CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

XXX^A LEGISLATURA – I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

COMMISSIONI LEGISLATIVE RIUNITE DEL BILANCIO, DEI LAVORI PUBBLICI E DELLE COMUNICAZIONI

RESOCONTO

DELL'ADUNANZA DI VENERDÌ 16 APRILE 1943-XXI

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA CAMERA **GRANDI**

INDICE

Pag.

Disegni di legge (*Discussione ed approvazione*):

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1943-44. (2270) 1313

BRENNA – DEL DEBBIO, BENINI, *Ministro dei lavori pubblici.*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario 1943-44. (2271) . . . 1323

LOJACONO – ZAMBONI, PRESIDENTE, LEMBO, MORELLI BASILIDE, AGAZZI, CINI, *Ministro delle comunicazioni.*

L'adunanza comincia alle 10.

(*Sono presenti i Ministri* Benini, *per i lavori pubblici*, Cini *per le comunicazioni*, e *i Sottosegretari di Stato*, Calletti, *per i lavori pubblici*, Peverelli, Arcidiacono *e* Scarfiotti *per le comunicazioni*, Cianetti, *per le corporazioni e* Pellegrini Giampietro, *per le finanze*).

PRESIDENTE. Chiamo a fungere da Segretario il Consigliere nazionale Giordani.

Comunico che sono in congedo i Consiglieri nazionali: Andriani, Angelini, Ascione, Betti, Colombati, Crollalanza, Klinger, Lojacono Luigi, Maffezzoli, Mancini Guido, Mezzetti, Parolari, Perusino, Pezzuto e Trevisani.

Constato che le Commissioni riunite sono in numero legale.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1943-44. (2270)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CASALINI, *Relatore*. Mi rimetto alla relazione.

BRENNA. La discussione del bilancio dei lavori pubblici mi porta a ricordare molto succintamente una parte, la parte più importante, del lavoro svolto in questi ultimi tempi dalla Commissione legislativa dei lavori pubblici e delle comunicazioni. Ricordo fra le leggi più notevoli: quella dei 4 miliardi per la esecuzione di opere pubbliche straordinarie; la legge per il decentramento degli stabilimenti industriali in connessione con i nuovi impianti idroelettrici per l'Italia centrale, meridionale e insulare; la nuova legge riguardante la formazione dell'albo nazionale degli appaltatori di opere pubbliche; la legge per gli edifici universitari; la legge per gli sviluppi e ulteriori attribuzioni alla Azienda autonoma statale della strada; la legge che

fa obbligo di destinare ad opere d'arte figurativa una quota del 2 per cento dell'importo della spesa per la costruzione di edifici pubblici; l'importantissima legge urbanistica; la nuova legge sulla costituzione ed il funzionamento del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il massimo organo tecnico consultivo in materia di opere pubbliche, dal quale sarà bene evitare ogni e qualsiasi evasione, ritenendo che la sua specifica competenza debba affermarsi anche e soprattutto sui progetti delle opere permanenti da eseguirsi nella capitale d'Italia. Ricordo, infine, la legge recante modifiche e nuovi provvedimenti sulla edilizia popolare ed economica.

Mole di lavoro considerevole, che ci fa ricordare con riconoscente ammirazione la fatica del Ministro del tempo, Eccellenza Gorla, (*Applausi*), e ci induce a rivolgere un fervido augurale saluto di buon lavoro all'Eccellenza il Ministro Benini. (*Applausi*).

Come si provvede all'applicazione di tutta questa ingente mole di lavoro ? Naturalmente con gli organi centrali e periferici del Ministero dei lavori pubblici, i quali però sono già tanto oberati di lavoro che non sarà vano ripetere ancora in questa sede la raccomandazione di rivedere gli organici, cercando possibilmente di ridurre il periodo dell'avventiziato che induce i funzionari a lavorare senza proficuo impiego di tempo agli effetti della promozione e della pensione. Con ciò non intendo fare sollecitazioni all'Eccellenza il Ministro, il quale meglio di me conosce le benemerenze dei suoi funzionari centrali e provinciali, e meglio di me ne apprezza il valore nella quotidiana collaborazione che ne riceve. Certo si oppongono le difficoltà derivanti anche da restrizioni finanziarie. Questa è la risposta che generalmente viene data a chi si occupa di questi argomenti. Però in confronto di tali attrezzature di questi organi statali che non trovano mai finanziamento sufficiente per progredire, consenta la Camera che ricordi anche io ciò che è stato segnalato nella discussione degli altri bilanci ai quali, pur non facendo parte delle singole commissioni, ho avuto la possibilità di intervenire grazie al cortese invito dell'Eccellenza il Presidente della Camera. È un fatto che tutti i vari enti cosidetti economici trovano sempre la maniera di attrezzarsi e di corrispondere adeguati compensi ai rispettivi dipendenti.

Vedano le Eccellenze i Ministri se non sia il caso di avvalersi delle stesse fonti più generose alle quali riescono ad attingere questi Enti, per devolverne una parte a favore dei funzionari dello Stato.

Mi si dice che le disposizioni che sospendono le costruzioni di edifici privati siano state interpretate in qualche ufficio comunale anche come una sospensiva dei progetti tecnici di liberi professionisti. Qualora ciò sia esatto, importerebbe un inconveniente di duplice natura: 1°) che alla ripresa dei lavori, tutti questi progetti che ora si respingono, verrebbero poi ad essere sollecitati e a premere considerevolmente al momento di darvi esecuzione; 2°) inaridimento degli uffici dei tecnici liberi professionisti. Su ciò, qualora l'Eccellenza il Ministro creda di portare una nota di chiarificazione, essa sarà bene accetta.

Nelle provvidenze di legge testè ricordate, noi vediamo anche una lodevole e lungimirante politica del Regime per il dopo guerra. Alla politica dei lavori pubblici è, infatti, demandata la restaurazione delle nostre città millenarie, la reazione trionfale della civiltà contro la barbarie, contro le vilissime offese di una accozzaglia prezzolata e spregevole di bruti e di malvagi, ai quali ci rifiutiamo di riconoscere la qualità di soldati.

La politica dei lavori pubblici predispone così la degna accoglienza ai reduci vittoriosi.

Il genio italiano che con i suoi inventori, i suoi artisti, i suoi tecnici, i suoi artigiani e i suoi lavoratori incomparabili ha portato la civiltà ed il progresso nel mondo, l'immortale genio italico saprà sempre, ancor più, ingigantire la potenza e la bellezza della Patria nostra.

In questo fervore di preparazione e di opere, la Camera e l'Italia, che nella Camera è rappresentata in tutte le sue categorie del lavoro e della produzione, la Camera e l'Italia, sempre più salde e serrate nei ranghi, elevano, nella fede che è certezza, un devoto pensiero alla Maestà del Re e Imperatore (*Applausi*) e sentono la fierezza di riaffermare al Duce incondizionata ed immutabile devozione. (*Applausi*).

DEL DEBBIO. Ormai la legge urbanistica, per la dura e lodevole fatica del camerata Gorla, attraverso non pochi e vivaci contrasti, è un fatto compiuto.

La indaffarata speculazione che approfittava del caos imperante nel settore edilizio urbanistico, ha dovuto cedere volente o nolente.

Di ciò possiamo rallegrarci tutti perchè la bellezza delle nostre città sarà ora maggiormente garantita dall'ordine imposto dalla legge e dalle sanzioni che in essa sono previste.

In questa materia ci sarebbe molto da dire, ma io mi guarderò bene dal tediare gli uditori con una trattazione fuori luogo.

Due raccomandazioni desidero soltanto rivolgere al Ministro dei lavori pubblici, e sono queste: la nuova legge urbanistica che è nata con il preciso scopo di migliorare le condizioni estetiche e funzionali delle città, non deve dare motivo a nuove impreviste speculazioni di alcun genere.

Con la formazione degli elenchi dei comuni che dovranno essere obbligati a predisporre il loro piano regolatore, sarà opportuno indicare quali di essi dovranno adottare, nella progettazione, il sistema del concorso nazionale fra architetti e ingegneri, quali altri dovranno limitarsi al concorso semplicemente regionale, e quelli ancora che potrebbero affidare incarichi diretti ai professionisti competenti in materia.

Naturalmente noi propendiamo sempre, nella maggior parte dei casi, per il concorso aperto a tutte le forze dell'architettura e dell'ingegneria, che già tante magnifiche prove ha dato nel passato, mettendo in evidenza valori e competenze che altrimenti non sarebbero stati rilevati, e fornendo ad alcune città soluzioni di piano regolatore di indiscussa organicità e bellezza.

Ma se, per molte ragioni pratiche o contingenti, si ritenesse opportuno adottare il sistema dell'incarico diretto, allora noi saremmo d'avviso che tali incarichi fossero affidati a ragion veduta, escludendo da essi senz'altro tutte quelle vaste formazioni o aggruppamenti di accentratori, che sotto la veste del collaborazionismo più innocente e vantaggioso per l'economia generale, o sotto l'interesse dell'arte e della tecnica urbanistica, nascondessero un loro congegno monopolistico che con l'arte e la tecnica e l'interesse del Paese e delle città non ha nulla a che vedere.

A tale scopo riteniamo che l'organizzazione sindacale degli architetti e degli ingegneri potrebbe utilmente affiancare l'azione del Ministero, come avviene proprio nel sindacato delle belle arti per l'assegnazione degli incarichi agli artisti, per la legge sulle opere d'arte negli edifici pubblici.

Ma un altro pericolo, per cui la seconda raccomandazione si rivolge anche all'Eccellenza il Ministro dell'educazione nazionale, ci viene fatto di segnalare in fatto di urbanistica, pericolo che non si era affacciato prima che le nostre magnifiche città fossero oggetto della barbara distruzione nemica.

Si tratta di questo: l'urbanistica, costretta fino ad oggi a rispettare i vecchi nuclei cittadini e ad adeguarsi alle condizioni di fatto esistenti nelle città in dipendenza dei suoi monumenti, degli edifici importanti e delle caratteristiche ambientali da questi costituite o da essi indipendenti, non dovrà trarre pretesto dal fatto che uno o più palazzi di valore artistico siano stati distrutti dalle bombe nemiche, per tagliare nuove strade nelle aree fatte libere o costruire sulle stesse aree – appetibilissime perchè centrali – edifici di architettura speculativa e di carattere contrastante con l'ambiente residuato.

Riteniamo opportuno che gli ambienti colpiti siano ricostituiti nel loro carattere primitivo, sia come masse, sia come rapporti e come colore.

Non diciamo che si debba rifare un palazzo falso al posto di quello vero distrutto; si potrà benissimo seguire il moderno concetto del restauro dei monumenti applicato al centro o all'arteria, intesi pur essi come complessa unità architettonica, ove tutti gli edifici si debbono considerare come particolari di un più vasto insieme.

Diciamo, ad esempio, che la via Garibaldi di Genova, dovrà tornare ad essere la via Garibaldi che era nella sua bellezza unica, almeno per quanto riguarda l'armonia, la nobiltà, i rapporti e il colore, e non dovrà frantumarsi con aperture o vuoti di strade o di larghi o con discordanti inserzioni di nuovi edifici utilitari.

Noi non crediamo alla inutilità dei grandi scenari anche se poco o nulla utilizzabili, a quella dei sontuosi scaloni accedenti a giardini pensili, a quella delle altezze smisurate dei piani e delle ampiezze delle interassature tra vano e vano, ma riteniamo anzi che questi elementi di fasto e di grandezza siano proprio quelli che occorrerà tenere presenti nella ricostruzione, perchè il carattere ambientale, dalla più alta spiritualità e bellezza non abbia a degenerare in una indecorosa povertà, materiata soltanto dalle necessità pratiche della vita.

Detto questo, raccomandiamo all'Eccellenza il Ministro di voler garantire l'integrità avvenire delle nostre città colpite, poichè potrebbe darsi che il peggior male in definitiva non dovesse essere quello causato dalle bombe nemiche ma bensì quello causato da noi stessi.

Ci auguriamo che non abbia a ricorrere ancora il detto: Quel che non fecero i barbari... con quel che segue. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

BENINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Camerati, la situazione conseguente allo stato di guerra si ripercuote in maniera sensibile

sullo sviluppo delle opere pubbliche. La rarefazione dei materiali, che devono essere soprattutto destinati ai bisogni della guerra, la scarsità della mano d'opera, le difficoltà dei trasporti sono tutti elementi che non consentono di mantenere un ritmo normale.

L'Amministrazione nulla però ha trascurato per superare queste difficoltà, allo scopo di assicurare comunque l'esecuzione delle opere di maggiore interesse, con particolare riguardo a quelle tendenti alla conservazione dell'ingentissimo patrimonio stradale, edilizio ed idraulico di cui 20 anni di Regime hanno dotato la Patria. E soprattutto ha fatto ogni sforzo per contribuire ad alleviare, con un'immediata azione di soccorso e di assistenza, le gravi situazioni determinate in varie nostre città dalle offese nemiche.

È merito del mio predecessore camerata Gorla di aver contribuito a queste finalità con tutto il fervore del suo ingegno e con la sua appassionata fatica; e mi è caro inviargli da qui il mio grato, cordiale saluto.

Attualmente, esclusi i lavori per la riparazione dei danni di guerra, le opere in corso sono 1.582, per un ammontare di lire 1.143.295.500, delle quali 711, per l'importo di lire 746.639.000, iniziate in esercizi precedenti, e 871 per lire 396.656.500 iniziate in questo esercizio.

In particolare la distribuzione delle opere è la seguente:

nell'Italia settentrionale n. 369, per lire 209.267.000;

nell'Italia centrale n. 368, per lire 394 milioni 214 mila;

nell'Italia meridionale n. 542, per lire 233.397.500;

nelle Isole n. 303, per lire 306.417.000.

Il camerata Casalini, che vivamente ringrazio per la sua completa e perspicua relazione, ha posto in rilievo i risultati che, pur nelle presenti difficoltà, l'Amministrazione ha saputo conseguire nei vari settori della sua attività.

Mentre, per quanto riguarda le varie voci di bilancio, mi riporto all'esposizione fatta dal relatore, desidero lumeggiare in rapida sintesi le direttive essenziali, alle quali si attiene in queste contingenze la politica dei lavori pubblici, anche per preparare gli elementi fondamentali per la ripresa del dopoguerra.

E qui assicuro il camerata Brenna che non solo il Ministero dei lavori pubblici non ha intenzione di sospendere i progetti per le costruzioni del dopoguerra, ma che anzi l'opera del Ministero si indirizza a stimolare in ogni modo il lavoro di progettazione e di preparazione in ogni campo, proprio ai fini della ricostruzione del Paese.

