Onorevoli camerati, la chiara ed elaborata relazione del camerata Bibolini pone in giusto rilievo il contributo portato dalla nostra marina mercantile alla vittoriosa conclusione dell'impresa africana, voluta e diretta dal Duce, che ci ha ridato un vasto Impero.

I trasporti marittimi per l'Eritrea, la Somalia, la Libia e l'Egeo, organizzati e diretti in modo perfetto dalla Regia marina, costituiscono un primato nel tempo e nello spazio per l'ingente numero di uomini e di mezzi trasportati nei due sensi. I normali disagi della navigazione nel clima torrido del mar Rosso e nella regione dei monsoni, aumentati dal ritmo febbrile delle necessità incalzanti, ed ineluttabili circostanze che avvengono anche lontano dal teatro delle operazioni, hanno richiesto non lieve contributo di caduti nell'adempimento del proprio dovere e ciò fa maggiormente riflettere le virtù dei nostri marinai, sempre pronti alle più rischiose imprese.

Mi sia consentito di soffermare la vostra attenzione sopra un particolare settore della nostra marina mercantile, la marina libera da carico, sul quale anche il relatore approfondisce la sua disamina, e che è stato oggetto di larga discussione nelle recenti riunioni corporative.

Come ben scrive il relatore, « il Duce ha assicurato le sorti e potenziato le attività della marina da passeggeri e sovvenzionata: domani Egli sarà il nuovo pilota della marina libera da carico che attende da lui la salvezza, il suo adeguamento alle esigenze della Patria in pace ed in guerra ».

Infatti il problema della marina libera da carico resta ancora all'ordine del giorno e mi permetto ancora di trattarlo in qualche suo speciale aspetto tecnico, come già ebbi occasione di fare in questa sede due anni or sono.

Molto a torto alcuni ritengono che il ciclo di attività della marina libera da carico volga al declino, e che ormai si affermino nei traffici marittimi internazionali le navi di linea regolari per il trasporto delle merci. Basterebbe accennare all'enorme produzione delle materie prime ed al loro conseguente trasporto via mare, per smentire questa arbitraria affermazione; è invece dimostrato che alla marina libera da carico resta assegnato, per la caratteristica degli scambi, un compito importantissimo ed insostituibile. Bene dunque ribadisce il relatore quando scrive che « la marina da carico rappresenta un patrimonio e una ricchezza negoziabile in oro e fruttante oro anche quando opera per assicurare i rifornimenti e le esportazioni nazionali, perchè impedisce il pagamento in sterline dei corrispondenti servizi che, in mancanza delle navi italiane, dovrebbe rendere la marina estera ».

Mi associo quindi anche io con ardente passione marinara al voto formulato dalla Giunta perchè « riconosciuta anche alla marina libera da carico, come a quella da passeggeri e sovvenzionata, un'attività di preminente interesse nazionale, si possa assicurare alla prima come si è già fatto per la seconda, il rinnovamento e lo sviluppo corrispondenti alle necessità e possibilità della Nazione ».

Sul rinnovamento della nostra marina libera da carico le discussioni non sono mancate e se in questo settore non si sono potute raggiungere quelle realizzazioni che nei nostri superbi transatlantici hanno le più significative prove, non si deve attribuire al Governo Fascista lentezza di decisione, nè inadeguata comprensione del problema che fu invece affrontato tempestivamente e con provvedimenti opportuni e saggi.

L'azione del Governo Fascista nell'affrontare la crisi che s'iniziò in questo settore nel 1929 fu veramente lungimirante ed additò alle altre Nazioni marinare la via da seguire per raggiungere una felice soluzione.

Fin dal 1931 concesse un premio di demolizione ad un primo scaglione di 200 mila tonnellate da demolirsi entro il 1932, che negli anni seguenti raggiunsero circa 800 mila tonnellate. In seguito alla svalutazione della sterlina il Governo Fascista concesse anche il premio di navigazione che in complesso fino ad oggi, come scrive il relatore, ha raggiunto la cospicua cifra di 214 milioni circa. Sono così in totale circa 232 milioni erogati in 4 anni alla marina libera da carico per rinnovarsi e sostenersi. Ed è mia con-

vinzione che gli sforzi del Governo Fascista non sono stati seguiti dagli armatori soprattutto per la mancanza di forti aggruppamenti di capitali investiti in questo settore.

L'eccessivo frazionamento del capitale ha finora impedito l'attuazione di quel vasto piano di rinnovamento della marina libera da carico, come è avvenuto nella marina da passeggeri e che era lecito attendersi in virtù degli aiuti concessi tempestivamente dal Governo Fascista e grazie al nuovo clima spirituale creato dal Fascismo che ha dato così mirabili manifestazioni di vigoria in ogni campo dell'economia nazionale.

Non ripeto il vieto ed inutile ritornello sulla nave nuova e sulla nave vecchia, né sulla nave veloce e quella lenta.

L'armatore sarà libero di scegliere la nave adatta ai propri servizi e confacente ai propri interessi che, nel clima corporativo, non possono mai disgiungersi da quelli della Nazione. Ma se si richiedono aiuti allo Stato, questi potrebbero anche concedersi a coloro che si impegnano a seguire un determinato programma di effettivo rinnovamento. Ed il rinnovamento evidentemente non si potrà mai conseguire seguitando ad acquistare le navi scartate dagli inglesi. Per fortuna nostra, il Duce non ha certo fatto acquistare il *Rex* od il *Conte di Savoia* dalle compagnie di altre nazioni marinare. E tutta la nostra marina da passeggeri e sovvenzionata, rinnovata sotto i segni del Littorio, è stata costruita nei nostri cantieri che godono all'estero di giusta e meritata fama.

Ma più che nave nuova, ritengo debba precisarsi l'indirizzo tecnico che ormai si è vittoriosamente affermato da noi, negli altri settori, ed all'estero.

Intendo riferirmi alle motonavi.

È ormai affermato dal linguaggio delle cifre che la motonave subentrerà al vapore, come questo è succeduto alla vela.

Sulla decadenza della vela dai traffici oceanici e mediterranei ormai non vi è più discussione: dai 5 milioni di tonnellate esistenti nel mondo nel 1910, siamo discesi lentamente e costantemente ad un milione alla fine del 1936. E se osserviamo l'andamento delle cifre del tonnelloaggio totale, riguardanti le navi a vapore e le navi a motore endotermico, rileviamo che mentre le prime discendono lentamente dai 60 milioni del 1923 ai 51 milioni del 1936, le seconde crescono costantemente e rapidamente da un milione nel 1922 ai 12 milioni nel 1936.

L'armamento internazionale si è ormai decisamente orientato verso la motonave, non solo nel campo della marina da passeggeri, ma specialmente in quella da carico regolare e libera. L'esercizio della motonave è più economico e più adatto ai trasporti più svariati. I calcoli dimostrano infatti una fortissima economia nel costo del carburante in confronto di quello del carbone, e quindi una minore esportazione di valuta pregiata per noi che dobbiamo importare dall'estero ancora ingenti quantitativi dell'uno e dell'altro combustibile. Il suo costo d'impianto — mi riferisco sempre alla motonave — risulta però notevolmente superiore a quello della nave a vapore.

