

CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

XXX^a LEGISLATURA - I^a DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

ASSEMBLEA PLENARIA

X.

RESOCONTO STENOGRAFICO

DELLA RIUNIONE DI MARTEDÌ 16 MAGGIO 1939-XVII

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **COSTANZO CIANO**

INDICE

	Pag.
Congedi	217
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII	217
ROSSI AMILCARE, <i>Relatore</i>	217
MANARESÌ ANGELO	221
PARIANI, <i>Sottosegretario di Stato</i>	224
Disegno di legge (<i>Discussione</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII	230
CIARDI, <i>Relatore</i>	230
SPINELLI DOMENICO, <i>Relatore</i>	232
BIBOLINI, <i>Relatore</i>	234
PEZZUTO	239
MORELLI BASILIDE	241

La riunione comincia alle 16.

MARCUCCI, *Segretario*, legge il processo verbale della riunione precedente.

(È approvato)

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che ho concesso congedi ai Consiglieri nazionali: Agodi, Amadori, Amicucci, Ariata, Baccari, Baldi, Bal-

zardi, Baraldi, Benetti, Bergamaschi, Bernocco, Bisi, Bolzon, Bozzi, Bruzzo, Camerana, Casilli, Cauvin, Chiappelli, Chiari, Chiesa, Chiodelli, Coceani, Cocca, Cornelli, Dacò, Dalla Bona, De La Forest, Del Croix, Di Stefano Gioacchino, Durini, Ferragatta Gariboldi, Ferrari Angelo, Foscarei, Fotticchia, Fregonara, Gazzotti, Gerosa, Gervasio, Grazioli, Guidi Giovanni, Jacometti, Longo, Lualdi, Marchi, Marquet, Mazzini, Meda, Melchiori, Menegozzi, Mentaschi, Miori, Mirabelli, Molfino, Montagna, Olmo, Orsi, Pace Nicola Tommaso, Pagnone, Paliasso, Paolini, Pascolato, Parodi, Perone, Peverelli Giuseppe, Rabotti, Rampone, Rapetti, Righi, Rocca Agostino, Rojatti, Rossi di Montelera, Russo, Sargiacomo, Scaglione, Suvich, Thaon di Revel, Toselli, Vanelli, Venturi, Verga, Veronese, Vezzani, Vicari.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII. (*Stampato n. 9.*)

È aperta la discussione su questo disegno di legge. Invito il relatore Rossi Amilcare a riferire sul bilancio.

ROSSI AMILCARE, *Relatore*. Camerati, non aggiungerò una relazione alla relazione;

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

mi limiterò a pochi accenni sui criteri cui si è informata la Vostra Commissione del bilancio nel redigere la relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII.

Essa consta di una premessa, e di tre parti, esame amministrativo, esame tecnico, esame etico-politico, che passano in rassegna, come in un clima ascendente, gli elementi che concorrono a costituire l'efficienza bellica dell'Italia fascista. Dico dell'Italia fascista perchè, mentre i primi due elementi sono comuni a tutti i bilanci militari di ogni paese, il terzo, è più specialmente, e per certi aspetti, esclusivamente italiano e fascista.

Ciò, perchè questo elemento etico-politico giuoca in un senso del tutto opposto che da noi presso tutti i Paesi a regime democratico.

La relazione si sofferma anzitutto sulla entità delle maggiori assegnazioni per le quali il bilancio in esame si presenta in aumento rispetto al bilancio dell'esercizio in corso, aumento notevole se lo si metta in rapporto alla entità complessiva delle assegnazioni, ma certo di gran lunga inferiore alle cifre veramente astronomiche che per i bilanci militari sono stanziati, di anno in anno con ritmo sempre più straordinariamente impressionante, dai Paesi demo-plutocratici, e particolarmente dalla Francia e dall'Inghilterra.

E valga il vero: per la Francia il bilancio del 1938-39 porta uno stanziamento complessivo delle spese militari in 38 miliardi e mezzo di franchi, dei quali solo 13 miliardi figurano nella parte ordinaria del bilancio, mentre gli altri 25 miliardi e mezzo figurano nella parte straordinaria.

Si cercherebbero invano, in qualsiasi punto del bilancio, i 7 miliardi che sono costate alla Francia le operazioni di mobilitazione del settembre scorso, così come si cercherà invano nel relativo bilancio, la non minore somma che si è spesa e che si va spendendo in Francia dal marzo in poi per mobilitare contro di noi e contro la Germania.

Per l'Inghilterra ci limitiamo ai due ultimi anni; per il 1938-39 essa ha raggiunto la cifra cospicua di 382 milioni e mezzo di sterline, cifra che per l'esercizio 1939-40 si raddoppia, e sale a ben 620 milioni di sterline, pari a 58 miliardi di lire italiane.