Nel campo dell'edilizia statale, in armonia ai criteri stabiliti circa la preferenza da dare alla esecuzione di lavori durante lo stato di guerra, si è avuto un notevole rallentamento. Nell'interesse dello Stato, il Ministero ha, infatti, ritenuto opportuno sospendere a tempo indeterminato, ai sensi della legge 28 novembre 1940-XVIII, n. 1772, alcune importanti costruzioni, il cui proseguimento si manifestava pressochè impossibile e comunque assai oneroso.

Proseguono, invece, quelle costruzioni che si trovavano già in notevole stato di avanzamento e la cui ultimazione è richiesta da particolari motivi per assicurare il funzionamento di servizi di preminente interesse nazionale.

Delle opere in corso nella Capitale sono da ricordare il palazzo del Ministero degli affari esteri, alcuni corpi del palazzo del Ministero dell'Africa italiana, l'Accademia e Museo storico della Regia guardia di finanza, gli istituti di prevenzione e di pena.

Anche la costruzione dei quattro ponti sul Tevere (ponte 28 ottobre, ponte d'Africa, ponte di San Paolo e ponte della Magliana) è stata proseguita con quel ritmo, che è consentito dalle attuali circostanze.

Un altro vasto campo di attività è quello dell'esecuzione di edifici militari, cui si provvede per conto e con finanziamenti del Ministero della guerra.

Particolare riguardo si è avuto per la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'ingente patrimonio immobiliare dello Stato, allo scopo non solo di preservarlo da danneggiamenti, ma anche di potenziarlo ulteriormente. Trattasi di circa 5 mila fabbricati demaniali, per la cui sola manutenzione ordinaria è da dubitare che sia sufficiente la somma di 33 milioni per essa assegnata nel corrente esercizio.

Nè va trascurato di ricordare l'azione svolta dal Ministero per la conservazione di edifici di speciale interesse monumentale, artistico e storico, anche se non demaniali.

In favore dell'edilizia scolastica, il Regime, che ha voluto l'elevazione del popolo anche e sopratutto per quanto concerne l'istruzione, ha concesso larghi benefici. I servizi di questo importante settore, già di competenza del Ministero dell'educazione nazionale, furono trasferiti al Ministero dei lavori pubblici per il Mezzogiorno e le Isole con il Regio decreto istitutivo dei provveditorati alle opere pubbliche del 7 luglio 1925-III,

n. 1173, e per l'Italia settentrionale e centrale col Regio decreto 18 maggio 1931-IX, n. 544.

Dall'epoca del passaggio dei servizi, il Ministero ha eseguito direttamente o ha finanziato con sussidi in capitali o con contributi sugli interessi dei mutui, i seguenti edifici: 2989 scuole elementari; 144 asili; 82 scuole medie; 60 scuole professionali, con un complesso di 21.840 aule, 1262 alloggi per insegnanti e 807 palestre, che hanno importato una spesa complessiva di lire 1.469.275.458.

Pur essendosi fatto un passo notevole rispetto al passato, si deve però riconoscere che il problema delle sedi per le scuole non è stato ancora completamente risolto, in rapporto all'aumento demografico ed all'avviamento di sempre maggior numero di fanciulli all'istruzione.

Si era previsto di destinare all'edilizia scolastica, elementare, media ed universitaria un fondo di lire 800 milioni sull'autorizzazione di spesa di 4 miliardi per opere pubbliche straordinari; ma, disposta nel luglio 1942-XX, la riduzione delle spese civili, detto fondo è stato limitato a 100 milioni, anche in considerazione che in questo periodo non è opportuno l'inizio di opere che richiedono grandi quantitativi di materiale contingentati.

Per l'edilizia popolare il Governo intende che si continui a sviluppare ogni possibile attività, perchè ad ogni lavoratore sia assicurata la casa. A questo scopo è rivolta l'assistenza continua ed energica che agli istituti provinciali presta il Consorzio Nazionale fra gli istituti per le Case popolari, organismo posto alla diretta dipendenza del Ministro dei lavori pubblici, che ne è il Presidente. A ciò mira il concorso che lo Stato concede agli Istituti nell'ammortamento dei mutui che essi contraggono per finanziare le costruzioni.

Ed anzi, per agevolare tali finanziamenti, rendendo uniformi per tutti gli istituti le condizioni dei mutui, con legge 17 agosto 1942-XX, n. 1068, è stato autorizzato il Consorzio di credito per le opere pubbliche ad emettere (entro i limiti che verranno stabiliti con decreto del Duce, Presidente del Comitato dei Ministri per la difesa del risparmio) speciali obbligazioni per porne il ricavato a disposizione del Consorzio nazionale tra gli Istituti per le case popolari, il quale effettuerà dirette somministrazioni agli Istituti stessi.

Il Consorzio nazionale ha già provveduto ad una prima assegnazione di finanziamenti per l'ammontare di 353 milioni di lire, e presto saranno stipulati, con tutte le necessarie cautele, ma con la maggiore speditezza, i mutui relativi.

Le obbligazioni che saranno emesse dal Consorzio di credito hanno la garanzia sussidiaria dello Stato. Essa, oltre al suo valore reale, apprezzabile dagli acquirenti delle obbligazioni, ha un alto significato morale, poichè documenta, con un più diretto intervento dello Stato, l'interesse che questo ha ad incrementare le costruzioni per il benessere delle più modeste categorie lavoratrici.

Ciò che il Regime ha compiuto a questo scopo è chiaramente indicato dalla cifra imponente di numero 135,274 alloggi, con 382.441 vani costruiti dall'ottobre 1922, a cui si aggiungono i 25.883 alloggi, con altri 65.610 vani in corso di costruzione al 31 dicembre scorso.

Il problema dell'urbanistica, con le esigenze sempre crescenti degli aggregati urbani e della vita collettiva in genere, ha trovato una disciplina più ampia e moderna nella legge 17 agosto 1942-XX, n. 1150, della quale è stato già elaborato il regolamento di esecuzione. Con tale legge è stato introdotto nella nostra legislazione l'istituto dei piani territoriali di coordinamento intesi ad orientare e coordinare, nelle grandi linee, i futuri sviluppi urbanistici in determinate parti del territorio nazionale, indipendentemente da quelle che possano essere le circoscrizioni amministrative e regionali. Ed il Ministero ha già affrontato il preliminare studio per la ripartizione dei piani di coordinamento in rapporto all'intero territorio nazionale, per passare, poi, a seconda dell'urgenza, alla compilazione dei singoli piani.

Frattanto si sta anche approntando il primo elenco dei Comuni che, per la loro importanza urbanistica, devono procedere alla formazione, entro un quinquennio, del proprio piano regolatore generale. A questo proposito è bene ricordare che la nuova legge, nei riguardi dei piani regolatori generali comunali ed intercomunali, detta norme di particolare rilievo in quanto consente ai Comuni di sottrarre alla privata speculazione (mediante la costituzione di un proprio demanio) le aree, ed in quanto instaura una più rigorosa disciplina urbanistica, estendendo il piano regolatore a tutto il territorio comunale ed imponendo nuovi vincoli d'interesse pubblico all'attività edilizia. Per contro la stessa legge afferma il principio, già contenuto nella legge sulle espropriazioni del 1865 e dal quale si erano venute discostando leggi speciali successive, che, in materia di piani

regolatori, l'indennità di esproprio debba essere ragguagliata al valore venale dei beni espropriati.

Con questo organico sistema di nuove norme, il nostro Paese viene ad occupare uno dei primissimi posti tra quelli urbanisticamente più progrediti.

Credo di avere parzialmente risposto al camerata Del Debbio per quanto riguarda la questione delle possibilità della speculazione avvenire. Sono poi d'accordo personalmente con i concetti espressi dal camerata Del Debbio nei riguardi della ricostruzione dei palazzi storici distrutti o, comunque, fortemente danneggiati dai bombardamenti. Io, se fossi stato veneziano, ai tempi del crollo del campanile di San Marco sarei stato, come lo furono il 99 per cento dei veneziani, dell'idea di riavere il campanile di S. Marco così come era e così come i veneziani lo hanno riavuto.

In materia di opere igieniche l'Amministrazione dei lavori pubblici provvede con la concessione di sussidi o di contributi nella estinzione dei mutui che gli enti interessati sono autorizzati a contrarre. In base all'articolo 2 della precitata legge 20 gennaio 1941-XIX, n. 105, che assegnò un fondo di 4 miliardi per opere straordinarie, il Ministero può anche anticipare l'intero finanziamento, quando gli enti non siano in grado di provvedere alla quota a loro carico.

È ovvio però che l'attività degli enti è limitata, in rapporto alle attuali difficoltà per l'esecuzione dei lavori onde, specialmente per quanto riguarda cimiteri, macelli, mercati, fognature, ecc., non si provvede che alle opere assolutamente indilazionabili.

Più larga è stata anche in questo periodo l'azione del Ministero in materia di acquedotti e di ospedali.

Circa i primi, una nuova attività si è aggiunta a quella normale con la prosecuzione di alcuni lavori iniziati dal cessato Governo jugoslavo nei territori oggi annessi all'Italia.

Degli acquedotti in corso o progettati per il restante territorio del Regno ha ampiamente trattato il camerata Relatore.

Aggiungerò che per gli acquedotti della Sicilia ha iniziato il suo lavoro l'ente appositamente costituito con la legge 19 gennaio 1942-XX, n. 24, il quale, non appena sarà possibile un più regolare approvvigionamento dei materiali, andrà assumendo quel compito di primo piano che gli è stato affidato per la soluzione integrale del rifornimento idrico delle coraggiose e patriottiche popolazioni siciliane.

Nei riguardi della costruzione, sistemazione e miglioramento degli ospedali, si è fatto largo uso della possibilità di accordare agli enti interessati il finanziamento delle opere con anticipazione anche della quota a loro carico: le realizzazioni così ottenute sono state messe in rilievo dal Relatore.

Tengo a dichiarare che continuerò a seguire con ogni attenzione questa importante branca di attività, nella convinzione che essa non può essere trascurata anche nelle attuali contingenze, perchè intimamente connessa a quel complesso di provvidenze ze assistenziali che il Regime intende potenziare nell'interesse del popolo e per la sanità della razza.

Anche le costruzioni stradali hanno risentito delle difficoltà del momento. Tuttavia, sia pure con ritmo alquanto ritardato i lavori in corso hanno potuto proseguire, evitandosi così la chiusura dei cantieri e l'onere della manutenzione a carico dell'Amministrazione. Si è rilevato anzi che gli appalti di piccoli tronchi, affidati a modeste imprese, hanno dato risultati soddisfacenti.

Inoltre il Ministero ha condotto una seria indagine per accertare le necessità della rete viabile e predisporre finalmente un piano organico di completamento delle strade iniziate e di quelle da costruire in base alle leggi speciali che le hanno autorizzate.

Sono stati predisposti numerosi progetti che potranno essere eseguiti nell'immediato dopo guerra.

È stato anche proseguito il rilevamento degli ultimi dati necessari per completare il catasto delle strade provinciali e comunali esterne; opera questa che potrà fornire all'Amministrazione dei lavori pubblici tutti gli elementi necessari per una visione completa della situazione del nostro patrimonio stradale.

Correlativamente, la Commissione istituita per la revisione delle « norme per la tutela delle strade e per la circolazione » ha presentato le conclusioni dei sottocomitati amministrativo-giuridico e tecnico, mentre è in corso la redazione del testo definitivo che dovrà, però, essere messo in relazione ai risultati della Conferenza del traffico promossa dalla Germania.

In quanto alle nuove costruzioni ferroviarie di competenza dell'Amministrazione dei lavori pubblici, è da notare che le difficoltà della situazione attuale hanno consigliato di limitarle a quelle riconosciute urgenti ed

indifferibili, sia ai fini della continuazione dell'esercizio ferroviario, sia allo scopo di concorrere a risolvere importanti problemi economici della Nazione. Perciò, mentre sono stati proseguiti i lavori della circonvallazione di Bologna e di Palermo, della linea ferroviaria Lucca-Aulla, nel tratto compreso tra la stazione di Casola Minucciano ed Equi Terme, è stato iniziato nel corrente esercizio il tronco Ellera-Tavernelle della linea Perugia-Chiusi, che servirà al trasporto della lignite proveniente dalle cave di Trabiano e di Nolfa.

Prosegue intanto il lavoro di progettazione delle nuove ferrovie che nel dopo guerra contribuiranno allo sviluppo dell'attrezzatura economica della Nazione.

Per quanto riflette le opere marittime, si è avuto cura sopratutto ai lavori di manutenzione, mentre per le opere nuove si è data la preferenza a quelle intese a migliorare l'attrezzatura dei nostri maggiori porti, in relazione principalmente alle esigenze determinate dallo stato di guerra.

L'attenzione del Ministero è però anche rivolta a studiare i mezzi per potenziare quegli scali marittimi che, per la loro posizione, sono destinati in un prossimo avvenire a convogliare le maggiori correnti di traffico in rapporto agli immancabili sviluppi industriali ed economici della Nazione.

Per l'incremento della produzione ittica si è dato intanto corso alla costruzione di alcuni scali di alaggio per barche da pesca, come quelli di Porto Corsini e di Pesaro, nonchè all'esecuzione di altre opere per mettere in efficienza alcuni porti pescherecci quali quelli di Cervia e di San Benedetto del Tronto.

I fenomeni di corrosione di spiaggia hanno reso indispensabili lavori di protezione di particolare importanza in diverse località. Ed a questo riguardo ricorderò che, allo scopo di infrenare il sorgere disordinato di costruzioni lungo le nostre spiagge, con disegno di legge già innanzi alla Commissione legislativa della Camera, si è proposta l'osservanza di una rigorosa disciplina per quanto concerne le opere di difesa, e ciò per evitare che, al ripetersi dei danni per mareggiate a proprietà private, si pretenda che lo Stato si assuma le spese delle riparazioni.

Nel campo delle opere idrauliche e degli impianti idroelettrici spetta al Ministero dei lavori pubblici la sistemazione dei corsi d'acqua, anche ai fini della navigazione interna, nonchè la concessione delle derivazioni per irrigazione e per la produzione di energia elettrica.

Non può disconoscersi che, in dipendenza dello stato di guerra, l'importanza dei servizi idraulici ed elettrici si è accresciuta, in quanto i primi attengono alla sicurezza degli abitati e delle campagne, ed i secondi costituiscono base essenziale per i trasporti e per il funzionamento della massima parte delle industrie nazionali.

Il Ministero perciò si è sforzato di mantenere in piena efficienza le difese idrauliche, ed anzi ha richiesto l'aumento delle assegnazioni per le manutenzioni ed i servizi di piena, nonchè quelle per le opere di parte straordinaria, la cui mancata esecuzione provocherebbe danni tecnici ed economici gravi.