Ed è questa la maggiore difficoltà che si è sempre presentata al nostro armamento per rinnovare il proprio naviglio. Difficoltà di carattere finanziario, poichè, ripeto, l'eccessivo frazionamento delle imprese di questo settore non consente la disponibilità di forti capitali per acquistare un congruo numero di motonavi. Infatti, quelle poche società che dispongono di sufficiente capitale ampiano già la propria flotta sulla base della motonave, come infatti opera la nostra A. G. I. P. che per rinnovare la propria flotta di petroliere ha ordinato ai cantieri nazionali tre motocisterne di 13.500 tonnellate ciascuna e 14 miglia di velocità.

È questa la rotta che dobbiamo seguire, a mio avviso, per rinnovare e potenziare questo importante settore marinaro e portarlo sul piano dell'Impero.

Costruire, quindi, motonavi, e fare in modo di doverle impostare nei nostri cantieri i quali debbono essere messi in grado da offrire agli armatori nazionali delle navi che per qualità e prezzo possano competere con quelle offerte dai cantieri esteri.

Nei quantitativi di tonnelloaggio varato dobbiamo ritornare alla quota del 1926 che ci piazzava buoni secondi su un gruppo di 12 nazioni marinare, come risulta dalla tabella riportata nella relazione Bibolini. Nel 1936 detta tabella ci mette al 10° posto con 11.345 tonnellate varate.

I nostri cantieri navali, con le loro efficienti e disciplinate maestranze, risponderanno con entusiasmo e con rinnovato fervore per riattivare il lavoro sugli scali da parecchi anni deserti.

Indirizzare dunque il rinnovamento della nostra marina libera da carico verso la motonave significa, inoltre, compiere un altro notevole passo verso l'emancipazione dalle importazioni di carbone dai paesi extra

mediterranei. Infatti, nel campo dell'autarchia abbiamo vaste possibilità di rifornirci dei carburanti nazionali ed abbiamo anche facilità di rifornimenti a poche ore di navigazione dai nostri porti. Così anche nei casi estremi di congiuntura bellica, la nostra marina da carico, completamente motorizzata, potrà assolvere il suo compito di indispensabile ausiliaria della marina da guerra, senza passare per le forche caudine di Gibilterra per avere quel combustibile solido, di cui sempre meglio possiamo fare a meno.

Anche questo aspetto politico può essere tenuto in considerazione per seguire un indirizzo tecnico ormai riconosciuto in tutto il mondo marittimo, ed affrontare la definitiva soluzione di questo problema.

Sono convinto che il Ministro delle comunicazioni porterà presto la marina libera da carico allo stesso grado di efficienza che da anni vanta la marina libera e sovvenzionata da passeggeri e mista.

Onorevoli camerati, l'Impero d'oltremare ci impone doveri più vasti e più profondi in ogni campo, ma specialmente in quello marittimo.

La nostra marina mercantile, che tanto contributo ha portato alla sua conquista, maggiormente ne porterà per la sua messa in valore.

Anche i marinai d'Italia godranno così l'inestimabile dono che una sera di questo mese, più volte sacro alla nostra fede, un Uomo inviato da Dio volle dare quale giusto premio alla millenaria attesa del nostro popolo. (*Vivi applausi*).

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

ALESSANDRINI. Onorevoli Camerati, le relazioni illustrative degli stati di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni e l'autorevole parola del Ministro ci confermano — di anno in anno — le realizzazioni del Regime in materia di comunicazioni postali telegrafiche e telefoniche, i progressi dei servizi ed i notevoli risultati finanziari conseguiti.

E noi con tanto maggiore compiacimento leggiamo ed ascoltiamo, quanto più siamo preparati ad attendere le notizie che ci vengono fornite.

L'attesa si forma in noi spontanea e sgorga dalle constatazioni, che noi medesimi facciamo quotidianamente, della regolarità e della sollecitudine dei servizi, del senso di proprietà e di decoro che è manifesto nella esteriorità dei numerosi edifici costruiti, dell'ordine e della disciplina che regnano negli uffici.

All'osservazione, necessariamente superficiale, sfugge, però, un elemento assai importante della organizzazione, dirò, anzi, l'elemento più importante di essa: l'attività del personale. È di questa che io intendo, sia pur brevemente, parlare.

Il pubblico — in genere — conosce di tale attività quel poco che può constatare attraverso i brevi contatti diretti col personale stesso, ma chi, come me, ha il piacere di ricordare il tempo trascorso alla dipendenza della Amministrazione postale telegrafica, sa bene quale e quanta sia l'opera del personale nell'organizzazione e nella esecuzione di così vasti ed importanti servizi.

Non credo di esagerare quando affermo che di nessun'altra amministrazione tecnica si può dire — come delle poste e dei telegrafi — che il personale rappresenta — mi sia permessa la frase — « i ferri del mestiere » di un mestiere dalle nobili finalità, depositario dei segreti e della fiducia degli utenti.

Questi ferri viventi, non meno duttili e malleabili del ferro metallo, (quando — nell'interesse del servizio — non si specializzano in qualche branca dell'attività dell'Amministrazione), sono buoni a far di tutto e passano facilmente dalla posta ai servizi di carattere bancario, da questi al telegrafo e viceversa: esempio non comune di adattabilità alle circostanze e di volontà di far bene ovunque e comunque.

L'esame analitico del bilancio della spesa conferma la preminenza dell'elemento del personale nella organizzazione postale e telegrafica; il 70 per cento degli stanziamenti riguardano, infatti, il personale stesso.

In questo — però — van compresi non soltanto i 31.500 impiegati ed agenti che prestano servizio negli uffici principali delle città capoluoghi di provincia e di altri pochi centri importanti, ma anche gli 11.000 titolari e gerenti di ricevitorie ed agenzie, i 22.000 loro supplenti, ed infine 13.000 agenti rurali. Sono questi i più umili e modesti addetti al pubblico servizio che si spingono fino alle più lontane zone del territorio nazionale percorrendo, nella loro diuturna fatica, chilometri e chilometri, con una fedeltà ed una costanza che, oltrepassando per alcuni il mezzo secolo, li addita alla pubblica ammirazione.

Molto bene ed opportunamente il camerata Perna ha voluto ricordare che la Posta rende al pubblico, oltre a quelli di comune notorietà, numerosi altri servizi; e com'essa, penetrando, con la sua organizzazione, anche là dove nessun altro servizio statale funziona — assume vari incarichi per conto di altre ammi-

nistrazioni, dando luogo ad un complesso importantissimo movimento di denaro per decine e decine di miliardi ed alle conseguenti responsabilità.