E pensare che in questa cifra fantastica non sono comprese le somme necessarie per l'attuazione della recente legge sulla coscrizione obbligatoria, che tutti abbiamo sen-

tito con quale entusiasmo e con quale gioia è stata accolta dalla massa della popolazione britannica, essenzialmente pacifista.

Per dare un'idea sintetica dei rapporti tra questi stanziamenti e gli stanziamenti nostri e degli effetti di essi sull'efficienza bellica dei rispettivi paesi, ricorriamo ad una formula. Possiamo dire che una maggiore disponibilità di mezzi è in rapporto ad una minore capacità di impiego per la Francia e per l'Inghilterra, mentre una maggiore capacità di impiego, intesa in senso numerico e in senso addestrativo, è in rapporto ad una minore disponibilità di mezzi per l'Italia.

Le deliberazioni recenti assunte dal Consiglio dei Ministri, a seguito del colloquio avuto dal Duce alla Rocca delle Caminate con il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito e con il Ministro delle finanze, variano notevolmente quest'ultimo rapporto; rapporto che sarà variato ancor più accentuatamente alla stregua delle dichiarazioni che proprio due giorni fa il Duce faceva alle masse torinesi. Cosicché possiamo dire che sarà netta e decisa un giorno — e auguriamoci che questo giorno sia prossimo — tanto la capacità dell'impiego, quanto la disponibilità dei mezzi da parte dell'Italia. Ad ogni modo ci è familiare una tesi che non è una tesi di comodo: noi siamo sempre più convinti che è molto meglio avere un gran numero di soldati bene addestrati e animati da un altissimo spirito militare che non, con un gran numero di mezzi, una immensa disponibilità di armi senza gli uomini che abbiano la capacità e la disposizione ad impiegarle.

Noi, è bene ripeterlo, abbiamo uomini e mezzi in adeguata misura e possiamo guardare ad ogni evento con assoluta tranquillità di spirito. (*Vivi applausi*).

Per la parte amministrativa il bilancio presenta le seguenti cifre: nella parte ordinaria 2,886,595,000, nella parte straordinaria 3,427,541,000, cosicché l'aumento effettivo assomma alla cifra di 814,974,053.

Di questa somma solo una piccola parte è assorbita da correlativi aumenti negli organici del personale civile e militare dell'Amministrazione centrale, mentre gli impegni maggiori sono in rapporto a provvedimenti legislativi di notevolissima importanza assunti nell'anno in corso, che spiegheranno la loro efficacia su tutti i bilanci futuri. Essi sono: un provvedimento del luglio ultimo scorso che, modificando le norme vigenti sull'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito, ne aumenta in una certa misura il numero e ne migliora la carriera; un'altra

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

disposizione del settembre 1938 che aumenta il numero e migliora la carriera dei sottufficiali del Regio esercito, cercando di provvedere nella più larga misura possibile alle enormi esigenze dell'inquadramento dei reparti minori e dei servizi; un altro provvedimento del novembre 1938 che, modificando l'ordinamento della milizia D. I. C. A. T., della quale muta anche il nome in quello di Milizia contraerei, dà esecuzione al decreto legge dell'ottobre 1936 che ha affidato al Ministero della guerra l'organizzazione e il funzionamento della protezione antiaerea.

La cifra più cospicua è rappresentata dallo stanziamento fatto sotto la voce « maggiori esigenze dei servizi » che si traduce in « aumento della efficienza bellica del Paese » e corrisponde alla aliquota per l'esercizio in esame dello stanziamento di cinque miliardi, stanziamento di carattere straordinario scaglionato nel numero di dieci anni. Non vi meravigliate se, contrariamente a quanto avete visto attraverso le esaurienti relazioni dei camerati Molfino e Parolari per l'Aeronautica e per la Marina, il rapporto proporzionale fra le spese di personale e le spese di servizio per la guerra abbia un senso del tutto opposto, e ciò per la stessa struttura dell'esercito e per le particolari esigenze di esso.

Dei servizi abbiamo trattato nella parte relativa all'esame amministrativo, perchè ce ne siamo interessati soltanto per quanto attiene ai materiali e al modo di acquisto di essi, mettendo in rilievo come in questo campo il Ministero della guerra si uniformi a due criteri concordanti fra loro: quello di ispirarsi ai principi dell'autarchia, che dovrebbero considerarsi operanti nell'Esercito anche quando cessasse la necessità del loro vigore in tutti gli altri settori dell'economia nazionale, e questo per ovvie considerazioni; quello di raggiungere per i servizi stessi un'organizzazione integrale propria di carattere interno.

Questi criteri sono stati seguiti in particolare dal servizio di Commissariato, dal Servizio Sanitario, da quello Automobilistico da quello ippico. Per l'edilizia, mentre siamo anche noi convinti che in questo momento necessitino assai di più il ferro e l'acciaio che non i mattoni e la calcina, pure vorremmo che questo importantissimo servizio, che ha una grandissima ripercussione sull'organizzazione generale, non avesse a subire eccessive restrizioni.