Il Relatore ha ampiamente illustrato i principali lavori in corso per la sistemazione idraulica e la navigazione. Ed a questo proposito ha nelle sue conclusioni segnalato le varie aspirazioni per un ampliamento della rete di navigazione interna nell'Italia Settentrionale, anche ai fini di un collegamento con la Svizzera.

Effettivamente, dopo disposta l'esecuzione del canale Milano-Cremona-Po, sono risorte iniziative tendenti a portare la navigazione fino ai maggiori centri industriali dell'Alta Italia, come Torino, Alessandria, Piacenza, Bergamo e Brescia. Da Milano il canale navigabile dovrebbe proseguire fino al Lago Maggiore e fino al Lago di Como.

Ma nulla vi è ancora di concreto, specie per il collegamento con la Svizzera. Sono in corso soltanto gli studi che potranno servire per approfondire i vari problemi, raccogliendo tutti gli elementi necessari, per dare, a tempo opportuno, un giudizio sui vantaggi conseguibili in rapporto alla spesa che, come è facile prevedere, sarebbe ingente.

La necessità di potenziare al massimo le risorse nazionali ha portato alla migliore utilizzazione delle acque specie per la produzione di energia elettrica.

La situazione dell'industria elettrica a fine 1942-XXI risulta come appresso:

a) n. 1223 impianti idroelettrici, per una potenza complessiva di 5.440.000 chilovatt installati;

b) n. 182 impianti termoelettrici, per una potenza complessiva di 933.328 chilovatt installati;

c) n. 5 impianti geo-termoelettrici per una potenza complessiva di 115.653 chilovatt installati.

In totale quindi n. 1410 impianti di produzione per una potenza complessiva di 6,489,000 chilovatt installati.

È da rilevare che, nel ventennio 1922-42, la potenza installata è più che quadruplicata, passando da 1.240.000 a 5.440.000 chilovatt.

Attualmente la capacità utile dei serbatoi stagionali è di circa 2 miliardi e 70 milioni di metri cubi e l'energia equivalente alla acqua invasata risulta di 2 miliardi e 29 milioni di chilovattora, che rappresenta circa l'11 per cento della produzione idroelettrica complessiva. Per effetto di tale energia accumulata è possibile ottenere una forte elasticità nella produzione idroelettrica, elasticità necessaria per adeguare i diagrammi della produzione a quelli di consumo.

Dopo il periodo della sanzioni la voce ammonitrice del Duce indicò alla Nazione le mète dell'autarchia, base dell'indipendenza economica e politica della Nazione. Di piena intesa con quello delle corporazioni, il Ministero dei lavori pubblici formò nel 1937 un primo programma di nuove costruzioni idroelettriche per una producibilità media di 5 milioni di chilovattore: detti impianti dovevano eseguirsi in un quadriennio dal 1938 al 1941.

Le nuove costruzioni furono intraprese con tanta lena che nel 1940 fu deliberato dal Duce un secondo programma per una producibilità di 5 miliardi di chilovattore da attuare in un quadriennio, dal 1941 al 1944.

E per quanto lo stato di guerra abbia rallentato il ritmo della ultimazione degli impianti, tuttavia sono stati finora compiuti 130 impianti per una producibilità di 3 miliardi e 800 milioni di chilovattore: di questi impianti 31, con una producibilità di 843 milioni di chilovattore, sono stati ultimati nel 1942.

Altri 76 impianti per una producibilità di 4 miliardi e 454 milioni di chilovattore risultano attualmente in corso. Ed è stato tale l'impegno messo da tutti gli interessati nel vincere le difficoltà del momento, che lo scorso anno il Duce si indusse a disporre un terzo programma di costruzioni idroelettriche che comprende un complesso di 7 miliardi di chilovattore e che potrà essere realizzato nell'immediato dopoguerra.

La produzione globale dell'energia elettrica (idrica, termica e geotermica) dell'anno 1942 è stata di 20 miliardi 103 milioni di chilovattore, in confronto dei 20 miliardi 649 milioni di chilovattore prodotti nel precedente anno 1941; la piccola diminuzione è dovuta all'annata idrologica di scarsità eccezionale, che ha influito sfavorevolmente sulla produzione idrica anche più di quanto abbiano potuto influire in senso positivo i nuovi impianti idroelettrici entrati in funzione durante il corso dell'anno.

Confrontando la produzione dell'energia del 1942 con quella del 1937 (anno in cui sono stati posti in essere i nuovi piani per le costruzioni idroelettriche), si ha che la produzione è aumentata da 15 miliardi 281 milioni di chilovattore a 20 miliardi 103 milioni di chilovattore, e cioè del 32 per cento. Sono stati ottenuti così i 5 miliardi di chilovattore previsti dal piano di autarchia per l'energia elettrica.

Di pari passo con lo sviluppo degli impianti elettrici hanno preso incremento gli impianti delle grandi linee di trasporto dell'energia elettrica. Alla fine del 1942-XXI la rete primaria di trasporto dell'energia elettrica a tensione non inferiore a 120 chilovolt ha raggiunto uno sviluppo complessivo di chilometri 9,250.

Due particolari realizzazioni meritano al riguardo di essere ricordate, e, cioè il poderoso complesso di linee primarie costruite a sussidio delle linee ferroviarie elettrificate, che si estendono dal Brennero a Reggio Calabria, ed il sistema nazionale di interconnessione alla tensione di 230 chilovolt.

Il sistema consente di collegare elettricamente a mezzo di sottostazioni di trasformazione le più importanti linee regionali di trasporto e permetterà il trasferimento di grandi masse di energia elettrica, al fine di assicurare i fabbisogni nelle varie regioni.

Tale sistema di interconnessione, della lunghezza complessiva di chilometri 924, risulta costituito di 7 distinti tronchi. Di questi, 4 sono attualmente in avanzata costruzione per una lunghezza di chilometri 566, ed entreranno presto in esercizio.

Ai fini di un generale coordinamento delle grandi linee di trasporto, il Ministero ha disposto lo studio di un piano regolatore, la cui attuazione sarà facilitata dalle disposizioni contenute nella legge 7 dicembre 1942-XXI, n. 1745, riguardante la unificazione delle frequenze degli impianti elettrici.

Particolare caratteristica hanno i Servizi Speciali attribuiti ad apposita Direzione generale del Ministero, i cui compiti sono rivolti all'attuazione delle molteplici provvidenze di legge per la ricostruzione, a carico del bilancio dello Stato, di edifici pubblici e di case pér i rimasti senza tetto in conseguenza di pubbliche calamità, nonchè per la concessione di sussidi a favore degli enti ausiliari e dei privati. Tali compiti di vasta portata tecnica, economica e sociale, si sono

andati sviluppando col Governo Fascista: si è giunti all'intervento diretto dello Stato nei lavori di urgenza per il ripristino di comunicazioni stradali interrotte con conseguente isolamento di centri abitati, per l'esecuzione di opere dirette a tutelare la pubblica incolumità e per il ripristino di acquedotti: lavori questi la cui competenza spetterebbe agli enti ausiliari, i quali peraltro si trovano sovente nell'impossibilità di provvedere con la prontezza ed efficacia necessarie. A ciò si è aggiunto, dall'entrata in guerra dell'Italia, il delicato compito della riparazione dei danni prodotti da offese nemiche nel territorio metropolitano e in quello occupato dalle Forze armate.

Il Governo del Re volle assicurare alle popolazioni minacciate dalle offese nemiche i soccorsi necessari per il ripristino delle abitazioni e delle opere pubbliche. Tale compito fu demandato a quest'Amministrazione, la quale aveva una propria speciale organizzazione per i servizi di pronto soccorso.

Siffatta organizzazione fu peraltro ampliata ed estesa, essendo ovvio che essa, studiata ed inquadrata per bisogni limitati nello spazio e nel tempo, quali possono essere quelli determinati da un movimento tellurico ovvero da un'alluvione, non sarebbe stata adeguata alle esigenze della guerra.

Occorreva provvedere per tutto il territorio nazionale: furono quindi aumentati i magazzini di deposito di materiali per il pronto soccorso, fu estesa la rete delle stazioni radio dell'Amministrazione e sopratutto fu disciplinata con precise istruzioni l'attività che gli uffici del Genio Civile avrebbero dovuto svolgere al verificarsi di qualsiasi danno per fatto di guerra.

Gli uffici dell'amministrazione centrale e quelli del Genio civile, pur tra le difficoltà di personale create dai numerosi richiami alle armi, hanno sempre corrisposto con vero spirito di abnegazione e con alto sentimento di dovere e di patriottismo all'incarico loro affidato.

In tutte le località colpite i funzionari del Genio civile sono stati sempre fra i primi ad accorrere ed hanno validamente contribuito al salvataggio delle persone e dei beni, intraprendendo subito le opere di riparazione.

Non è qui il caso di dare precisazioni di dettaglio circa l'azione svolta dal giugno 1940: si può però affermare che anche attraverso l'opera dei vari organi dell'Amministrazione dei Lavori pubblici, le popolazioni hanno avuto prova di quanto sollecita e larga sia per esse l'assistenzadel Governo Fascista.

Nè meno alacre è stata l'attività svolta per la riparazione dei danni di guerra nei territori occupati: a Mentone e negli altri paesi francesi presidiati dalle nostre forze armate, gli edifici pubblici e le case private furono subito riparati per permettere il ritorno di condizioni normali di vita dopo il rientro della popolazione che se ne era allontanata: anche nelle isole Jonie e particolarmente a Corfù, a cura dell'amministrazione è stato provveduto alla riparazione di numerosi edifici.

Passando agli uffici decentrati, il Magistrato delle acque, per il Veneto, ed i Provveditorati alle opere pubbliche per la Sicilia e la Sardegna hanno continuato la loro opera in favore di quelle regioni.

Specialmente in Sicilia numerosi lavori di manutenzione straordinaria della rete stradale esistente, deteriorata dall'intenso traffico di mezzi di trasporto pesanti, sono stati appaltati nel semestre scorso dopo aver superato non lievi difficoltà di carattere contingente. La spesa complessiva prevista per tali lavori ammonta a oltre trentacinque milioni. A questi va aggiunto un lotto di numerosi piccoli lavori stradali disposti nell'interesse dell'agricoltura per facilitare l'afflusso dei prodotti ai mercati di consumo. Si tratta della sistemazione di trentanove trazzere sulle quali, con un esiguo impiego di materiali e con una spesa complessiva di non più di quattro milioni, si assicura il traffico agricolo.

Anche l'Ispettorato del Genio civile di Napoli, che cura gli ultimi lavori di quel complesso di opere che erano state iniziate dal soppresso Alto Commissariato, ha dimostrato quanto utile sia il decentramento delle funzioni ad esso demandate. Inoltre esso sovrintende alla esecuzione dei lavori di riparazione dei danni di guerra in quella città che, tanto duramente colpita dalle offese nemiche, offre quotidiane prove di un coraggio e di una nobiltà che il tempo non varrà a cancellare dalla sua millenaria gloriosa storia. (*Vivi applausi*).

L'ispettorato della Maremma Toscana esplica precipuamente le sue funzioni per la bonifica di quella vasta regione.

In vista di questi importanti compiti, cui i due Ispettorati attendono, è stato riconosciuto necessario disporre, con la stessa legge di bilancio, che il loro funzionamento sia protratto sino al 30 giugno dell'anno prossimo.

Nè può trascurarsi di ricordare l'attività dell'Ispettorato delle Opere pubbliche presso il Governo della Dalmazia, che esplica la sua attività compatibilmente alle condizioni del momento.

Circa l'azione svolta dall'Azienda autonoma statale della strada, è da segnalare che la rete alla quale essa attende, risulta attualmente di chilometri 21.820.

Come recentemente si è praticato per la strada Chieti – Casoli, sono in corso gli studi per la classificazione tra le statali di alcune altre strade aventi speciale importanza.

Nelle attuali contingenze è cura dell'A. A. S. S. di assicurare la migliore manutenzione della rete statale compatibilmente con le difficoltà di ordine finanziario e di ordine tecnico che si incontrano. Le condizioni generali della rete possono considerarsi ancora buone, ma è ovvio che deperimenti nei piani viabili si verificano qua e là; ed occorre prontamente rimediarvi allo scopo di prevenire il loro aggravamento. Per queste manutenzioni e riparazioni straordinarie è stata recentemente assegnata la somma di lire 150 milioni.

Anche per quanto riguarda i compiti dell'Azienda per la sistemazione e miglioramento generale della rete, l'attività non è totalmente sospesa, essendo in corso lavori su 340 chilometri.

Il Relatore ha osservato che a queste sistetemazioni converrebbe provvedere con nuove direttive, adottando sui percorsi di grande comunicazione il senso unico, e quindi due sedi di almeno 7 metri ciascuna, e devolvendo a questi lavori anche i fondi che si avrebbe in animo di destinare alla costruzione di autostrade.

Egli stesso però ha rilevato come attualmente esista una grande differenza fra le condizioni della viabilità statale e quelle della viabilità provinciale.

Le prospettive cui accenna il Relatore, nei riguardi dell'ampliamento delle sedi delle strade statali, non possono essere realizzate in un prossimo avvenire, giacchè più urgente appare il bisogno di migliorare la viabilità provinciale.

In questo senso l'Azienda autonoma statale della strada ha studiato un vasto programma di classificazione, al fine di includere nella rete statale circa i due terzi delle strade attualmente provinciali (quasi 27 mila chilometri), in modo che le provincie, sollevate dall'onere derivante dalla manutenzione di tali strade, possano assumere in gestione le più importanti tra le comunali.

Relativamente al programma di autostrade da eseguire dalla Azienda autonoma statale della strada, e delle quali si stanno compilando i progetti (e cioè la strada detta dei due mari, da Grosseto ad Ancona; la Roma-Firenze-Bologna; la Livorno-Pisa-Viareggio, allacciata alla esistente Firenze-mare; la Genova-Savona e la Napoli-Bari), trattasi di arterie indispensabili per stabilire più rapide comunicazioni tra alcuni dei maggiori centri della Penisola, in rapporto alla prevedibile intensificazione del traffico automobilistico nel dopoguerra.

A proposito del suggerimento del Relatore di creare a disposizione dell'Amministrazione un organismo sempre mobilitato e pronto ad eseguire lavori di carattere indilazionabile, posso assicurare che questo bisogno è stato già considerato nei riflessi dei compiti di manutenzione attribuiti all'Azienda statale della strada, e che sono in via di definizione concrete intese con organismo che, per la sua attrezzatura e specializzazione, dà ogni affidamento di rispondere allo scopo.

Ringrazio il camerata Casalini per avere sottolineato con quale spirito di sacrificio il personale dell'Amministrazione ed in particolare quello del Genio civile, pur ridotto notevolmente di numero, adempie alle funzioni accresciutesi per effetto della guerra.

Preciso che sui 7.500 elementi costituenti il complesso di tutto il personale, ben 2.185 hanno indossato l'uniforme militare.