E non è facile compito quello di provvedere ad una organizzazione che regoli il movimento dei titoli e del numerario in modo da evitare richieste, forniture, soste e trasporti che non trovino giustificazione in indelebili necessità di servizio.

Nè minori difficoltà si incontrano nella organizzazione e nel movimento delle corrispondenze e dei pacchi, spesso anch'essi contenenti valori.

La responsabilità dell'organizzazione e della vigilanza incombe al Direttore compartimentale o provinciale, che ne risponde per tutta la circoscrizione assegnata alla sua giurisdizione. E ben si comprende la maggiore vastità e gravità del compito quando detto funzionario dirige una vasta circoscrizione che conta varie centinaia di uffici od ha sede in città di spiccatissima importanza; o, più grave ancora, raccoglie in sé l'onere di entrambe le circostanze.

Occorrono — in tal caso — funzionari di spiccata competenza e di non comune attività, ai quali non deve mancare un trattamento di speciale riguardo. La responsabilità della direzione e della vigilanza incombe poi — per la parte di competenza — sui singoli dirigenti, mentre l'impiegato operatore assume quella della esecuzione.

Nell'amministrazione postale neanche il personale subalterno va esente da responsabilità; ricordo che i messaggeri e gli scortapioghi sui treni, sulle tramvie, sui piroscafi, i procaccia a piedi, a cavallo, o con qualsiasi altro mezzo su vie ordinarie, hanno la responsabilità del trasporto dei valori; i portalettere ed i portapacchi quella del recapito dei medesimi e delle riscossioni di somme da effettuare.

I lavori che implicano minore responsabilità sono, però, più faticosi.

La cernita, lo smistamento, l'instradamento delle corrispondenze ordinarie, ad esempio, richiedono ore ed ore di intenso lavoro in piedi, con movimenti continui degli arti; gli impianti meccanici, che l'amministrazione ha avuto cura di installare in tutti i nuovi grandi edifici, non possono che avere un limitata applicazione; essi rendono meno penoso, in determinate fasi del servizio, lo sforzo che si richiede al personale, ma non possono sostituirlo.

Nei telegrafi poi, la macchina non si concepisce senza l'uomo che le dia la funzione cui è destinata.

Congegni delicati e costosi, frutto di studi e di esperienze lungamente condotti e gradatamente perfezionati da geniali tecnici ed inventori, resterebbero del tutto inoperosi senza lo esperto del maneggio. E non basta conoscere l'apparato ed usarlo, bisogna sapere ricavarne tutto il possibile rendimento, bisogna avere la virtuosità della manipolazione, perchè, avere una macchina che può rendere 10 e sfruttarla per 5, oltre ad essere anti-economico, pregiudicherebbe seriamente l'andamento del servizio.

È da rilevare, con compiacimento, che tale virtuosità l'amministrazione incoraggia con adeguati premi.

Nè si creda facile il compito assegnato all'impiegato postale addetto all'istradamento delle corrispondenze. Egli deve conoscere tutti i mezzi utili allo scopo, le loro coincidenze, le loro periodicità; deve conoscere minutamente la geografia mondiale ed agire prontamente in modo che la corrispondenza arrivi a destinazione nel più breve tempo possibile. L'errore dell'avviamento, scusabile in un movimento di due miliardi e mezzo di corrispondenze che, in successive fasi, danno luogo ad un numero almeno triplicato di operazioni, quante dannose conseguenze può apportare per effetto del conseguente ritardo nel ricevimento della corrispondenza!

La coscienza di questo ipotetico danno — oltre che l'attaccamento al dovere — rendono l'impiegato postale vigile di sé stesso; egli mette ogni impegno a non sbagliare, come se l'interesse personale, che ha spinto il mittente ad impostare la corrispondenza, si fosse trasfuso in lui. È questo il più gradito riconoscimento al quale egli aspira e che io, per diretta e personale conoscenza, ho il piacere di confermarli mentre la Camera si appresta ad ascoltare, dalla viva voce del Ministro, l'illustrazione dell'attività, del rendimento e dei bisogni dell'Amministrazione.

Emanazione diretta del personale, la speciale Milizia rende spiccati servizi — entro e fuori i confini degli uffici — così all'Amministrazione come agli utenti; ed il personale tutto con essa schiettamente collabora per il raggiungimento del fine comune.

La solidarietà di vita, di intenti e di opere è dal personale postelegrafonico largamente praticata; si che non è una semplice frase, ma un evidente realtà, l'affermazione che esso costituisce una grande famiglia. Questa, poi, nelle istituzioni del Regime — quali la speciale Associazione Nazionale Fascista e lo speciale Dopolavoro — ritrova sé stessa, e pertanto le segue e coltiva con fiducioso entu-



siasmo; mentre nell'attività previdenziale ed assistenziale dello speciale Istituto, vede il mezzo più idoneo — felicemente attuato dal Governo Fascista — perchè la solidarietà, così bene sentita, abbia le più provvide e benefiche manifestazioni.

Bene a ragione possiamo oggi riaffermare che gli 80,000 addetti ai servizi delle comunicazioni postali, telegrafiche e telefoniche statali, animati da una stessa fede, guidati da una medesima disciplina, anelanti ad unico scopo, costituiscono un esercito civile di salda struttura morale, capace anche del supremo sacrificio, in qualunque momento, in Patria o nelle nuove terre dell'Impero, come già ne ha data tangibile prova, degno, come tutti i lavoratori d'Italia, della nuova divisa della Patria Imperiale. (*Vivi applausi*).

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

LEMBO. Mi sia consentita anzitutto una precisazione. Il camerata Arcidiacono, nella sua passione di vecchio marinaio, più volte, riferendosi alle condizioni di vita dei marinai delle navi da carico, li ha appellati « dei poveri disgraziati che sul mare conducono una vita di dolore e di affanno ».

Che la vita dei marinai tutti, e particolarmente quella dei marinai imbarcati sulle navi da carico, sia vita dura, questo è certo. I marinai però non desiderano, anche nel momento in cui li si difende, essere definiti dei poveri disgraziati. (*Applausi*). È la fiera che fa dei nostri marinai una delle categorie più belle a cui va l'amore, l'ammirazione, la riconoscenza del Paese intero! (*Applausi*).

Io devo obbedire all'ordine che il Presidente mi ha dato, di polemizzare il meno possibile, specialmente col relatore. Allora sua Eccellenza il Presidente vorrà permettermi di polemizzare, se non col relatore, eventualmente con la Giunta del bilancio della quale il relatore è espressione, e a nome della quale egli ha presentato la relazione alla Camera. (*Commenti*).