La parte centrale e più saliente della relazione è dedicata all'esame tecnico del bilancio e più particolarmente ad un aspetto di esso, che la vostra Commissione ha considerato

fondamentale, come è appunto l'ordinamento, che è il tutto di un esercito, in quanto ad esso, in definitiva, tutti i mezzi finiscono per essere destinati e ad esso devono subordinarsi tutti i sistemi e tutti gli accorgimenti che dalla tecnica stessa possono essere suggeriti.

A questo riguardo possiamo affermare con legittima soddisfazione che l'Esercito italiano ha raggiunto ora il migliore ordinamento possibile, anche perchè ad esso si è pervenuti dopo studi accurati e profondi, e dopo tante e tante sperimentazioni fatte alla stregua di elementi positivi che non possono ingannare; principale fra questi la realtà vissuta di due guerre, come la guerra di Africa, nella quale ha predominato, come tutti sappiamo, il movimento, e la guerra di Spagna che ha costituito il collaudo assoluto, non pure della bontà della nostra particolare dottrina che è orientata verso il movimento ad ogni costo, ma altresì degli strumenti che, ai fini di essa, si sono venuti via via perfezionando al vaglio delle circostanze reali.

La parola ultima in questa materia è stata detta in occasione della battaglia di Catalogna, nella quale è noto quale efficiente contributo abbia apportato il corpo di spedizione italiano compatto, attivo, combattivo al massimo grado, (*Vivi applausi*) non soltanto perchè costituito di autentici volontari, di prodi e ardenti legionari di Mussolini, ma anche perchè, a questo complesso di fattori morali e spirituali, ha corrisposto in pieno l'organizzazione interna di una unità che ora veramente può essere considerata a buon diritto la unità base del combattimento, lo strumento più sicuro della vittoria. Mi riferisco, come avete compreso, a quella divisione binaria che, costituita com'è ora, degli elementi veramente essenziali per la battaglia, liberata, come è stata, da quasi tutti gli elementi sussidiari che il progresso della motorizzazione ha consentito di potere accentrare nelle unità gerarchicamente superiori, si presenta ora come uno strumento perfetto, agile, rispondente a tutti i subitanei eventi del momento operativo, obbediente a tutte le determinazioni che al Comandante possono essere subitaneamente suggerite nella fase culminante dello stesso momento operativo. E in verità, i due reggimenti di fanteria con la compagnia mortai e la batteria d'accompagnamento, il battaglione mortai divisionale, la compagnia cannoni 47-32 anticarro, il reggimento artiglieria, i reparti del genio (artieri, telegrafisti, radiotelegrafisti) e i servizi — ridotti però, come abbiamo visto, al puro indispensabile — sono veramente gli

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

elementi che, in modo assoluto e perfettissimo, si fondono in armonia e unità col comando unico, si da costituire un tutto uno omogeneo e coordinato in ogni sua componente.

Quello che abbiamo visto verificarsi, per effetto dell'esperienza e dei progressi evolutivi da essa suggeriti, nei riguardi della divisione, è avvenuto altresì dei reggimenti di fanteria carrista, dei reggimenti bersaglieri, dei reggimenti alpini, dei reggimenti di cavalleria non indivisionati, dei battaglioni mitraglieri, insomma di tutte quelle unità minori che, nella loro organicità, possono costituire elementi singoli di azione per compiti diversi e in settori notevolmente meno estesi di quello che può interessare la divisione.

Su questo tema possiamo concludere che non la organizzazione intesa come fatto a sè stante, non l'addestramento come momento isolato o come funzione con fini propri sono stati gli elementi determinanti di questa sostanziale innovazione, ma solo e costantemente il fine ultimo, il combattimento, cui tutti gli strumenti e tutta l'attività militare devono convergere.

E poichè provare e riprovare deve essere la nostra norma costante in questo campo, anche se la realtà più viva e più palpitante, come abbiamo visto per gli avvenimenti di Spagna, ha costituito la più irrefutabile riprova della bontà dei nostri sistemi e dei risultati, cui la costante e metodica applicazione di essi ci ha condotto, non poteva essere celebrata nel modo migliore e più degno la prima giornata dell'Esercito italiano che riproducendo a Cesano di Roma, con il più perfetto realismo che una preordinata sperimentazione poteva consentire, i momenti di una battaglia dove sono stati impegnati i nuovi meravigliosi strumenti di cui abbiamo parlato fin qui.