Le preoccupazioni espresse dal Relatore circa l'insufficienza numerica del personale dell'Amministrazione, e specialmente di quello dei ruoli del Genio civile, sono da me pienamente condivise. Occorre, infatti, che i quadri siano rinsanguati e vivificati, sia con l'immissione di elementi giovani, sia con quegli ampliamenti di organici che rappresentano la condizione essenziale per l'assolvimento dei gravi compiti del dopoguerra. Il problema è stato già affrontato dall'Amministrazione. Per quanto le soluzioni escogitate fossero modeste e tendessero piuttosto ad un assestamento dei quadri, con riserva di adeguarli successivamente alle reali necessità della ripresa, si è dovuto rinviare ogni provvedimento, a seguito della sopravvenuta direttiva di carattere generale per la sospensione degli aumenti di organici.

Questa situazione determina un superlavoro per i funzionari in servizio: nè alle deficienze è dato supplire con personale non di ruolo, giacchè, particolarmente quando si tratta di elementi forniti di laurea, riesce difficile procurarsene la collaborazione, sia

per il fatto che i giovani si trovano alle armi e sia per la modestia del trattamento economico che può essere offerto loro.

Il Relatore fa alcune osservazioni sulla opportunità di assicurare un più agile funzionamento del Consiglio superiore dei lavori pubblici mediante l'elevazione dei limiti di importo dei progetti presentati al suo esame, e sulla convenienza di curare la specializzazione del personale del Genio civile anche in rami diversi da quello dell'edilizia, che costituisce – egli afferma – la mole maggiore delle opere cui attende l'Amministrazione dei lavori pubblici.

In ordine al primo punto ricorderò che il Ministero, nel predisporre lo schema della riforma degli organi consultivi in materia di opere pubbliche, aveva appunto divisato di stabilire che fossero da sottoporre al Consiglio solo i progetti delle opere di più cospicuo ammontare. Ma le sue proposte al riguardo non furono riconosciute conformi al sistema generale delle competenze in tema di pareri di organi consultivi. Una maggiore speditezza è stata peraltro conseguita con l'istituzione dei Comitati presso le varie Sezioni del Consiglio per il disbrigo della massa degli affari correnti.

Circa la auspicata specializzazione del personale del Genio civile, mi consenta il Relatore di notare che l'incidenza della spesa (che effettivamente per le opere edilizie è cospicua) non può essere assunta come il solo indice dell'orientamento dell'attività del Genio civile: vi sono infatti altri settori, come quelli, ad esempio, delle concessioni di derivazione ed utilizzazione di acque pubbliche e quelli della bonifica integrale che, pur non importando spese a carico del bilancio dei lavori pubblici, assorbono non poca attività da parte del personale.

Comunque posso assicurare che la questione dei ruoli sarà al momento opportuno affrontata con una visione totalitaria dei bisogni cui l'Amministrazione deve provvedere.

Per quanto si riferisce alla specializzazione dei tecnici, ritengo che l'organizzazione attuale degli uffici provinciali, sulla base di unità sezionali per materia, quale fu ideata dall'allora Presidente del Consiglio superiore, Eccellenza Calletti, anche oggi mio validissimo collaboratore, e l'ampliato ordinamento del Servizio tecnico centrale, presso il quale i funzionari saranno convenientemente avvicendati, costituiscono mezzi idonei, perchè gli ingegneri del Genio civile acquistino nelle varie branche speciale competenza tecnica, senza discapito di quella preparazione generale, che è richiesta per assurgere ai gradi direttivi superiori.

Camerati, il personale tutto dell'Amministrazione dei lavori pubblici è in piedi in questa ora solenne, gravida di eventi e di storia. È in piedi nelle città bombardate, dove alla sua opera sovrasta un rischio supremo, negli uffici e nei cantieri sparpagliati in ogni più remoto angolo della diletta Italia.

Con il senso rigido del dovere che proviene da una non mai interrotta o corrotta tradizione, col cuore gonfio di amor patrio, con i nervi tesi dalla volontà di vittoria, esso dà ogni sua energia all'adempimento del proprio dovere.

E i cinque funzionari caduti al posto di lavoro per offesa aerea nemica, i diciassette caduti sul campo, i dieci periti per cause di servizio segnano di luce la via della nostra fatica. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. Apro la discussione sui capitoli del bilancio e sugli articoli del disegno di legge.

(*Sono approvati*).

Dichiaro approvato il disegno di legge. (*Vedi allegato*).

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario 1943-1944. (2271)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Chiedo ai Relatori se desiderano illustrare la loro relazione.

GIOVANNINI, *Relatore*. Anche a nome degli altri relatori, camerati Cao di San Marco e Bernocco, dichiaro che ci rimettiamo alla relazione.

LOJACONO. Il camerata Cao di San Marco nella sua esauriente relazione ha segnalato alcune questioni, che ritengo opportuno sottolineare.

Prima: la sperequazione dei noli; seconda la sperequazione tra indennità di perdita delle navi noleggiate e quelle delle navi requisite; terza: la ricostituzione della flotta.

Sulla prima questione avverto che, mentre per le navi delle poche linee superstiti sovvenzionate vigono ancora le tariffe vigenti prima del 10 giugno 1940-XVIII, per i trasporti effettuati con tutte le altre navi si hanno tariffe sensibilmente superiori.

Per le linee sovvenzionate furono bloccate le tariffe agli effetti del blocco dei prezzi;

e sta bene. Ma, se con le altre navi si adottano tariffe superiori, non c'è nessuna ragione che per le poche navi delle linee sovvenzionate si debbano mantenere le tariffe bloccate. Anche perchè bisogna tener conto che solo il 15-16 per cento di tutte le merci trasportate, di quelle a carattere generale, è trasportato con navi di linee sovvenzionate. Allora succede che il consumatore paga tutto in base al nolo più alto, e che il Governo, il quale è obbligato ad integrare le perdite delle linee sovvenzionate, ci rimette la differenza di nolo che finisce a tutto vantaggio degli speculatori.

Questa questione è stata prospettata e presa in seria considerazione dal precedente Ministro delle comunicazioni che attendeva il benestare del precedente Ministro delle corporazioni. Il cambio di guardia ha fermato tutto. È da augurare che il nuovo Ministro voglia esaminare con benevola attenzione questo fatto, che, ripeto, si traduce solamente a vantaggio degli speculatori.

Seconda questione: sperequazione fra indennità di perdita delle navi.

Ci troviamo di fronte ad un caso di ingiustizia, indubbiamente, di evidenza eccezionale. Se una nave si perde mentre è requisita, l'indennità che è corrisposta all'armatore viene calcolata in base a una tabella stabilita da una Commissione ministeriale, in relazione alla nota legge sulla requisizione del naviglio. Se la stessa nave si perdesse durante un regime di noleggio, l'indennità della perdita sarebbe corrisposta in base ad elementi ed a tabella stabilita da un Comitato di vigilanza delle assicurazioni rischi di guerra.

Le tabelle, senza alcuna ragione, sono diversissime l'una dall'altra. Quindi, la stessa nave, se requisita e perduta, avrebbe per esempio dieci milioni di indennità, se noleggiata e perduta avrebbe cinque milioni. Si tratta di una sperequazione così evidente che non richiede altra illustrazione.

Anche di questa sperequazione si è occupato il precedente Ministro delle comunicazioni, senza però risolvere la questione. Voglio augurarmi che l'Eccellenza Cini, col suo dinamismo e la sua volontà, possa risolverla, portandola a termine.

Ma a me preme di più segnalare la questione della ricostituzione della flotta. Io non indico nessun numero. È certo, però, che tutti sapete come gli eventi bellici hanno decurtato sensibilmente la nostra flotta mercantile. D'altra parte, tutti sapete che in un Paese come il nostro, che ha tante isole da approvvigionare e da munire per la guerra, e nelle quali sono stati trasferiti degli apprestamenti bellici, i trasporti marittimi assumono carattere di grande valore, anzi – mi permetto di dire – valore fondamentale, decisivo. Se noi non avremo adeguati trasporti marittimi, potremo vedere pregiudicate azioni importantissime.

Cosa bisogna fare per garantire la ricostituzione della nostra flotta? Anzitutto, occorre pensare alla riparazione delle navi danneggiate. Abbiamo già molte navi danneggiate per un complesso di alto tonnellaggio. Queste navi, però, non sono sempre riparate con la necessaria dovuta sollecitudine. Posso anche affermare che qualche nave danneggiata nel 1941, e qualche altra danneggiata anche nel 1940 non sono tuttora riparate.

L'Ecc. Cianetti ieri ha affermato che il Ministero delle corporazioni ha dato i mezzi necessari per il potenziamento dei cantieri e degli stabilimenti. È verissimo. Noi abbiamo oggi cantieri eccellentemente attrezzati, ma abbiamo il dispiacere di vedere che queste buone attrezzature non possono rendere quanto sono capaci di rendere, perchè i cantieri non dispongono di mano d'opera adeguata alle attrezzature stesse; e non ne dispongono perchè molti operai sono stati richiamati alle armi, mentre il lavoro è accresciuto. I trasferimenti di masse operaie da industria a industria, che sono stati promessi, non si sono realizzati. A me risulta che già da molto tempo si cercava di far ritornare al lavoro alcuni operai richiamati alle armi; si è pure cercato di trasferire masse di operai dall'industria non bellica ai cantieri; mi risulta, anzi, che il nuovo Ministro, fino dai primi giorni della assunzione all'alta carica, si è occupato intensissimamente di questa questione, riconoscendo che noi dobbiamo urgentemente ricostituire la nostra marina mercantile.

Abbiamo dei buoni cantieri, in numero anche sufficiente, ma non le maestranze. I provvedimenti adottati sono degni del massimo plauso. Se potessero venire subito realizzati, darebbero certamento incremento notevole alla produzione. Ma bisogna far presto, bisogna superare le difficoltà burocratiche, bisogna mettersi in mente che, è vero che oggi con la motorizzazione – come obiettava il camerata Pirelli, quando io, in altra sede facevo questa osservazione – gli operai occorrono al fronte come soldati, ma se noi ai militari che abbiamo oltremare, nelle isole, ecc. non diamo alimento necessario di munizioni, di armi e di viveri, che cosa

facciamo? Li abbandoniamo a sè stessi. Ed allora, non è meglio togliere 5 o 6 mila soldati dal fronte, pur di garentire i trasporti marittimi? Io mi permetto di insistere su questo punto, ed insisterò sempre, perchè, ripeto, si faccia presto, prestissimo.

I provvedimenti escogitati dall'Eccellenza Cini sono eccellenti; di meglio non si sarebbe potuto escogitare, ma se questi provvedimenti non vengono presto realizzati, noi non vedremo riparate tutte queste navi che attendono di essere rimesse in esercizio e non vedremo varate altre navi.

Anzitutto, ripeto, bisogna preoccuparsi di dare la precedenza alle riparazioni. Perchè? Perchè in quindici giorni, in un mese, due o tre di lavoro, noi possiamo approntare queste navi. Poi dare la precedenza alle navi già in avanzata costruzione, alcune sono in costruzione fin dal 1938-39, in modo da approntarle al più presto possibile; e poi vedere di inserire, man mano che vi sono le possibilità, le nuove costruzioni mercantili di cui già la Corporazione del mare, col suo Comitato corporativo, ha dato delle indicazioni. Si tratta per l'avvenire di decidersi a programmare pochi tipi di navi, due o tre al massimo. Un tipo per esempio da 2.500 tonnellate ed un tipo da 4 o 5 mila tonnellate, dando la precedenza alle navi piccole, perchè queste rendono meglio nei trasporti marittimi di guerra, e si prestano meglio contro la offesa nemica, anche perchè hanno bisogno di minor tempo per il carico e scarico. Si è verificato questo: che, arrivata al porto di destino una nave di grosso tonnellaggio, aveva bisogno di 5, 6, 7 giorni per scaricare, e si è avuta l'offesa del bombardamento nemico al primo giorno, poi al secondo e così via, finchè si è perduto il carico e la nave. Se la nave è piccola può essere meglio utilizzata, può scaricare prima e tornare indietro con meno probabilità di essere soggetta all'offesa nemica. Questa è una delle questioni più evidenti e delicate, eppure non c'è verso di ottenere che si dia la precedenza alla costruzione delle navi piccole.

Limitandosi a questi due o tre tipi e dando la precedenza alle navi minori, bisogna pure che queste navi siano costruite con criteri di vera tipizzazione. Bisogna, cioè, costruire delle navi in serie; ed oggi, i nostri cantieri sono benissimo attrezzati per farlo.

Costruendo navi in serie, identiche, dico identiche, non eguali, si guadagna molto tempo ed è più facile la manutenzione, perchè un pezzo avariato di una nave (una manovella, una caldaia, ecc.) può essere sostituita assai più presto ed inoltre, stabiliti questi tipi, direi di farne tanti, il più possibile, perchè a noi le navi ci occorrono per vincere la guerra, le navi ci occorrono per non pregiudicare la pace vittoriosa, le navi ci occorrono perchè abbiamo il dovere di garantire tempestivamente gli strumenti necessari per dare proficuo e sereno lavoro ai nostri eccellenti marittimi che, con la solita, ammirevole, silenziosa e tenace abnegazione, affrontano quotidianamente l'aspra e pericolosa fatica della navigazione insidiata. (*Applausi*).

ZAMBONI. Riprendo le parole del camerata Lojacono per rilevare che proprio questa mattina, per fortunata coincidenza, i giornali pongono in risalto le gesta gloriose dei nostri marittimi, giustamente e meritatamente additati alla riconoscenza nazionale.

Desidero, poi, associarmi alle parole con le quali il camerata Cao di San Marco, nella sua relazione, ricorda l'opera ed il sacrificio dei nostri marittimi. Stati maggiori ed equipaggi compiono il loro dovere, come in una trincea, come il marinaio sulla nave da battaglia. Nella durissima battaglia per i trasporti via mare, per il rifornimento ai vari scacchieri operativi oltre mare, i marinai mercantili italiani, attraverso sforzi, sacrifici e rischi di ogni genere, sono gli eroi oscuri e silenziosi di tutti i giorni e di tutti i momenti. Oltre 2 mila e non 1.900, come ricorda il camerata Relatore, sono i marittimi finora caduti. Accomunati nel lavoro e nel sacrificio, molto opportunamente il Governo ha disposto che i nomi dei marittimi caduti fossero associati a quelli dei combattenti delle varie armi nell'Albo della gloria. Molti vuoti si sono aperti nei ranghi dei marinai mercantili italiani. Saranno certamente colmati.

I marittimi che cadono lasciano alle giovani leve del mare una consegna di fede, di lotta, di vittoria; come il soldato che muore al soldato che accanto prende il suo posto.