E devo dir subito che tanto io come, probabilmente, altri Camerati qui presenti, ci saremmo aspettati, dopo tanti anni, una relazione che non dico peccasse di eccessivo ottimismo, perchè l'eccessivo ottimismo non è nello stile fascista, ma, quanto meno, aprisse l'animo, in tutti coloro che si interessano di questi problemi nella loro qualità di rappresentanti del Paese, a delle speranze migliori, e che si potesse, una volta tanto, ascoltare che la marina mercantile italiana si presenta alla Camera per dire che ha spe-

ranza in una sicura certa ripresa, e che farà di tutto per trovare in sé, nel momento in cui si appalesano i sintomi forieri di una possibile ripresa, i mezzi per risorgere....

PRESIDENTE. Ma certo! Questo ognuno di noi lo pensa!

LEMBO. Invece, purtroppo, ancora una volta, nel momento in cui si verifica la condizione con molta maggiore capacità di me affermata dal Presidente della Camera, vecchio marinaio, proprio in questo momento, si piange su una situazione che non si nega esser buona. E ciò si fa rappresentando la situazione attuale come assolutamente transitoria dinanzi alla quale è necessario fin da questo momento predisporre i mezzi per una futura crisi.

Passi pure la pessimistica previsione, ma il guaio è che si aggiunge: dateci fin da ora i mezzi per prepararci a questa prossima crisi!

A questo proposito bisogna che il Camerata relatore si metta d'accordo con sé stesso, quando nella sua relazione dichiara, nella prima parte, che i traffici sono migliorati, ma che non si può considerare il miglioramento sicuro e definitivo e, poi, nella seconda parte, dice, parlando di un nuovo sistema di ammortizzo di capitali (sistema non troppo scientifico e razionale, camerata Bibolini!) che è necessario ammortizzare somme maggiori del normale, perchè quando, in futuro, si dovrà rinnovare la flotta, per l'aumentato costo delle navi, si dovranno spendere somme maggiori di quelle che non si sieno spese per acquistare le navi che dovranno essere rimpiazzate. Due sono i casi: o la crisi ritorna (è il caso di dire: facciamo i debiti scongiuri!) e allora le navi costeranno meno, e probabilmente meno ancora di quanto non costarono le navi da rinnovare; o la crisi non ci sarà, e allora non si può essere d'accordo sulla impostazione che il camerata Bibolini dà al problema.

Anche volendo prescindere dal fatto che la nostra flotta da carico è in gran parte di già ammortizzata, sarebbe interessante conoscere come si regolerebbero gli armatori in un domani più o meno prossimo, quando il mercato delle navi presentasse delle flessioni tali da consentire il rinnovo dei mezzi di esercizio a condizioni più vantaggiose delle attuali. L'aiuto che oggi si invoca avrebbe in effetti raggiunto il solo fine di creare un super reddito.

In regime corporativo il problema dei costi di esercizio, nei quali, particolarmente nel settore di cui ci occupiamo, la voce am-

*mortizzo* incide fortemente, non è problema interno dell'Azienda. All'incremento del capitale partecipa il lavoro che, in sede corporativa, ha il diritto di richiedere di essere equamente partecipe delle reali e non teoriche possibilità dell'azienda stessa.

Ma il problema diventa di ancor maggiore interesse pel fatto che partendo da premesse secondo me non giuste si perviene, da parte di alcuni, alla conclusione che sia necessario, malgrado l'attuale favorevole situazione del mercato dei noli, il mantenimento del premio di navigazione o per lo meno la iscrizione in bilancio della somma necessaria affinché resti fermo il principio del dovere dello Stato di intervenire in favore della marina da carico.

Io non penso che il Ministro delle finanze possa accettare di mettere a carico del bilancio dello Stato delle cifre soltanto indicative, per l'affermazione di un principio; perchè il bilancio dello Stato ha, oltre a tutto, un valore politico dal quale non si può assolutamente prescindere.

PRESIDENTE. Si tratta di 75 milioni che si mettono per memoria.

LEMBO. Ora, la situazione è questa: per la stessa contraddizione in termini contenuta nella relazione a me pare che non sia affatto necessario allo stato presente delle cose di fare ulteriormente ricorso allo Stato, che dovrebbe pensare a rendere tranquilla (sono parole della relazione) la vita di questo importantissimo settore.

Ora, la tranquillità è una bella cosa, ma non è dei tempi di oggi, nè per noi nè per gli altri, nè per gli industriali nè per i lavoratori. È nel rischio e nella difficoltà di ogni giorno che si affina la capacità, l'intelligenza degli imprenditori; ed è in questo che gli imprenditori, soprattutto, debbono cercare il mezzo per essere degni sempre più della loro funzione apportando ai loro impianti, alle loro organizzazioni quei miglioramenti che si appalesino possibili.

All'impresa noi intendiamo lasciare tutta intera la libertà nell'ambito dell'interesse superiore della nazione, ma vogliamo anche con questa libertà lasciare tutta in pieno la responsabilità di dimostrare di saper fare con i propri mezzi, e non solo nei momenti buoni ma specialmente nei momenti difficili, nei quali si provano le istituzioni, gli uomini, i cervelli e le capacità (*Applausi*).

Nella relazione è detto che il premio di navigazione fu dato a suo tempo in riferimento a determinate situazioni che il relatore riassume in queste quattro righe.

« Chiaro dunque risulta che il premio di navigazione non era concesso a beneficio dell'armamento, ma ad assicurare un tranquillo e remunerativo lavoro al marinaio italiano, che il Governo Fascista sostiene e protegge nella dura fatica della navigazione ».

BIBOLINI, *Relatore*. Premetto che non lo dico io, ma lo dice il Governo; è la relazione del Governo.

PRESIDENTE. Probabilmente l'ho fatta io.

BIBOLINI, *Relatore*. Queste parole, ripeto, non sono le mie, ma sono parole del Governo.

LEMBO. È una chiosa alla relazione del Governo.

Da una interpretazione siffatta si potrebbe trarre l'illazione che se non esiste una situazione di particolare benessere per l'armamento italiano, e non si rinnova il premio di navigazione vengono meno le possibilità per l'armamento di seguire quei concetti sociali che ispirarono a suo tempo il Governo nel concedere il premio di navigazione. Ma il premio di navigazione, se non vado errato, non è stato dato soltanto a questo titolo, ma è stato dato per non disarmare le navi; è stato dato per superare quella situazione di inferiorità in cui la marina mercantile da carico italiana si era venuta a trovare in conseguenza della rivalutazione della lira e della svalutazione del dollaro e della sterlina.

PRESIDENTE. È stato dato quando il porto di Genova era pieno di navi in disarmo, quando le navi da Genova si dovevano portare a Spezia perchè non c'entravano più; allora è stato dato il premio di navigazione!

LEMBO. È stato dato dunque perchè esisteva una situazione di crisi. Ora questa situazione di crisi non esiste più, perchè in questo momento non abbiamo una nave in disarmo; e allora non è il caso di insistere sul premio di navigazione.