Sappiano tutti, qui e fuori di qui, trarre dall'esempio luminoso di sacrificio e di abnegazione dei marittimi la lezione che essi offrono all'Italia ed al mondo. (*Applausi*).

PRESIDENTE. La Camera, sicura interprete dei sentimenti della Nazione, esprime la fiera riconoscenza della Patria verso i marittimi italiani. (*Vivi applausi*).

LEMBO. Profondamente commosso, credo di poter interpretare il sentimento dei marittimi italiani ringraziando l'Eccellenza il Presidente e i camerati che hanno sottolineato l'operante, magnifico esempio di ardimento

fornito dalla nostra gente di mare in questo periodo decisivo per la vita della nostra Patria. La gente di mare non ha bisogno di incitamenti, ma nelle parole pronunziate in questa aula troverà motivo di soddisfazione e forza per persistere nel suo eroico comportamento e per continuare ad essere degna in tutto degli eroismi delle altre Forze armate.

Mi spiace turbare un clima di così alta spiritualità, intrattenendovi su alcuni argomenti di carattere pratico. Me ne dà motivo la relazione del camerata Cao, relazione che è animata dallo stesso spirito che egli pone nella sua diuturna opera quale capo dell'armamento italiano.

Il camerata Cao ha fatto richiamo alla collaborazione che unisce l'armamento e la gente di mare. Gli do atto di questa collaborazione e assicuro che le sorti della nostra marina mercantile sono saldamente legate non solo negli interessi, ma anche nello spirito fra gli uomini del capitale e quelli del lavoro.

La relazione, accennando ad un certo punto ai provvedimenti di carattere economico adottati in questi ultimi tempi in favore della gente di mare, non deve dare la sensazione che questa valorosa categoria sia stata spinta a compiere così egregiamente il proprio dovere da vantaggi di ordine materiale. E siccome si legge spesso delle difficoltà sempre maggiori che incontrano gli armatori di altri paesi per trovare gli equipaggi mercantili, e delle somme favolose che essi debbono pagare per indurre gli equipaggi stessi ad affrontare i rischi della navigazione, credo che non dispiaccia alle Commissioni conoscere quale sia il trattamento economico che attualmente viene fatto ai marittimi italiani. Anche perchè il riferimento alla maggiorazione delle paghe normali nella misura del 250 per cento, contenuto nella relazione Cao, potrebbe fare una certa impressione.

Tale maggiorazione se è sensibile in senso assoluto, non lo è invece in senso relativo. Considerando la paga del marinaio, presa sempre a base in materia, si constata come questi percepisca attualmente, per le navigazioni al disopra del 38° parallelo (comprese tra queste quelle lungo le coste della Sicilia settentrionale) un salario, comprensivo delle indennità per rischio di guerra, di circa 43 lire al giorno. Naturalmente va aggiunto il vitto e tutte le altre provvidenze di cui godono gli altri lavoratori.

Soltanto quando la navigazione si svolge al disotto del 38° parallelo, la indennità per rischio di guerra si eleva dal 100 per cento al 200 per cento e la paga giornaliera sale a lire 75.60. Si tratta, però, sempre di una retribuzione che non regge al confronto di quelle percepite dai contadini di alcune zone e di quelle di alcune categorie di operai dell'industria.

È bensì vero che a tale salario va aggiunta una indennità di sosta nei porti dell'Africa settentrionale che per il marinaio semplice è di lire 15 al giorno.

Il camerata Lojacono, parlando pocanzi del problema delle nuove costruzioni, ha accennato alla rapidità con cui devono necessariamente svolgersi i traffici attraverso il canale di Sicilia e la discarica delle navi nei porti. Da tale rapidità consegue evidentemente che il numero dei giorni durante i quali viene applicata la maggiorazione del 250 per cento e corrisposta l'anzidetta indennità di sosta, è molto limitato. Siamo ben lontani dalle astronomiche somme che i nostri nemici debbono corrispondere al loro marinai se vogliono che essi affrontino il rischio della vita.

I nostri marittimi sanno che essi non navigano per l'interesse dell'armamento, bensì per la vita della Patria di cui si considerano soldati fedeli. (*Applausi*).

L'argomento mi porge l'occasione per rilevare la opportunità che anche in relazione allo spostamento delle zone di maggior rischio della navigazione, non venga ritardato un riesame del trattamento di cui attualmente godono i marittimi nazionali.

Mi limito a citare i traffici con la Sardegna per rilevare la opportunità che le indennità di maggior rischio e di sosta vengano estese anche ad altre navigazioni che presentano difficoltà ed impongono disagi non indifferenti.

Chiedo venia alla Camera se l'ho intrattenuta su argomenti che per il loro aspetto possono sembrare di competenza di altra sede, ma forse non sarà riuscito sgradito conoscere alcuni dati che valgono anche a sfatare certe affermazioni demagogiche in materia di alti salari, che evidentemente non possono nè debbono riferirsi al settore marittimo.

Il relatore ha rivolto un elogio ai lavoratori portuali: meritatissimo elogio. Quello che hanno fatto i lavoratori portuali, e che ho avuto occasione di constatare personalmente in Africa settentrionale, ha veramente del sovrumano. Anche essi si sono battuti meravigliosamente e meritano di essere additati alla riconoscenza della Nazione come e quanto i marittimi. (*Applausi vivissimi*).

Un'altra categoria di lavoratori merita di essere segnalata: parlo dei piloti dei porti. Si tratta di una categoria poco numerosa costituita da ex comandanti ed ex ufficiali della marina mercantile, che non ha conosciuto e non conosce sosta nell'adempimento di un compito importante e delicato, ed affronta con serenità ammirevole il rischio continuo, incurante della offesa nemica che si accanisce contro i nostri porti. (*Applausi*).

Invoco dal Ministro delle comunicazioni la sollecita adozione di provvedimenti in favore di questi lavoratori. Il pilotaggio è retribuito a tariffa ed è evidente come per il ridotto traffico i proventi del lavoro dei piloti siano venuti a limitarsi sensibilmente fino a raggiungere un livello insostenibile e insufficiente alle più elementari necessità della vita. Per contro, data la natura del loro servizio, i piloti dei porti, sottoposti ad una ferrea disciplina militare, continuano ad avere l'obbligo di essere sempre presenti sul posto del lavoro.

Altro problema che chiede una sollecita soluzione è il seguente: in questo momento vi sono navi che applicano paghe diverse a seconda se impiegate, prima della guerra, in traffici di lungo corso od in traffici mediterranei. Se in tempi normali tale diversità di trattamento poteva considerarsi logica in relazione alla diversa economia dei due traffici, oggi che i noli sono congegnati in modo uniforme, non è più ammissibile che vengano corrisposte retribuzioni diverse ad equipaggi che compiono le stesse navigazioni ed affrontano gli stessi rischi. Si tratta di un problema che somiglia molto a quello pocanzi accennato dal camerata Lojacono in materia di diverso trattamento assicurativo per le assicurazioni contro i sinistri; ed io mi auguro che esso possa esser risolto nello spirito di collaborazione delle associazioni sindacali.

Infine chiedo al Ministro delle comunicazioni di voler fare esaminare con urgenza la possibilità di attuare un avvicendamento tra i marittimi imbarcati da lungo tempo. Vi sono attualmente a bordo alcuni elementi che navigano ininterrottamente dall'inizio della guerra e che hanno al loro attivo ben tre, quattro, cinque naufragi.

Se pure i numerosi richiami hanno assottigliato il numero dei marittimi disponibili per l'imbarco, non dovrebbe essere difficile, con opportuni accordi con i competenti organi militari, ottenere che vengano messi a disposizione per i bisogni della marina mercantile gli elementi necessari per attuare un avvicendamento a bordo delle navi. Naturalmente gli sbarcati per avvicendamento dovrebbero essere considerati come presenti al lavoro e messi in condizioni di vivere senza preoccupazioni economiche, per poter essere pronti a riprendere il servizio dopo un certo periodo di riposo. È questo un problema di grande importanza umana e morale da affrontare e risolvere al più presto.

Sono sceso forse in particolari che per la loro natura possono sembrare di competenza di altra sede, ma per l'ammirazione e l'affetto che la nostra assemblea ha sempre dimostrato verso i nostri valorosi marittimi, amo considerarmi anticipatamente scusato.

Concludendo, desidero affermare che sulle nostre navi mercantili regna una serenità assoluta.

In occasione dei contatti che per la mia carica ho giornalmente con i nostri marittimi, posso assicurarvi di aver rilevato come essi si considerino soldati e come soldati compiono il loro dovere, fiduciosi che i loro interessi morali e materiali hanno ed avranno una sempre più perfetta tutela nella vigile e costante attenzione degli organi di governo e di quelli sindacali. (*Applausi*).

MORELLI BASILIDE. Desidero fare una breve dichiarazione in materia di pubblici servizi di trasporto esercitati dall'industria privata.

Al poderoso sforzo delle ferrovie dello Stato inteso a fronteggiare le eccezionali esigenze del traffico di guerra, il camerata Giovannini ha posto in particolare evidenza anche la intensa attività dei trasporti in concessione, riferendosi particolarmente alle ferrovie secondarie, tramvie, filovie ed autoservizi che integrano efficacemente la rete statale delle strade ferrate.

Le limitate disponibilità dei mezzi automobilistici, il cui esercizio è stato sensibilmente contratto per deficienza di gomme e di carburanti, ha saturato il traffico delle ferrovie secondarie.

Il numero dei viaggiatori che si servono di questi mezzi è accresciuto in materia impressionante, a causa sopratutto dello spostamento di masse operaie e dello sfollamento giornaliero di migliaia di cittadini dei centri urbani soggetti ad offesa nemica.

Ciò comporta un rapido logoramento del materiale mobile che non può non destare serie preoccupazioni per l'avvenire.

All'aumentato traffico fa naturalmente riscontro un sensibilissimo aumento degli introiti. A tale riguardo torno a ripetere, che sarebbe vivamente d'augurarsi, come si pratica per le ferrovie dello Stato, una aggior-

nata raccolta di dati e di elementi per avere una più profonda conoscenza delle reali condizioni economico-finanziarie delle Aziende raggruppate nelle distinte attività di trasporti urbani e ferroviari. Ciò che si potrebbe ottenere attraverso ad una più stretta collaborazione fra gli Organi dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e gli Organi corporativi.

Occorre evitare alla fine della guerra vittoriosa, il risorgere della deprecata concorrenza fra automobile e ferrovia, che ha determinato in passato situazioni di particolare disagio per le Aziende e per i lavoratori.

Un oculato e più largo accantonamento dei fondi per il rinnovo del materiale mobile può favorire quell'auspicato raggruppamento organico dei pubblici servizi di trasporto già previsto dalla particolare legislazione vigente e che dovrebbe essere attuato in base al predisposto regolamento esecutivo.

Sulla importante e delicata questione, mi permetto di richiamare la benevola attenzione della Eccellenza il Ministro delle comunicazioni, perchè si possa fin d'ora predisporre ogni opportuno provvedimento inteso ad assicurare la vitalità e lo sviluppo degli esercizi auto-ferrotramviari ove 75,000 lavoratori operano in perfetta disciplina fascista. (*Applausi*).

AGAZZI. Desidero richiamare l'attenzione della Commissione sopra quella parte della relazione del camerata Cao che riguarda e tratta delle nuove costruzioni navali.

L'anno scorso, alla Commissione legislativa del Senato, si è svolta una discussione sopra la cifra di 9 milioni di tonnellate di navi, che era stata indicata dalla Corporazione del mare, come il futuro nostro programma navale. E dalle conclusioni prese in questa Camera e al Senato è apparso chiaramente il generale consenso su questa cifra, anche se essa non fosse una cifra assoluta, ma una cifra relativa, una cifra indicativa cioè, dello sforzo che doveva fare l'Italia per piazzarsi degnamente al suo posto nella graduatoria marinara avvenire.

Non credo che gli avvenimenti di quest'anno possano farci ripiegare su questa cifra, la quale sta e deve stare ferma come l'affermazione di un nostro dovere e di un nostro diritto.

Ma non è questo lo scopo di queste mie brevi parole. Per costruire 9 milioni di tonnellate di navi occorrono materie prime, occorrono scali, occorrono anche e soprattutto uomini. Non basta, cioè, costruire navi, occorre anche equipaggiarle. Ora, prima della guerra, la nostra gente di mare, compreso in essa anche il personale cosiddetto di camera, veniva calcolata in 90 mila individui, dei quali circa 70 mila effettivamente imbarcati. Per equipaggiare pertanto 9 milioni di tonnellate di navi dobbiamo quanto meno triplicare questa cifra, e triplicarla tenendo ben presente che la futura marina italiana dovrà essere, per unanime consenso, nella sua gran parte, marina di qualità.

Marina di qualità, i camerati me lo insegnano, vuol dire gente di mare di qualità. Gente di mare, cioè, che non può più essere, non dico le antiche ciurme, ma neppure i passati, modesti equipaggi, ma deve essere gente capace del suo mestiere, ad alto tenore di vita, perfettamente conscia della durezza, del sacrificio, dell'importanza della sua professione. Gente di mare, insomma, che in ogni caso e su tutti i mari possa tenere ben alti il nome e le insegne della Patria. Ora, camerati, questa gente non si improvvisa; bisogna prepararla; e per prepararla occorrono molto più tempo e molto più mezzi di quelli che ci saranno richiesti per costruire materialmente i 9 milioni di tonnellate di navi fissati dalla Corporazione del mare.

Per formare questa futura gente del mare italiana la materia prima non ci manca. Ce la fornisce, e ottima e abbondante, questo nostro popolo, il quale ha espresso la presente gente di mare, che ha dato così superbe prove, come ha riconosciuto ed ha bene illustrato il camerata Cao nella sua relazione, giustamente esaltandone l'opera. Opera, camerati, davvero meritoria sopratutto perchè opera volontaria. Io, che da anni faccio parte della direzione di una compagnia da carico, posso qui attestare, e lo può anche attestare, e con maggiore autorità della mia, il camerata Cao, che in questi tre anni di guerra. avendo dovuto procedere all'imbarco di centinaia e centinaia di marittimi, non c'è mai occorso un solo caso, in cui si sia dovuto far ricorso alla precettazione a mezzo della capitaneria. Tutta questa gente, dal comandante al mozzo, è andata sempre laddove è stato richiesta di andare, e vi è andata volontariamente, anche quando si trattava di trasportare tonnellate di benzina e di munizioni in circostanze tali da fare prevedere ben poche probabilità, non dico di riuscita, ma di salvezza; eppure era ad ogni costo necessario di passare ed ar-

rivare; e questa gente è passata ed è arrivata.

Ma se abbonda la materia prima, mancano però i mezzi per indurre una così forte massa di ottimi elementi a battere le vie del mare, le quali, anche in tempo di pace, sono dure e difficili, piene di rinunzie e di sacrifici.

Il problema è grave e fortemente sentito dalle nostre Compagnie di navigazione, alcune delle quali hanno già adottato lodevoli iniziative di scuole, di borse di studio, di collegi, seguendo così l'esempio dato dai cantieri per le loro maestranze di terra. Ma qui il problema è ben più vasto e profondo di quanto non sia per le maestranze di terra, e non può essere risolto dalla iniziativa privata; occorre l'opera e l'intervento dello Stato, anche perchè il problema non è tanto di convogliare e di istruire, ma di legare, di affezionare, di appassionare l'uomo al mare ed alla sua professione, in modo che quello diventi il suo vero ambiente, e questa la sua seconda natura. Occorrono, pertanto, provvedimenti anche di ordine giuridico ed economico, i quali facciano in certo qual modo rivivere nella gestione e nella responsabilità delle aziende, quella antica comunanza del mare, che è un così logico corollario della comunanza del pericolo; provvedimenti tutti per i quali sta da tempo battendosi il camerata Lembo, al quale la gente di mare deve tanta gratitudine.

Il problema, concludendo, è grave ed urgente. Non lo si può procrastinare tra i problemi di fine guerra, perché altrimenti andremmo incontro ad una disoccupazione, che eliminerebbe e disperderebbe anche la presente gente di mare per altre vie ed occupazioni, e ci obbligherebbe a chiudere, con provvedimenti di imperio, quelle iscrizioni marittime, che dobbiamo invece mantenere bene aperte e spalancate.

Qui più che altrove non bisogna avere paura di affrontare il futuro, di scontare il futuro, che porta una così grande firma, che ci dà pieno affidamento di sicurezza e di tranquillità.

Concludo, pertanto, domandando all'Eccellenza il Ministro, il quale conosce assai bene e soprattutto così personalmente la gente di mare italiana e i suoi problemi, di esaminare l'opportunità di far riprendere gli studi a questo proposito, per portarli a sollecito compimento. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

CINI, *Ministro delle comunicazioni*. Camerati, trasporti e comunicazioni sono sempre stati fattori importantissimi nella condotta della guerra. Ma in quella attuale, che investe tutti i continenti e gli oceani, sono divenuti uno degli elementi decisivi. A ragione, pertanto, questo immane conflitto è stato definito «guerra di trasporti».

Per noi questa verità è ancor più evidente, data la configurazione del territorio metropolitano, il numero, l'ampiezza e l'eccentricità dei teatri di operazioni.

Mantenere nella massima efficienza i trasporti e le comunicazioni costituisce quindi il principale obiettivo, cui gli sforzi e le volontà debbono tendere per la fortuna delle nostre armi.

Come il Ministero delle Comunicazioni vi abbia provveduto durante il presente esercizio, voi già conoscete attraverso le ampie esaurienti relazioni dei camerati Bernocco, Cao e Giovannini. Essi hanno portato il loro esame con sicura esperienza sui quattro settori di questa vastissima e complessa Amministrazione, che dalle attività economiche in diretto esercizio estende la sua competenza a funzioni di vigilanza tecnica e di controllo giuridico-economico sui trasporti terrestri e marittimi esercitati da terzi in regime di concessione.

Rivolgo loro un sentito ringraziamento per l'opera pregevole compiuta, che semplifica il mio compito e mi dispensa dal fare ora un esame approfondito della situazione, che d'altronde deve essere contenuto per evidenti ragioni di riserbo.

Mi limiterò, pertanto, ad una sommaria esposizione sullo stato dei vari servizi.

Prima di iniziarla, desidero anche esprimere un caloroso ringraziamento ai camerati Arcidiacono, Peverelli e Scarfiotti per la valida, apprezzatissima collaborazione in questo breve periodo di lavoro in comune, nel quale hanno diviso con me preoccupazioni e responsabilità. (*Applausi*).

Ferrovie dello Stato — Il bilancio delle Ferrovie dello Stato 1941-42 si è chiuso con un avanzo di 853 milioni; quello 1942-43, preventivato in pareggio, presenterà anch'esso un avanzo, però inferiore.

Per valutare l'andamento economico della gestione in corso è da tener conto che, a causa dell'accresciuto costo del personale, dei materiali e delle prestazioni in genere, le spese a suo tempo previste non sono più sufficienti; occorrerà quindi adeguare i relativi stanziamenti alle reali necessità.

Il bilancio 1943-44, sottoposto ora alla Vostra approvazione, è pure preventivato in pareggio, perchè, mentre è certo e inevitabile

l'aumento delle spese, l'incremento del traffico deve essere calcolato con criteri prudenziali, tenuto conto sopratutto di un'eventuale contrazione nei trasporti civili, in rapporto a ulteriori esigenze militari.

Fra i maggiori stanziamenti di spesa sono particolarmente notevoli quelli:

di 666 milioni per il personale, conseguente all'incremento numerico degli agenti, all'aumento di particolari assegni, all'accresciuto onere assistenziale e alla sospensione del contributo erariale di 250 milioni per il Fondo Pensioni;

di 275 milioni per servizi di trasporto sussidiari, titolo di spesa che nel precedente esercizio era inscritto per memoria, ma che già nel 1941-42 aveva gravato il bilancio per circa 215 milioni;

di 185 milioni per il combustibile, e di 140 per le maggiori spese di manutenzione del materiale rotabile.

Quanto all'esercizio, è da rilevare l'eccezionale progressivo aumento del traffico dei viaggiatori e delle merci, fenomeno tipico di questi anni di guerra, verificatosi in tutti i Paesi, a causa della contrazione dei trasporti marittimi e stradali. Siamo in un periodo di « vendetta della rotaia », che i facili profeti avevano considerato già liquidata, e la « vendetta » si estende alle Ferrovie private ed ai servizi urbani che più risentono l'influenza dell'automobile.

Il Relatore ha messo in evidenza che dall'esercizio 1938-39 a quello 1941-42 il traffico viaggiatori, in viaggiatori-chilometro, è cresciuto dell'86,3 per cento e quello delle merci, in tonnellate-chilometro, del 98,4 per cento. Queste percentuali debbono considerarsi superate; se infatti si raffronta il secondo semestre 1938, ultimo in cui il movimento del traffico è stato normale, col secondo semestre 1942, la percentuale di incremento per i viaggiatori-chilometro sale al 122 per cento e per le tonnellate-chilometro di merci al 147 per cento.

Ma non è soltanto l'aumento enorme del traffico che influisce sulle condizioni dell'esercizio; bisogna tener conto anche della sua distribuzione in rapporto alle caratteristiche della rete. Questa, com'è noto, ha uno sviluppo conseguente alla configurazione della Penisola; bene attrezzata nell'Italia settentrionale e centrale, si dirada nel meridione e nelle isole, ove tutto il traffico converge su poche linee di scarsa potenzialità. Lo sforzo bellico, che, a differenza di quanto si verificò nella prima guerra mondiale, gravita in massima parte proprio sulle regioni meridionali ed insulari, impegna quindi al massimo gli impianti meno efficienti.

Da qui, inevitabili turbamenti del traffico nella zona estrema della Penisola, e conseguente congestione, che si ripercuote sulla rete settentrionale, soggetta – a sua volta – ad un rilevante sovraccarico, per le ingenti importazioni di carbone, carburanti, materie prime e generi alimentari, Non sempre le reti estere sono in grado di ricevere i nostri carri e anche ciò provoca soste e congestioni.

Per fronteggiare questa situazione, l'Amministrazione ha usato ogni accorgimento e impegnato tutte le sue energie, ma ci sono dei limiti difficilmente superabili.

Non si può aumentare la potenzialità degli impianti con l'urgenza che sarebbe necessaria, nè incrementare il materiale rotabile in relazione alle sempre maggiori esigenze, per la scarsezza dei materiali e della mano d'opera disponibili.

La deficienza di personale specializzato fa pure sentire, quanto più si intensifica il traffico, i suoi sfavorevoli effetti.

A ciò si aggiungano le offese nemiche, che provocano frequenti guasti e interruzioni parziali del servizio, per quanto prontamente ristabilito.

Queste difficoltà tra loro interdipendenti creano una situazione sempre più tesa e spiegano tra l'altro come la percorrenza media giornaliera delle locomotive sia diminuita di circa il 9 per cento e il coefficiente di utilizzazione dei carri in misura anche maggiore.

Dopo quanto ho esposto con realistica obiettività, non può meravigliare se, di fronte alle superiori esigenze belliche, il movimento dei viaggiatori e delle merci per conto di privati non si svolge con la desiderata regolarità.

Basta considerare che, mentre il numero dei viaggiatori è più che raddoppiato, i treni sono ridotti del 50 per cento, il che obbliga ad aumentare il numero e la durata delle fermate con conseguente diminuzione della velocità commerciale.

A questo punto si prospetta l'alternativa: o aumentare i treni, o ridurre i viaggiatori. Converrete che aumentare i treni non è assolutamente possibile e di ciò dovrà persuadersi anche il pubblico, il quale dimostra tanta comprensione per i sacrifici sempre più duri che gli vengono richiesti.

Non resterebbe quindi che ridurre il numero dei viaggiatori e, poichè questo non è finora avvenuto spontaneamente, nè, come

il Relatore ha posto in evidenza, può realizzarsi in modo adeguato attraverso un aumento di tariffa, occorrerebbe intervenire di autorità.

Dichiaro subito che dopo l'esito poco soddisfacente del provvedimento per la limitazione dei viaggiatori sulle linee automobilistiche estraurbane, rimango alquanto perplesso. Intravedo serie difficoltà per stabilire se e chi possa viaggiare, difficoltà che si ripercuoterebbero non solo sull'Amministrazione ma anche e sopratutto sulla massa dei viaggiatori, costretti a formalità complicate, a perdite di tempo e ad altri fastidi.

Preferisco perciò fare ancora appello alla autodisciplina e alla sensibilità del pubblico, nella speranza che tutti si rendano conto della necessità di limitare i viaggi ai casi di assoluto bisogno senza che si ricorra a provvedimenti restrittivi.

Pure il servizio delle merci procede attraverso grandi difficoltà, ma poichè la disponibilità dei carri risulta inadeguata, non posso purtroppo dare affidamenti che la situazione si modifichi sostanzialmente.

Per corrispondere alle necessità militari di portata sempre più rilevante e mantenere i servizi civili all'attuale grado d'efficienza, pur nelle condizioni di disagio più sopra accennate, l'Amministrazione ha dovuto e deve sostenere uno sforzo ingentissimo.

Questi risultati sono per se stessi il più rigoroso collaudo della salda organizzazione dell'Azienda, la quale ha potuto affrontare una così difficile prova anche perchè erano stati costituiti i presupposti necessari.

È stata grande ventura che, per merito del Regime e per la visione lungimirante di Costanzo Ciano, il quale durante più di un decennio dedicò la sua forte intelligenza ed instancabile attività allo sviluppo dei trasporti, e per la tenacia dei suoi successori, siano state bruciate le tappe della elettrificazione, ottenendo così, alla vigilia della guerra, di avere:

elevato la potenzialità di molte linee principali;

aumentato grandemente l'indipendenza dell'esercizio ferroviario dall'importazione del carbone;

accantonato una notevole quantità di locomotive a vapore che, al momento dei cresciuti bisogni, si è rivelata una riserva di valore inestimabile.

In alcuni speciali settori l'Azienda ha potuto giovarsi di mezzi sussidiari, come gli autotrasporti e la navigazione interna. Giova sperare che la buona esperienza fatta, sotto l'assillo della necessità, in materia di coordinamento tra i vari mezzi di trasporto, dia frutti duraturi, eliminando le interminabili discussioni del passato.

Misure di indole generale e di sicura efficacia non è sempre possibile adottare per migliorare l'andamento dell'esercizio.

Sono però convinto che si possa conseguire un più intimo coordinamento tra le varie Amministrazioni e gli Enti interessati ai trasporti, in modo che le richieste siano proporzionate ai mezzi; i servizi razionalmente distribuiti; evitate le eccessive punte di traffico; regolato l'afflusso delle merci secondo la capacità di scarico delle stazioni; escluse le spedizioni per brevi distanze; eliminati i percorsi di andata e ritorno di merci dello stesso genere.

Prima di chiudere questi brevi cenni sulle Ferrovie dello Stato, desidero ricordare l'esemplare comportamento di tutto il personale ferroviario. Le difficoltà create dallo oscuramento, dal prolungamento degli orari, dall'affollamento dei treni, non hanno fiaccato la fibra dei nostri agenti, che resistono tenacemente al duro lavoro e alle offese del nemico, dando prove continue, specie nelle zone meridionali ed insulari, di disciplina e di abnegazione.

Motorizzazione civile e trasporti in concessione. — Anche nel settore dei trasporti esercitati dall'industria privata, sia su rotaie che su strada (si tratta, come sapete, di ben 85 mila chilometri di linee, delle quali 73 mila di servizi automobilistici estraurbani e 6 mila di ferrovie) si sono dovute affrontare situazioni tesissime, che hanno richiesto lo sforzo concorde e volenteroso di dirigenti e di esecutori e la massima utilizzazione dei mezzi disponibili.

L'andamento dell'esercizio ha risentito sopratutto le gravi difficoltà degli approvvigionamenti e l'aumento eccezionale del traffico.

Riguardo ai trasporti automobilistici, l'Amministrazione, data la preoccupante usura dei mezzi, l'impossibilità di tempestive sostituzioni e riparazioni, e la scarsezza di carburanti liquidi, ha impegnato ogni energia per favorire l'intensificazione delle trasformazioni autarchiche. I risultati conseguiti sono abbastanza apprezzabili.

Il sistema di trazione a gassogeno si è affermato largamente, durante il periodo bellico, oltre che sulle autolinee pubbliche, i cui esercenti hanno trovato efficace incitamento nel premio di esercizio accordato dalla legge 19 giugno 1940-XVIII, n. 812,

anche nel campo dei trasporti camionistici e delle autovetture. All'estendersi dell'uso del gassogeno è connesso un razionale regime di sfruttamento del patrimonio forestale, che assicuri il necessario contingente di materiale legnoso e la produzione di carbone selezionato. A ciò tende il recentissimo concorso a premi indetto dall'Amministrazione per determinare i tipi di forni atti alla migliore carbonizzazione della legna, specie del sottobosco.

Del gas metano si sono avute maggiori progressive applicazioni nel campo della motorizzazione, data l'ampia disponibilità e semplicità d'impiego di tale carburante, il che ha consentito forti economie di benzina.

La produzione del metano è in continuo incremento non solo per l'intensificata captazione di vecchie e nuove fonti, ma anche per l'aumentata produzione artificiale attraverso processi di lavorazione del gas di cokeria, dell'ammoniaca sintetica e mediante il trattamento delle acque luride, nonchè dei rifiuti cittadini.