Si dice: in qualche paese è stato conservato il premio di navigazione. Lungi da me dal voler fare dei confronti che molto spesso in materia di marina mercantile sono ritornati a questa tribuna e anche nelle relazioni. Si confronta spesso l'Italia alla Grecia! Non voglio avere il cattivo gusto di confrontare l'Italia all'Inghilterra, alla Francia e alle altre nazioni; comunque, sostengo che se alcune nazioni hanno confermato il premio di navigazione malgrado il momento particolare, è perchè la pressione irragionevole sul terreno sociale, che certamente porterà al tracollo queste nazioni, ha costretto l'armamento a dover migliorare le condizioni di vita dei

propri dipendenti, non dico oltre il possibile e l'umano, ma oltre le possibilità effettive economiche di questo delicato settore. Il Camerata Bibolini poc'anzi diceva che queste nazioni in seguito alla corsa pazzza dell'aumento dei salari e della diminuzione delle ore lavorative hanno messo in disarmo....

**BIBOLINI, Relatore.** La Francia non ha più navi mercantili.

**LEMBO.** Ciò conferma allora che la Francia rinnovando il premio ha fatto un atto platonico che non è servito a nulla e che non può essere preso ad esempio da noi!

**BIBOLINI, Relatore.** Nella marina francese c'è il bolscevismo, ma in Inghilterra le paghe sono inferiori alle nostre. Il trattamento del marinaio inglese è inferiore al nostro.

*Voci.* Cifre, cifre!

**BIBOLINI, Relatore.** Le ho già date; se non le avete lette è colpa vostra.

**LEMBO.** Comunque, perchè la Camera sia informata, giacchè si accende l'interessamento per quanto riguarda il trattamento dei marittimi, è bene si sappia che nella gestione della nave da carico l'incidenza della spesa per il personale va dal 12 al 15 per cento del costo totale di esercizio. L'armamento italiano non è all'avanguardia di tutti gli altri armamenti, ma se anche lo fosse noi dovremmo essere lieti di conservare questa posizione di avanguardia e non riferirci sempre a quelli che stanno dietro di noi.

**BIBOLINI, Relatore.** Mi appello al Ministero delle comunicazioni, che tutela col più vivo interessamento la vita dei marinai italiani.

**LEMBO.** Certe chiamate in causa mi sembrano assolutamente fuori posto.....

**PRESIDENTE.** Devono dire qualche cosa anche gli altri. Non può parlare soltanto lei. (*Si ride*).

**LEMBO.** Si afferma che l'armamento di altre nazioni ha una particolare situazione di vantaggio, in confronto di quello italiano. Anche a questo proposito credo che dovremmo intenderci.

Vi sono momenti in cui, specie se deve essere lo Stato — e lo Stato fascista — ad intervenire, è di cattivo gusto fare il confronto fra gli utili che un determinato settore industriale realizza in Italia, e quelli che lo stesso settore realizza presso altri paesi.

Come c'è l'equo trattamento corporativo per il personale, stabilito secondo le clausole della Carta del Lavoro, così vi è una legge morale, anche se la Carta del Lavoro non ne fa cenno direttamente, che deve dare a tutti

i produttori dell'industria e del commercio la sensibilità di considerare equo e giusto un determinato utile, anche se non può essere accresciuto, per l'intervento dello Stato, così da giungere all'altezza che lo stesso utile raggiunge in altre nazioni in cui le forze della plutocrazia si affermano e impongono allo Stato di intervenire anche nei momenti in cui non se ne appalesa la necessità. (*Approvazioni*).

Equo salario, ma anche equo utile. E non corriamo, sotto la specie della preoccupazione di non essere preparati a combattere la concorrenza quando tornerà la crisi. Se sarà necessario, si ricorrerà allora allo Stato, ma aspettiamo almeno che questa necessità si verifichi e non precorriamo i tempi.

Le navi da carico, se condotte con intelligenza, fermezza, raziocinio e anche con senso sociale, possono dare dei risultati di gestione tali da far vivere veramente quella vita tranquilla auspicata nella relazione.

**PRESIDENTE.** In certi momenti sì, ma non in tutti.

**LEMBO.** Ho detto: dopo se sarà necessario si interverrà.

**PRESIDENTE.** Ma la voce va lasciata nel bilancio « per memoria » (*Si ride*).

**LEMBO.** D'accordo: per memoria.

Vi sono delle aziende che in questo ultimo periodo hanno dimostrato quanto possa una seria amministrazione, e soprattutto quanto possa la partecipazione amorosa alla vita dell'azienda da parte del personale. Cito la « Garibaldi ». Sono anni ormai che la « Garibaldi » non ha l'onore della tribuna parlamentare. In altre epoche formò oggetto di lotte e di discussioni non sempre tranquille.

Oggi ho il piacere di dichiarare alla Camera che la « Garibaldi », espressione genuina....

**PRESIDENTE.** Si era iscritto a parlare il suo Presidente!

**LEMBO.** Ma non poteva parlare di sé stesso! Quindi ne avrei parlato sempre io!

La « Garibaldi » oggi ha sui mari del mondo ben 31 navi; e la « Garibaldi » dopo venti anni distribuisce dei dividendi ai propri soci; determina una situazione di legame spirituale profondo tra i proprietari dell'azienda, che sono cinquantamila marittimi italiani, e la vita dell'azienda stessa. Un mutamento recente nella regolamentazione statutaria della « Garibaldi » aveva fatto pensare che si potesse arrivare ad una snaturazione di questa impresa, la quale sorse con altri obiettivi, e che nel clima fascista si è trasformata fino a diventare uno strumento nelle mani dello Stato. Senza che essa goda di particolari aiuti

da parte dello Stato, la « Garibaldi » è soprattutto da considerarsi il termometro dal quale ognuno, in regime corporativo, può rilevare quali sono le effettive possibilità economiche delle aziende armatoriali.

Questa Società che sorse col presupposto di allontanare mano a mano i soci mediante il rimborso delle loro azioni, per fare della Società stessa un mezzo politico per la conquista dello Stato sovversivo, oggi, senza portare i suoi problemi alla Camera per richiedere un particolare trattamento, come in passato avveniva, può presentarsi al Paese come un'azienda che onora il Paese e che onora il Fascismo, perchè soprattutto ha raggiunto lo scopo fondamentale che è quello di permeare lo spirito dei suoi soci di questo nuovo sentimento, di questa nuova passione per la quale il lavoro non si accampa contro lo Stato, ma, nello Stato ed al servizio dello Stato, è pronto a tutte le prove e a tutti i sacrifici. (*Applausi*).

L'onorevole Bibolini e i camerati che mi hanno preceduto si sono soffermati a parlare lungamente di alcuni dei recenti provvedimenti per la riorganizzazione dei servizi della marina da passeggeri, di preminente interesse nazionale.

Io ho ascoltato con molto piacere il camerata Cao quando egli ci ha parlato dei ventimila lavoratori che dipendono da queste società in via di trasformazione, per ora soltanto di trasformazione legale....

PRESIDENTE. Azionaria.

LEMBO. ....azionaria....