Apprezzabile contributo all'affrancamento dai combustibili liquidi deriva pure dagli automezzi ad accumulatori elettrici; di questi si è reso obbligatorio l'uso in quei settori di trasporto che per le loro caratteristiche meglio vi si prestano, come servizi urbani pianeggianti, per distribuzione di effetti postali, viveri, generi di monopolio, ecc. Unica remora, qualche contingente difficoltà nella parte costruttiva per i materiali di impiego, ma quando tali automezzi – e così le filovie – potranno svincolarsi dal temporaneo intralcio, le realizzazioni autarchiche nel campo degli autotrasporti pubblici presenteranno un quadro di importanti proporzioni.

Il complesso di tali trasformazioni, pure avendo esercitato un benefico influsso sull'economia di carburanti di importazione, non poteva di per sè solo avere effetto risolutivo sulle difficoltà del momento. Si è dovuto quindi procedere ad una ragionevole selezione degli autoservizi, in rapporto alle effettive necessità delle popolazioni, in modo che l'economia di consumi così realizzata andasse a beneficio dei servizi veramente indispensabili, i quali conservano perciò una sia pure relativa efficienza di esercizio.

Ulteriori esigenze imporranno nuove riduzioni di pubblici servizi automobilistici, ma si avrà cura di incidere con gradualità in tale delicatissimo settore, che ha riflessi su tutta la vita civile, specie riguardo ai centri rurali e montani dove non esistono altri mezzi di trasporto.

Il problema dei trasporti ferrotramviari, acuito dalla guerra mentre era in corso un programma di revisione e adeguamento degli impianti fissi e del materiale rotabile, si compendia nella necessità di assicurare il massimo rendimento delle attrezzature esistenti.

A tale riguardo le linee in concessione si trovano in condizioni assai meno favorevoli delle ferrovie statali, sulle quali è possibile spostare i rotabili secondo le necessità, da una zona all'altra; manca per esse, frazionate tra notevole numero di imprese ciascuna in zona diversa e con limitato materiale proprio, il requisito essenziale della intercambiabilità dei rotabili.

Si è reso perciò necessario dare all'Amministrazione il potere di intervenire, qualora impellenti necessità di traffici eccezionali lo richiedano, al fine di ovviare a tale inconveniente.

All'uopo è stata emanata la legge 24 marzo 1942-XX, n. 398, che attribuisce al Ministro delle Comunicazioni, durante il periodo della guerra e nei sei mesi successivi, qualsiasi provvedimento, anche in deroga ai patti concessionali, per l'utilizzazione e distribuzione del materiale rotabile di esercizio. Questa facoltà – di cui finora non si è dovuto fare uso – sarà esercitata solo in situazioni impreviste e di particolare gravità.

Convengo con il camerata Morelli anche sulla necessità di attuare, appena possibile, nel periodo post-bellico, i piani di trasformazione tecnica e di raggruppamenti aziendali, che egli ha raccomandato e che sono stati previsti dalle vigenti disposizioni.

Dopo una lunga stasi, le circostanze hanno riportato in primo piano il problema della navigazione interna.

Forse un nostalgico ricordo delle mie attività giovanili mi fa maggiormente convinto della necessità di potenziare al massimo le nostre idrovie; certo, il ponderato esame delle convenienze economiche dell'oggi e ancor più del domani, sospinge a rivolgere ogni cura per le più rapide e concrete realizzazioni consentite dal nostro patrimonio idrico: niente sogni, però, e niente poesia, ma realtà circoscritta alle possibilità effettive.

La navigazione interna è stata sempre danneggiata dall'eccesso di entusiasmi e di pessimismo, sopratutto dall'eccesso di entusiasmi per cui non si è mai visto il problema nella sua vera e pratica realtà. (*Applausi*).

Su di un insieme di vie d'acqua di 6 mila chilometri esistenti in Italia, si naviga oggi su circa 2.700 dei quali 2 mila rappresentati dalle idrovie della Valle del Po e del Veneto; 400 chilometri possono essere percorsi da natanti di 600 tonnellate; 300 da natanti di 300 tonnellate ed il resto da natanti fino a 100 tonnellate.

Questo il presente: il prossimo avvenire si prospetta con iniziative di vasta portata, che faranno della navigazione interna un poderoso strumento della ripresa economica.

Vi è noto il programma di opere già impostato ed iniziato: 800 chilometri delle vie esistenti saranno trasformati per la navigazione di natanti da 600 tonnellate; verranno costruiti 300 chilometri di nuove linee per lo stesso tonnellaggio ed infine i tre grandi laghi di Garda, di Como e Maggiore saranno immessi nel sistema delle nostre idrovie.

Qualcuno potrebbe domandarsi se lo sviluppo della navigazione interna non venga a danneggiare le Ferrovie. Rispondo di no. Questa navigazione è specialmente a servizio delle merci povere, per le quali occorre grande modicità di tariffe. Se le Ferrovie perderanno parte di tali merci, sarà tanto di guadagnato: si potranno adibire più carri a trasporti più renumerativi. In secondo luogo, con lo sviluppo della navigazione interna sorgono nuovi traffici, che in massima parte si riversano sulla Ferrovia.

Valga l'esempio di Ferrara: lungo il Canale Boicelli ed il primo tratto del Po di Volano si è creata e si va sviluppando una notevole zona industriale, soprattutto per la trasformazione di materie prime, la cui messa in valore sarebbe ostacolata dal costo del trasporto ferroviario: il prodotto finito sopporta invece tale costo e va ad incrementare il traffico delle Ferrovie.

Al prossimo potenziamento di questa importante branca di trasporti corrisponde lo spirito animatore del nuovo Codice della navigazione, che ha così opportunamente conferito dignità e prestigio alla navigazione interna.

Marina mercantile. — Il settore più delicato, verso il quale convergono in questo momento le maggiori cure e la più vigile attenzione, è quello della marina mercantile. Qui, soprattutto, si impongono le ragioni di riserbo cui ho accennato in principio. Non occorre, del resto, che io mi diffonda nella esposizione, poichè le difficili prove che la nostra marina ha dovuto e dovrà affrontare sono insite nella natura del presente conflitto.

Già all'inizio della guerra la flotta aveva subìto sensibili decurtazioni per le navi sorprese nei porti nemici, per quelle rifugiatesi nei porti neutrali e per l'arbitraria confisca da parte degli Stati Uniti, non ancora belligeranti, dei mercantili trattenuti nelle loro acque. In seguito, gli affondamenti e i danneggiamenti per fatti di guerra hanno inciso notevolmente sulla consistenza del naviglio.

In tali condizioni, trasferire ed alimentare apprestamenti bellici imponenti in territori di scarsa produttività, approvvigionare e munire grandi e piccole isole, assicurare importanti rifornimenti alle industrie di guerra, nonostante le persistenti insidie di un nemico potente in mare ed in aria, è compito durissimo e senza precedenti.

L'avervi corrisposto in modo ammirevole costituisce per la nostra marina mercantile titolo degno del più alto riconoscimento.

Tutti gli sforzi sono tesi oggi verso questi principali obiettivi: aumentare al massimo la utilizzazione della flotta; accrescere il rendimento dei cantieri; potenziare il lavoro nei porti.

Opportuni provvedimenti vengono presi per il più intenso e razionale impiego e per la migliore conservazione delle navi. Organismi ausiliari della Direzione generale della Marina mercantile sono stati recentemente istituiti con funzioni di vigilanza e di controllo, in modo da rendere più adeguati e tempestivi gli interventi.

Per le riparazioni, come per le nuove costruzioni, i Cantieri lavorano attivamente, nonostante difficoltà di approvvigionamento e insufficienza di mano d'opera. Accordi sono stati definiti con le Amministrazioni interessate per ottenere maggiori assegnazioni di materiali, più larga disponibilità di maestranze e contemperare le esigenze della marina da guerra con quelle della flotta mercantile. Provvidenze sono in corso a favore del personale.

Il massimo impegno è rivolto alla regolare attuazione di un piano di lavori, basato sulla precedenza da darsi alle riparazioni che richiedano minor impiego di tempo e di mezzi, e alle costruzioni di piccolo e medio tonnellaggio, che meglio rispondono alle esigenze contingenti.

I programmi futuri, già elaborati dagli organi sindacali e corporativi, formeranno oggetto di prossimo attento riesame, per passare alla fase della realizzazione appena lo consentiranno le circostanze. Senza volere fare anticipazioni dirò che ci si orienta verso pochi tipi di navi, per quanto possibile, normalizzati. Naturalmente ovvie ragioni inducono ad anteporre gli studi relativi al na-

viglio da carico, rinviando ad un secondo tempo quelli delle navi miste di linea.

Quanto all'attività portuale, poichè oggi non è possibile migliorare in modo sostanziale le attrezzature dei porti meridionali e insulari, maggiormente impegnati e più esposti all'offesa nemica, l'Amministrazione si adopera sopratutto per elevare il rendimento degli impianti, integrandolo con mezzi di fortuna, spostando masse di lavoratori portuali ed adottando per essi convenienti misure economiche ed assistenziali.

È stata l'opera meritoria degli equipaggi, degli addetti alle industrie navali, delle maestranze portuali, che, in così difficili contingenze, ha permesso alla marina mercantile di assolvere in modo adeguato la sua funzione.

Ricordo con profondo senso di commozione e gratitudine i 2094 marittimi caduti o dispersi, i cinquecento e più feriti; gli equipaggi che, con gravissimo rischio, hanno reso inutilizzabili o affondato le navi per sottrarle al nemico; gli audaci violatori del blocco oceanico; i numerosi marittimi mercantili in servizio sulla flotta da guerra; la Gente tutta del mare, le maestranze dei cantieri e dei porti che, con animo fermo, tenacemente si prodigano, gareggiando in bravura con gli altri combattenti, sorretti tutti dal comune ideale dei più alti destini della Patria. (*Applausi*).

Non mi soffermo sui provvedimenti di ordine morale ed economico in riconoscimento di così alte benemerenze, già illustrati dal Relatore; aggiungo che altre provvidenze saranno studiate ed attuate.

È inoltre doveroso dare atto della proficua collaborazione delle associazioni sindacali, degli enti assistenziali e di altre amministrazioni, nonchè della piena comprensione dimostrata dagli armatori per le necessità del momento.

Benchè tutte le energie siano impegnate nella guerra, tuttavia l'Amministrazione non perde di vista i ponderosi problemi del domani.

Un presupposto favorevole è costituito dal nuovo Codice sulla marina mercantile, la cui graduale applicazione è seguita col massimo interessamento. Con la imminente pubblicazione del regolamento l'intera materia avrà una nuova disciplina in tutto degna della tradizione giuridica italiana.

La ricostituzione della flotta va considerata come un problema fondamentale per i futuri destini del Paese e occorre perciò fin da ora preoccuparsi della sua soluzione. Cessato il conflitto, la richiesta di tonnellaggio sarà enorme. Non si tratterà forse di un lunghissimo periodo. L'esperienza del passato non va dimenticata. I noli scesero dopo il 1918 rapidamente e la consistenza mondiale del naviglio superò in breve quella pre-bellica. Gli esperti concordano nel presumere che anche le ferite di questa guerra saranno risanate con una certa rapidità. È vero che il tonnellaggio affondato risulterà assai maggiore che nel conflitto precedente, ma è altresì vero che i cantieri sono più numerosi e meglio attrezzati per costruzioni di massa. Liberati dal peso delle riparazioni urgenti e dei lavori di carattere militare, potenziati negli impianti e nella organizzazione, i nostri cantieri potranno corrispondere alle esigenze delle nuove costruzioni navali, anche con speciale riguardo alla marina di linea che sempre e dovunque ha raccolto simpatia e tenuto alto il prestigio della bandiera.

Esiste naturalmente un grave problema di finanziamento, che sarà quanto prima affrontato e risolto. I prezzi delle nuove costruzioni sono e permarranno altissimi fino a quando l'offerta del volume di stiva resterà inferiore alla richiesta. Il Governo ha provveduto a non far disperdere le disponibilità degli armatori, vincolando gli indennizzi per la perdita di navi al reimpiego in nuove costruzioni o nell'acquisto di naviglio usato straniero, e bloccando allo stesso fine la parte principale dei ricavi dalla vendita di tonnellaggio all'estero.

Le disponibilità suddette dovranno essere integrate dai contributi di legge e da opportune provvidenze finanziarie. È allo studio l'aggiornamento della legge del 1938 per adeguare alle esigenze di oggi e sopratutto a quelle di domani i premi e i compensi a favore delle nuove costruzioni. In tal guisa l'armamento italiano potrà provvedere alla ricostruzione e al potenziamento della flotta mercantile, che costituisce una necessità vitale per il Paese.

Condivido il voto del Relatore per la perequazione delle indennità relative alla perdita delle navi, siano esse assicurate con assunzione dei rischi da parte dello Stato o noleggiate ed assicurate contro i rischi di guerra; il problema sarà oggetto di sollecito esame e definizione coi competenti Ministeri.

Circa le tariffe delle linee sovvenzionate, che sono state mantenute nella misura anteguerra per effetto della legge sul blocco dei prezzi del luglio 1940, convengo con il camerata Loiacono che l'equiparazione a quelle fissate per le navi requisite o noleggiate dallo

Stato risponde ad un interesse di quest'ultimo, oltrechè ad un principio di equità. I bilanci deficitari delle Società sovvenzionate devono essere infatti integrati dall'Erario, che finisce così per sostenere l'onere della insufficienza delle tariffe. Mi riservo pertanto di insistere col Ministro delle Corporazioni per giungere al desiderato adeguamento.

Sono infine d'accordo col camerata Agazzi sulla necessità di assicurare l'incremento dei marittimi in relazione allo sviluppo della flotta. Pur facendo mio il suo augurio di arrivare ad una consistenza di nove milioni di stazza lorda, debbo notare che questa aspirazione non potrà realizzarsi tanto rapidamente. Ritengo quindi che non sarà difficile di fare in modo che la disponibilità del personale proceda di pari passo con l'aumento della flotta. Qui più che mai si rivela la qualità marinara del nostro Paese che ha fonti inesauribili per il reclutamento dei marittimi.

Poste telegrafi e telefoni. — Il bilancio di previsione dell'Amministrazione postale telegrafica per l'esercizio 1943-44 presenta un avanzo di gestione di 212 milioni da versare al Tesoro dello Stato. Rispetto alle previsioni dell'esercizio in corso che registrano un avanzo di 146 milioni, quelle dell'esercizio futuro segnano, dunque, la ulteriore eccedenza di 66 milioni. Sotto l'aspetto economico può apparire quanto mai lusinghiero che, malgrado il blocco delle tariffe e il generale aumento dei costi, si possa contare su questi risultati desunti dall'andamento delle entrate durante i primi sette mesi del bilancio 1942-43, tanto più che, come giustamente osserva il Relatore Bernocco, le previsioni dell'Amministrazione negli ultimi esercizi appaiono ispirate a una prudenza financo eccessiva.