PRESIDENTE. Di bandiera....

LEMBO. ...e ci ha assicurato che questi ventimila dipendenti debbono stare tranquilli: ad essi nessuno toglierà il pane.

Avrei però desiderato che il camerata Cao agguisasse qualche parola tranquillizzante circa il futuro trattamento di questo personale. Non basta assicurare il pane. Occorre tener conto che categorie benemerite come quelle marittime, non possono che marciare in avanti sul terreno sociale, specie nel momento in cui si proclama che la trasformazione finanziaria avvenuta vuol essere anche una sostanziale trasformazione di indirizzo organizzativo, politico e sociale.

Poichè occorre anche precisare che in occasione della trasformazione recente sono state mantenute integre nella loro entità le sovvenzioni che fino ad oggi si corrispondevano alle varie aziende separate. Quindi, a parità di intervento dello Stato, si trovi nell'organizzazione migliore — se possibile — il mezzo per incrementare le aziende senza

pensare di incidere sul trattamento del personale.

CAO DI SAN MARCO. Ma nessuno ha mai detto questo qui; si tranquillizzi il camerata Lembo che non vi è nessunissima intenzione di speculare sui marinai; stia pure tranquillo.

LEMBO. Ringrazio per questa assicurazione. Ma preciso che io non ho parlato di speculazioni, e pretendo che le mie parole non abbiano ad essere fraintese. Do quindi atto all'on. Cao che egli non pensa che in occasione delle imminenti sistemazioni del personale si possa comunque fare dei passi indietro....

CAO DI SAN MARCO. Ma io non l'ho mai detto; e non si deve andare a sindacare delle seconde intenzioni che sono fantastiche... Bisogna stare sul terreno della realtà!

LEMBO. Ed io desideravo portarla a questa dichiarazione.

CAO DI SAN MARCO. Stia tranquillo l'onorevole Lembo che nessun marittimo avrà a lamentarsi dei provvedimenti che stanno per adottarsi a seguito del riordinamento. Nessun marittimo; forse solo l'onorevole Lembo avrà a lamentarsi, ma i marittimi no, di certo. (*Commenti*).

LEMBO. Ne prendo atto, tanto più che una recente affermazione scritta della Federazione degli armatori giustificava me nel fare questa dichiarazione e nel proclamare quelle che sono le aspettative della categoria dei marittimi.

Il camerata Arcidiacono ha accennato alle condizioni della vita a bordo. Non occorre nè generalizzare nè drammatizzare....

PRESIDENTE. Ma non ha detto l'onorevole Cao che ora sono tutti tranquilli, e che solo lei forse potrà lamentarsi?

LEMBO. ...nè dichiarare che la situazione denunciata dall'onorevole Arcidiacono è generale. Esiste però una certa tendenza a considerare l'aspetto vita di bordo come un aspetto importante, ma in linea relativa ed alquanto secondario in confronto ad altri aspetti della attività marittima sui mari o negli uffici.

CAO DI SAN MARCO. Ma anche questa è una interpretazione personale.

LEMBO. Tanto è vero che si contano a centinaia — e l'onorevole Cao, in sede di processo verbale potrà smentirmi — le denunce che l'organizzazione sindacale della Gente del Mare ha dovuto fare all'organizzazione degli armatori, ricevendo, dalla medesima, assicurazione d'intervento che, per quanto sia pronto, giunge sempre dopo che le condizioni cattive si sono

constatate all'arrivo in porto italiano e dopo mesi di navigazione in condizioni non delle più ideali.

CAO DI SAN MARCO. È naturale, vuole che siano constatate durante la navigazione?

BIBOLINI, *Relatore*. Le riparazioni non si fanno per radio telefono...

CAO DI SAN MARCO. Se ci sono da fare dei lavori, li faremo in cantiere!

PRESIDENTE. Non lo interrompano, perchè se no perde il filo! (*Si ride*).

LEMBO. Vi è la necessità inderogabile di adottare dei provvedimenti. Del resto la stessa rappresentanza degli armatori ha riconosciuto questa necessità votando una mozione con cui si rimette al Ministero delle Comunicazioni l'esame del problema il quale si deve risolvere imponendo, sia pure con la gradualità intelligente che occorre, che le condizioni degli alloggi a bordo delle navi, rispondano a determinati requisiti di ampiezza, di salubrità e soprattutto di pulizia.

A questo proposito dichiaro che si tratta, più che di un fatto economico, di un fatto morale, nel quale devono essere solidali per i primi i marittimi a volere che il loro posto a bordo sia mantenuto nel migliore modo possibile. Ma questo incitamento ai marittimi avrà valore dopo che gli armatori abbiano preso l'iniziativa (*Rumori — Proteste — Commenti*) di spendere quelle poche centinaia di lire che occorrono per mettere gli alloggi nelle migliori condizioni di abitabilità possibili (*Proteste — Interruzioni*). E bisogna anzi impedire che si verifichino casi del genere di quello riscontrato di recente — sarà una *rara avis*, o camerata Cao, non creda che io voglia drammatizzare — su di una nave nella quale, durante tutto il viaggio dall'India a Trieste, si sono occupate con sacchi di arachidi le cabine degli ufficiali, i dormitori dei marittimi e persino la saletta ufficiali. (*Rumori*). Risulta da un verbale dell'Autorità marittima di Trieste, non è una mia affermazione. *Rara avis*, ripeto. Ma vi è la necessità di creare tutto un clima negli ambienti armatoriali.

CAO DI SAN MARCO. È un caso solo.

BIBOLINI, *Relatore*. La colpa è del capitano che ha permesso questo, perchè ne avrà avuto il suo tornaconto, e questo lo ha fatto, all'insaputa dell'armatore, che deve provvedere perchè questi fatti non avvengano a bordo.

LEMBO. La cosa va approfondita.

PRESIDENTE. E va approfondito anche che sulla pulizia degli alloggi c'è da antico

tempo una circolare che stabilisce esattamente alle Capitanerie di porto le visite e il controllo.

LEMBO. È in virtù di tali disposizioni che si appurano certi fatti...

CAO DI SAN MARCO. E quindi è esagerato ciò che dice il camerata Lembo.

LEMBO. ....ma conosciamo questi fatti dopo molto tempo.

BIBOLINI, *Relatore*. Qualche capitano affitta anche la sua cabina ai passeggeri.

LEMBO. Il camerata Bibolini mi trascina su un terreno alquanto delicato. Io dichiaro che niente è più rispettabile, e non potrebbe essere altrimenti, della figura, della funzione, delle prerogative che per il Codice della marina mercantile spettano al comandante. A bordo se la figura del comandante è soltanto offuscata è male; ma è male anche, che in questa sede, egli abbia lanciato certe frasi... (*Rumori — Commenti — Proteste*).

BIBOLINI, *Relatore*. È altissimo in noi il rispetto per i capitani! (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Posso rispondere personalmente della loro onorabilità (*Vivissimi applausi*), e non è un solo caso che può intaccarla. (*Nuovi vivissimi applausi*).