A questo proposito, almeno per la parte che può riguardare il Ministero delle comunicazioni, accetto la sua raccomandazione che i preventivi siano predisposti in modo da essere più rispondenti all'andamento dell'esercizio.

Non bisogna per altro illudersi, nè illudere sulle risultanze contabili, perchè gli avanzi di gestione sono ottenuti in gran parte a spese del patrimonio, per lo sfruttamento intenso ed ormai prolungato delle linee, degli impianti e del materiale, la cui ricostituzione richiederà a suo tempo ingenti capitali.

Ma se possono considerarsi relativamente soddisfacenti i risultati finanziari, grandi sono le difficoltà fra le quali procede lo svolgimento dei servizi postali, telegrafici e telefonici, in continuo, progressivo aumento dall'inizio della guerra, con intensità e frequenza del tutto irregolari. Ad esso non corrispondono né la capacità degli impianti, né la consistenza qualitativa del personale, ridottasi per effetto dei richiami alle armi o della destinazione a servizi militari, mentre i moltissimi elementi di nuova assunzione mancano ancora del necessario addestramento, specie per essere adibiti a mansioni tecniche o alle delicate operazioni dei servizi a danaro. Si aggiungano gli anormali istradamenti delle corrispondenze per ragioni di ordine superiore, la riduzione dei trasporti ferroviari, marittimi ed ordinari, i perturbamenti a causa delle incursioni aeree; e si avrà il quadro delle difficoltà in cui si dibatte l'Amministrazione per assicurare la continuità dei servizi.

Perciò quelli che apparivano di meno urgente ed indispensabile interesse, si sono dovuti sospendere, come le raccomandate aperte, la impostazione di stampe non periodiche da parte di privati, i pacchi urgenti o superiori a 5 chilogrammi, i telegrammi privati ordinari nell'interno del Regno.

D'altra parte sono stati più estesamente avviati sui trasporti aerei civili e militari la corrispondenza ed altri effetti postali, anche senza il corrispettivo dell'apposita sopratassa.

In relazione alle accresciute particolari esigenze delle zone rurali si sono notevolmente aumentati i portalettere, i collettori e istituiti 700 servizi provvisori.

Con ciò non si è ovviato che in parte alle deficienze dei servizi e dovrei quindi ripetere quanto ho detto per le Ferrovie: e cioè che l'Amministrazione postelegrafica ha fatto tutto il possibile per attenuare le conseguenze del nuovo stato di cose. Ulteriori misure sono in corso. Al fine del più rapido inoltro delle corrispondenze, sarà ripristinato il normale istradamento, compatibilmente con le superiori necessità del controllo delle comunicazioni epistolari.

Per il traffico telegrafico, che già prima della guerra aveva assunto uno sviluppo superiore alla potenzialità degli impianti, prevalentemente a causa della tenuità della tariffa ordinaria, l'applicazione della tariffa urgente è valsa ora a comprimerlo soltanto in parte.

Il voto del Relatore per un miglior funzionamento del servizio coincide con direttive in corso di attuazione. Sono stati presi provvedimenti per limitare i telegrammi di ser-

vizio alle esigenze indifferibili; è in approntamento una rete di circuiti in armonica; si intensifica la preparazione del personale; ma anche il pubblico dovrà persuadersi, nel suo stesso interesse, che il telegramma è un mezzo di comunicazione al quale in questo momento si deve ricorrere solo in caso di reale ed assoluta necessità.

Quanto ai servizi a danaro, si calcolano a 221 milioni le operazioni eseguite nello scorso esercizio dai 12 mila uffici postali del Regno – comprese quelle relative al pagamento dei sussidi alle famiglie dei richiamati – con un movimento complessivo di 350 miliardi di lire.

Ma durante il solo primo quadrimestre dell'esercizio in corso il movimento complessivo di fondi presso le casse delle Direzioni provinciali delle Poste ha raggiunto tra entrata ed uscita i 148 miliardi, con un aumento di 48 miliardi rispetto allo stesso quadrimestre dell'esercizio precedente.

Nonostante la riduzione dal 5 al 4 per cento del saggio di interesse sui buoni postali fruttiferi, in vigore dall'ottobre scorso, il credito dei depositanti alle casse postali registrava, al 31 dicembre 1942-XXI, un aumento di 10 miliardi sull'anno precedente e sommava complessivamente a 57 miliardi, dei quali 45 rappresentati da buoni postali.

Nel campo delle relazioni internazionali ha avuto larga risonanza ed utili effetti il Congresso tenuto a Vienna nello scorso ottobre e che ha dato vita alla nuova « Unione Europea Postale e delle Telecomunicazioni ». Gli accordi conclusi tra i tredici Stati aderenti hanno permesso di unificare e di ridurre, con notevoli semplificazioni contabili, le tariffe postali e telegrafiche internazionali, mentre per le prossime conferenze, la prima delle quali avrà luogo a Roma, sono stati posti allo studio importanti problemi, allo scopo di intensificare le comunicazioni tra i vari Paesi.

Dal punto di vista economico, la gestione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici non offre particolari rilievi. Qui pure si registra un avanzo valutato in circa 4 milioni che, indubbiamente, risulterà superiore in sede di consuntivo.

L'esercizio risente tuttavia delle pesanti ripercussioni della guerra. I nuovi circuiti interurbani, realizzati in buon numero, non compensano quelli messi a disposizione della Autorità militare, mentre il servizio, in continuo aumento, non può svolgersi con la sollecitudine e la regolarità desiderabili, spesso nemmeno per le comunicazioni urgenti e urgentissime.

La situazione è ancora più grave per i servizi urbani, nei quali più intenso è il congestionamento e il sovraccarico, a scapito della efficienza e conservazione degli organi delle centrali, il cui ricambio diviene sempre più difficile. Tale stato di cose è in gran parte dovuto all'abuso che da molti si fa del telefono, anche per l'irrazionale sistema di pagamento a canone fisso ancora in uso presso di noi. Su questo problema, che altre volte ha formato oggetto di studio, ho portato la mia attenzione, col proposito di dare la necessaria disciplina a questo importantissimo servizio, il cui regolare andamento è vivamente reclamato da tutte le classi di utenti. Nello stesso loro interesse è giusto ed opportuno che il costo sia commisurato all'uso, in conformità di quanto già avviene per gli altri servizi pubblici, e come si verifica in quasi tutti i Paesi civili.

Nei servizi e negli uffici, il personale postelegrafonico, superando con orari prolungati e intense prestazioni le difficoltà create dall'enorme aggravio di lavoro, e nelle località sottoposte alla persistente azione nemica, assicurando la continuità ed il ripristino delle comunicazioni, ha dato splendido esempio di operosità e dedizione, fino all'estremo sacrificio.

Prezioso l'ausilio delle Milizie ferroviaria, postelegrafica e portuaria che si sono prodigate nell'espletamento delle loro delicate attribuzioni, rese più complesse dalla guerra. L'azione tecnica, ispettiva, disciplinare e sopratutto quella di polizia; la sorveglianza degli impianti ferroviari, portuali e della rete telegrafonica, sono state assicurate a prezzo di gravi disagi e sacrifici.

Infaticabili nell'adempimento del dovere, le Milizie speciali, oltre ad assolvere in modo encomiabile i servizi di istituto e quelli speciali di guerra, hanno partecipato a operazioni belliche con alto spirito combattivo.

Nei diversi settori dei trasporti e delle comunicazioni, le gestioni speciali, le Aziende autonome e controllate, che operano nell'orbita dell'Amministrazione, hanno continuato a svolgere utilmente la loro attività.

Camerati, per quanto attraverso una esposizione sommaria e col riserbo imposto dalle circostanze, spero di aver dato una chiara visione di insieme dei servizi che fanno capo a questa Amministrazione, quali si presentano alla fine del terzo anno di questa durissima guerra, della quale attendiamo con fermo e fiducioso animo la conclusione favorevole.

Oltre a corrispondere agli essenziali bisogni della vita civile, essi devono soddisfare

alle superiori e sempre crescenti esigenze degli eserciti operanti in territorio e oltremare.

Per fronteggiare questi compiti ogni giorno più gravosi, so di poter fare assegnamento sulla collaborazione dei Capi sperimentatissimi preposti ai vari settori e sui dipendenti di ogni ordine e grado, che prodigano la loro attività con alto senso del dovere ed esemplare spirito di abnegazione.

Sono certo che nessuna prova sarà per essi troppo ardua.

I gloriosi Caduti di questa grande famiglia, uniti in un solo alone di sacrificio e di eroismo con i fratelli delle Forze armate, si rendono garanti di questa mia certezza.

Ad essi, con fiera commozione, il nostro riconoscente pensiero. (*Vivissimi prolungati applausi*).

PRESIDENTE. Apro la discussione sui capitoli del bilancio e sugli articoli del disegno di legge.

(*Sono approvati*).

Dichiaro approvato il disegno di legge. (*Vedi Allegato*).

L'adunanza termina alle 13.10.

ALLEGATO

TESTO DEI DISEGNI DI LEGGE APPROVATI

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1943-XXI al 30 giugno 1944-XXII. (2270)

ART. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese, ordinarie e straordinarie, del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1943-XXI al 30 giugno 1944-XXII, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

ART. 2.

È autorizzata la spesa di lire 84,450,000 per provvedere agli oneri generali di carattere straordinario.

ART. 3.

È autorizzata la spesa di lire 140,000,000 per provvedere alle riparazioni e sistemazioni delle opere esistenti, nonchè agli oneri relativi a concorsi e sussidi previsti da leggi speciali, ivi compreso il Regio decreto-legge 30 dicembre 1923-II, n. 3132, sulle agevolezze per a provvista di acqua potabile e per le opere di igiene, convertito nella legge 17 aprile 1925-III, n. 473, e modificato col Regio decreto-legge 16 aprile 1936-XIV, n. 937, convertito nella legge 14 gennaio 1937-XV, n. 144.

È autorizzata la spesa di lire 10,000,000 per le necessità più urgenti in caso di pubbliche calamità. Le eventuali maggiori assegnazioni necessarie a questo titolo saranno autorizzate con decreti Reali, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze. Tali decreti verranno comunicati alle Assemblee legislative unitamente al conto consuntivo.

È autorizzata, altresì, la spesa di lire 2,500,000 per la rinnovazione e riparazione di mezzi effossori.

ART. 4.

È autorizzata la spesa di lire 250,000,000 per provvedere al completamento di opere straordinarie in genere a pagamento non differito.

ART. 5.

Sono stabiliti, per l'esercizio 1943-44, i seguenti limiti d'impegno:

lire 7,723,495.80 per le annualità occorrenti per le sovvenzioni previste dal testo unico sulle acque e sugli impianti, approvato con Regio decreto 11 dicembre 1933-XII, n. 1775 – con le norme stabilite nelle relative leggi speciali che restano prorogate a tutti gli effetti fino al 30 giugno 1944-XXII – per i contributi a favore di Comuni ed altri Enti interessati per l'edilizia scolastica, gli acquedotti e le opere igieniche e sanitarie;

lire 23,300,000 per le annualità occorrenti per i contributi a favore dell'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato e degli Istituti ed Enti autonomi per costruzione di case popolari.

Il termine di costruzione, di cui all'ultimo comma dell'articolo 5 della legge 16 giugno 1939-XVII, n. 847, è prorogato al 31 dicembre 1944-XXIII.

ART. 6.

È approvato il bilancio dell'Azienda autonoma statale della strada, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1943-XXI al 30 giugno 1944-XXII, allegato allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

Gli eventuali prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste e per le maggiori spese di personale e di carattere generale, i prelevamenti dal Fondo di riserva per opere straordinarie, nonchè la iscrizione delle somme prelevate ai capitoli del bilancio dell'Azienda predetta, saranno autorizzati con decreti Reali, su proposta del Ministro dei

lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze.

Tali decreti verranno comunicati alle Assemblee legislative unitamente al consuntivo dell'Azienda stessa.

ART. 7.

Il contributo ordinario a favore dell'Azienda autonoma statale della strada, di cui all'articolo 16, lettera *c*, della legge 17 maggio 1928-VI, n. 1094, all'articolo 2 della legge 13 luglio 1939-XVII, n. 1057 e all'art. 2 della legge 19 gennaio 1942-XX, n. 22, è stabilito, per l'esercizio 1943-44, in lire 224,314,000.

ART. 8.

È autorizzato il contributo straordinario di lire 50,000,000 a favore dell'Azienda autonoma statale della strada, per provvedere, durante l'esercizio 1943-44, all'esecuzione di urgenti lavori di manutenzione delle strade statali.

ART. 9.

Gli stanziamenti da inscrivere nell'esercizio finanziario 1943-44 per spese inerenti alle opere pubbliche straordinarie a pagamento non differito, dell'ammontare complessivo di lire 680,000,000, sono trasformati in annualità trentennali posticipate al tasso 5.50 per cento, dell'importo di lire 46,787,665.20 ciascuna, decorrenti dallo esercizio finanziario 1944-45, in dipendenza della legge 11 luglio 1941-XIX, n. 809.

ART. 10.

È prorogato al 30 giugno 1944-XXII il termine assegnato all'Ispettorato Superiore del Genio Civile di Napoli per la gestione di stralcio delle opere di cui al Regio decreto-legge 2 settembre 1937-XV, n. 1632, convertito nella legge 3 febbraio 1938-XVI, n. 120.

Rimangono ferme le facoltà e le attribuzioni conferite al suindicato Ispettorato col citato Regio decreto-legge, nonchè tutte le altre norme contenute nel decreto stesso.

ART. 11.

L'Ispettorato per la Maremma toscana, istituito con il Regio decreto 7 febbraio 1926-IV, n. 192, è soppresso con effetto 1° luglio 1944-XXII, dalla quale data i relativi servizi restano attribuiti al Ministero dei lavori pubblici e a quello dell'agricoltura e le foreste nella rispettiva competenza.

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1943-XXI al 30 giugno 1944-XXII

ART. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1943-XXI al 30 giugno 1944-XXII, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

ART. 2.

L'Amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1943-XXI al 30 giugno 1944-XXII, ai termini del Regio decreto-legge 23 aprile 1925-III, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926-IV, n. 597, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 1).

ART. 3.

L'Amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1943-XXI al 30 giugno 1944-XXII, ai termini del Regio decreto-legge 14 giugno 1925-III, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926-IV, n. 562, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 2).

ART. 4.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1943-XXI al 30 giugno 1944-XXII, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 3).

ART. 5.

L'ammontare del Fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1943-44, in lire 900,000,000.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO — ROMA