BIBOLINI, *Relatore*. I nostri nonni e i nostri fratelli erano e sono tutti capitani.

LEMBO. La dichiarazione del camerata Bibolini mi induce a rinnovare, in questa sede, richiesta al Ministero delle Comunicazioni, perchè anche in Italia, come in altre nazioni, sia approvato un provvedimento legislativo il quale — ferma restando la figura del comandante per tutte le sue responsabilità che riflettono la natura dell'esercizio delle sue alte funzioni — precisi in quale caso esista la responsabilità dell'armatore, non solo sulle questioni di ordine commerciale, ma anche e particolarmente, sulle questioni di ordine sociale, come quella del mantenimento degli alloggi nella dovuta cura, e quella del rispetto dei contratti collettivi di lavoro. È di qualche tempo fa, un provvedimento della Germania, che colpisce l'armatore prima del comandante, (anzichè il solo comandante — come invece vuole l'attuale legislazione italiana) ogni qualvolta il comandante possa dimostrare di aver fatto presente all'armatore la necessità di determinati provvedimenti.

È vero che il Codice dà oggi al Comandante il diritto di adottare tali provvedimenti ma, per quel certo clima di soggezione e di dipendenza, non sempre il comandante usa di questo suo diritto.

Ciò che io affermo, è corroborato da elementi e da dichiarazioni scritte, dalle quali

si rileva come gli armatori, qualche volta, consigliano i loro comandanti a non essere ligi a tutte le disposizioni in materia di contratti collettivi di lavoro. Sono lettere originali...

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. Non è ammissibile questo dopo dieci anni dalla emanazione della Carta del lavoro.

CAO DI SAN MARCO. Ci sono leggi che vanno rispettate. Basta denunciare questi casi.

LEMBO. Sono stati denunciati.

CAO DI SAN MARCO. E allora?

LEMBO. Poc'anzi è stato accennato alla situazione degli Ufficiali macchinisti. Ne ho parlato già lo scorso anno. Si sta studiando da parte delle organizzazioni sindacali quali possano essere i rimedi per superare una situazione quanto mai difficile, e che diverrà sempre più difficile nell'avvenire. Mi permetto di rivolgere domanda a Sua Eccellenza il Ministro delle Comunicazioni perchè si renda interprete, presso il Ministro dell'Educazione Nazionale, affinchè, come primo provvedimento, si ripristinino le sezioni di macchina in quegli Istituti Nautici nelle quali sono state soppresse anni or sono.

Occorre guardare al problema della formazione delle maestranze marittime con quello spirito che ieri S. E. Cavagnari ci ha indicato, rivolgendo a noi un accorato appello.

Voci. Non accorato.

LEMBO. Accorato per appassionato, fervido appello: « Formate le maestranze necessarie, formate i futuri marinai d'Italia! ». A questo proposito, dovrei presentare una richiesta a Sua Eccellenza il Ministro delle Comunicazioni circa il problema della formazione delle maestranze marittime.

Di tale problema si occupano molti Enti, vorrei dire troppi Enti. Non vi è un conflitto di competenza, perchè, in Regime Fascista, conflitti di competenza non se ne possono determinare perchè tutti sono ispirati dalla volontà di far bene.

Ma, per lo meno, c'è dispersione di competenze e, in una materia così delicata, ciò non può non essere dannoso. Di Istituti nautici e di formazione dei futuri marinai s'interessano il Ministero dell'educazione nazionale, un Ente nazionale per l'educazione marinara, il Ministero delle comunicazioni che se ne occupa per riflesso....

PRESIDENTE. Non se ne occupa affatto.

LEMBO. Per riflesso sì. Ed infine il Ministero della marina, il quale più di ogni altra amministrazione ha l'interesse di seguire da vicino questo che non è soltanto

un fenomeno di carattere economico professionale, ma si riferisce anche alla formazione, come dicevo poc'anzi, dei futuri equipaggi delle navi da guerra.

Sarebbe quindi, quanto mai opportuno che questi problemi dell'istruzione professionale marinara fossero esaminati da un Ente coordinatore che si interessasse dei problemi stessi, chiamando a raccolta tutte le Amministrazioni dello Stato e le organizzazioni sindacali.

Il camerata Arcidiacono accennava al problema delle riduzioni ferroviarie. Problema questo importante, e non da un punto di vista dopolavoristico, ma anche da un punto di vista demografico e morale.

Una indagine fatta dalla Federazione della Gente del Mare su tremila famiglie di marittimi, ha dato un coefficiente di 2,8 figli per ogni capo famiglia. Tale rilevazione non è brillante ma non può rappresentare però un demerito per la categoria dei marittimi.

I marittimi vivono la loro esistenza lontani dalla famiglia, anche durante il periodo in cui è concesso loro il riposo annuale, ed il camerata Arcidiacono forse non era troppo preciso quando diceva che questo non avviene per la marina da passeggeri, in quanto i marinai porterebbero le loro famiglie nei porti di armamento o capolinea.

Non è così, non deve essere così perchè sarebbe un guaio se Genova, Trieste, Napoli avessero residenti tutti i marittimi di Torre del Greco, di Pizzo Calabro, di Siracusa o di Riposto che prendono normalmente imbarco in quei porti. Bisogna evitare anzi che ciò avvenga, ma bisogna dare al marittimo la possibilità, almeno una volta all'anno, quando gli spetta di andare in ferie, di raggiungere la propria famiglia. Ne conseguirà un incentivo demografico, non solo, ma si darà anche modo al marittimo di riscaldarsi all'amore dei suoi figli, per riprendere la sua fatica con quella fierezza, con quella tranquillità e con quella dignità che i marinai italiani dimostrano in ogni contingenza.

Il Governo ha dato ai marinai della marina mercantile l'alto onore di potere sfilare domenica sulla Via dell'Impero insieme con le altre Forze Armate dello Stato.

Al nastrino della campagna che sta a dire il riconoscimento del contributo della marina mercantile per la conquista dell'Impero, si aggiunge questa grande soddisfazione. Essa resterà profonda nell'animo dei Marinai italiani, di questi magnifici Marinai italiani che toccano tutti i porti del mondo,

dove la canea sovversiva impazza, e tornano in Italia integri, più italiani di quando sono partiti, più fascisti, se fosse possibile, di quando sono partiti. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a mercoledì 12 corrente alle ore 16.

PRESIDENZA DEL VICE PRESIDENTE  
CARADONNA.

**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 10 febbraio 1937-XV, n. 210, recante norme dirette ad agevolare i finanziamenti occorrenti agli assuntori di forniture e di lavori che interessano la difesa nazionale nonchè agli assuntori di opere pubbliche in Africa Orientale Italiana. (1684)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 271, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Germania il 10 dicembre 1936-XV. (1698)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 febbraio 1937-XV, n. 338, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale, stipulati in Roma, fra l'Italia ed i Paesi Bassi, il 1<sup>o</sup> gennaio 1937-XV. (1701)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 287, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Turchia, il 29 dicembre 1936-XV. (1703)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1937-XV, n. 366, con il quale è stato approvato il piano regolatore edilizio della zona del centro della città di Gallarate e sono state dettate norme per la sua attuazione. (1704)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 febbraio 1937-XV, n. 438, riguardante la sistemazione di edifici ai valichi alpini di frontiera. (1707)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1937-XV, n. 360, recante proroga del termine della durata in carica del Consiglio di Amministrazione dell'Ente Autonomo « Volturno » in Napoli. (1708)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1937-XV, n. 385, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1936-37. (1710)

Conversione in legge del Regio decreto-23 marzo 1937-XV, n. 466, concernente la concessione di contributi per incoraggiare la coltivazione del cotone in provincia di Foggia. (1720)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 aprile 1937-XV, n. 452, che apporta modificazione al ruolo transitorio della Corte dei Conti per la sezione giurisdizionale delle pensioni di guerra. (1724)

È 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 10 febbraio 1937-XV, n. 210, recante norme dirette ad agevolare i finanziamenti occorrenti agli assuntori di forniture e di lavori che interessano la difesa nazionale nonchè agli assuntori di opere pubbliche in Africa Orientale Italiana: (1684)

Presenti e votanti . . . . .	289
Maggioranza . . . . .	145
Voti favorevoli . . . . .	289
Voti contrari . . . . .	—

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 271, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Germania il 10 dicembre 1936-XV: (1698)

Presenti e votanti . . . . .	289
Maggioranza . . . . .	145
Voti favorevoli . . . . .	289
Voti contrari . . . . .	—

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 febbraio 1937-XV, n. 338, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale, stipulati in Roma, fra l'Italia ed i Paesi Bassi, il 1<sup>o</sup> gennaio 1937-XV: (1701)

Presenti e votanti . . . . .	289
Maggioranza . . . . .	145
Voti favorevoli . . . . .	289
Voti contrari . . . . .	—

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 287, che ha dato esecuzione agli Accordi di carattere commerciale stipulati in Roma, fra l'Italia e la Turchia, il 29 dicembre 1936-XV: (1703)

Presenti e votanti. . . . .	289
Maggioranza . . . . .	145
Voti favorevoli . . . . .	289
Voti contrari . . . . .	—

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1937-XV, n. 366, con il quale è stato approvato il piano regolatore edilizio della zona del centro della città di Gallarate e sono state dettate norme per la sua attuazione: (1704)

Presenti e votanti. . . . .	289
Maggioranza . . . . .	145
Voti favorevoli . . . . .	289
Voti contrari . . . . .	—

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 febbraio 1937-XV, n. 438, riguardante la sistemazione di edifici ai valichi alpini di frontiera: (1707)

Presenti e votanti. . . . .	289
Maggioranza . . . . .	145
Voti favorevoli . . . . .	289
Voti contrari . . . . .	—

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 gennaio 1937-XV, n. 360, recante proroga del termine della durata in carica del Consiglio di amministrazione dell'Ente Autonomo « Volturno » in Napoli: (1708)

Presenti e votanti. . . . .	289
Maggioranza . . . . .	145
Voti favorevoli . . . . .	289
Voti contrari . . . . .	—

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1937-XV, n. 385, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1936-37: (1710)

Presenti e votanti. . . . .	289
Maggioranza . . . . .	145
Voti favorevoli . . . . .	287
Voti contrari . . . . .	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1937-XV, n. 466, concernente la concessione di contributi per incoraggiare la coltivazione del cotone in provincia di Foggia: (1720)

Presenti e votanti. . . . .	289
Maggioranza . . . . .	145
Voti favorevoli . . . . .	288
Voti contrari . . . . .	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 aprile 1937-XV, n. 452, che apporta modificazione al ruolo transitorio della Corte dei conti per la sezione giurisdizionale delle pensioni di guerra: (1724)

Presenti e votanti. . . . .	289
Maggioranza . . . . .	145
Voti favorevoli . . . . .	288
Voti contrari . . . . .	1

(La Camera approva).

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

### Ordine del giorno

per la seduta di mercoledì 12 maggio

alle ore 16

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

1 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 febbraio 1937-XV, n. 211, concernente la esenzione dalla tassa di bollo degli atti di querela per i delitti preveduti dal titolo IX, capo I, del Codice penale, commessi in danno di persone povere. (*Approvato dal Senato*). (1692)

2 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 febbraio 1937-XV, n. 449, recante temporanee deroghe ad alcune disposizioni del Regio decreto-legge 27 settembre 1936-XIV, n. 1986, concernente la classificazione ufficiale degli olii di oliva. (1711)

3 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 marzo 1937-XV, n. 465, concernente la approvazione dell'Atto 4 febbraio 1937-XV aggiuntivo alla Convenzione di concessione dell'esercizio della rete ferroviaria secondaria della Penisola Salentina. (1714)

4 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 gennaio 1937-XV, n. 448, contenente norme per la disciplina delle guide, degli interpreti e dei corrieri. (1715)



5 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 febbraio 1937-XV, n. 456, concernente la costituzione dell'Ente italiano per gli scambi teatrali. (1716)

6 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 marzo 1937-XV, n. 464, concernente la nomina del Gr. Uff. Ing. Alberto Bonacossa a commissario straordinario del R. A. C. I. con speciali poteri. (1717)

7 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 aprile 1937-XV, n. 497, relativo alla sistemazione della posizione degli agenti ferroviari in servizio presso altre Amministrazioni. (1723)

8 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 aprile 1937-XV, n. 498, contenente disposizioni riguardanti la non applicazione ai reclutamenti nei ruoli di personali militari del Regio decreto-legge 7 dicembre 1936-XV, n. 2109, recante agevolzze per l'ammissione ai pubblici concorsi per l'anno XV. (1725)

9 — Modificazioni alle norme sull'ordinamento dell'Opera Nazionale Dopolavoro. (1726)

10 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 febbraio 1937-XV, n. 339, concernente l'importazione dei peperoni rossi, secchi e di caffè di origine dalle Colonie italiane. (1729)

11 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 gennaio 1937-XV, n. 483, per la proroga sino al 31 dicembre 1937-XVI, del Regio decreto-legge 8 giugno 1936-XIV, n. 1579, concernente il finanziamento dell'Ente nazionale fascista della cooperazione. (1730)

12 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 febbraio 1937-XV, n. 467, che abolisce il limite minimo di età anche per la concessione del Regio assentimento agli ufficiali della Regia marina e della Regia aeronautica (ruolo naviganti). (1735)

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

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI. (1558)

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

1 — Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI. (1553)

2 — Stato di previsione della spesa del Ministero per la stampa e la propaganda per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI. (1564)

---

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

DOTT. ALBERTO GIUGANINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