Nè possiamo restare indifferenti agli apprezzamenti obbiettivi e sereni che sulla organizzazione e sulla connessa capacità operativa del nostro glorioso esercito sono stati fatti recentemente, su autorevoli organi di stampa, da elementi tecnici della Nazione amica che dovrebbe, in definitiva, coordinare, con il nostro, il proprio apparecchio militare, ove il senso della responsabilità e della giustizia avesse ad essere definitivamente e irrimediabilmente travolto dalla sadica e cieca follia distruggitrice di questo torbido periodo europeo che pare non accenni a finire.

Penso che vi farei torto, Camerati, se vi intrattenessi, anche brevemente, sull'aspetto etico-politico di questo esame, cui è riservata l'ultima parte della relazione.

Tutti i fattori, tutti i motivi che possono essere oggetto di questo esame, sono infatti presenti alla coscienza ed allo spirito di ciascuno di noi come quelli che formano la nostra costante passione di fascisti. E se nonostante ciò, abbiamo ritenuto di scriverne in questa relazione, ciò si deve al fatto che, in definitiva, una relazione di bilancio è sempre un documento di una certa solennità nel quale è bene consacrare i fatti, gli eventi, le realizzazioni, i principi informatori che caratterizzano tutta un'epoca, che, nel caso nostro, non è soltanto una grande epoca storica, definita nel suo carattere e nel suo spirito, ma una di quelle, rarissime nella storia dell'umano genere, che sono destinate a proiettare riflessi inestinguibili su tutte le epoche future, perchè inalienabili, per la perennità degli evi, sono soprattutto le conquiste sociali da essa determinate e indelebilmente fissate.

Ci siamo intrattenuti così brevemente sulla G. I. L., sulla Milizia e sul Partito.

Chi non segue, giorno per giorno, l'attività di queste istituzioni, divenute sempre più compiutamente, in questi 17 anni di Regime, istituzioni basi della complessa vita della Nazione e del particolare aspetto di essa che è lo spirito e l'efficienza militare?

Cosicchè sarebbe superfluo ricordare come nella G. I. L. si formi, fin dai primissimi anni della sua vita di uomo, il perfetto soldato della Patria che riceverà, poi, la sua piena consacrazione ed esplicherà la sua azione più alta nelle file dell'Esercito. Altrettanto superfluo sarebbe rilevare che il libretto personale distribuito dalla G. I. L. rappresenta, per il servizio militare, quello che rappresenterà successivamente in un primo tempo e congiuntamente poi il libretto di lavoro in tutti gli altri settori della vita della Nazione, che non saranno ormai più staccati dal settore militare, con il quale saranno, anzi, vieppiù coordinati in una perfetta unità ed armonia, in obbedienza al concetto proclamato esplicitamente dal Duce che la potenza ed il prestigio di una Nazione sono misurati dal suo potenziale bellico.

Ma se la Milizia perfeziona e, in un certo senso, completa l'opera spiegata dalla G. I. L. nella premilitare, di recente affidatale, attraverso la organizzazione e la esecuzione della post-militare che ha il compito di mantenere, in chi abbia assolto agli obblighi di leva, le cognizioni tecniche e le doti morali acquisite, indubbiamente l'opera più complessa, più preziosa, più continua, viene spiegata dal Partito Nazionale Fascista a cui il suo so-

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

lerte e dinamico Segretario Achille Starace ha impresso un impulso formidabile. (*Vivissimi prolungati applausi*).

Nel carattere preminentemente militare di questa azione meravigliosa, azione immensa, nel senso della profondità e nel senso della estensione, il Partito rende operante in pieno la prima e fondamentale norma del suo statuto, che dice essere il Partito stesso una milizia al servizio della Nazione. (*Vivissimi applausi*).

Cosicchè, fatti tutti soldati perfettissimi in perpetuo servizio dalla santa disciplina del Partito, noi apprezziamo ed esaltiamo nella giusta misura, i compiti specifici e lo spirito ardente dei soldati alle armi e salutiamo nei meravigliosi ufficiali italiani i loro degni, consapevoli educatori. (*La Camera sorge in piedi fra vivissime prolungate acclamazioni*).

Di Sua Eccellenza Alberto Pariani, Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Sottosegretario di Stato alla guerra (*Vivissimi prolungati applausi*) tra le tante benemerenzze che potremmo segnalare, ci limitiamo a ricordarne una, l'ultima in ordine di tempo: la sua opera personale, spiegata in concorso con gli altri capi militari del Paese, opera di sagacia, di audacia, di prontezza, nella totalitaria occupazione del territorio albanese, dopo lo sbarco mirabile delle nostre valorosissime truppe.

Pensate, camerati, insieme con un intiero reggimento di granatieri, che con un'audacissima determinazione vi è stato portato per via aerea, raggiunsero simultaneamente il cuore dell'Albania le truppe di sbarco.

Tanto può su tutti lo spirito animatore del Duce! Al Duce, valorizzatore costante e vigile dell'esercito, potenziatore strenuo della nostra già formidabile efficienza bellica, esprimiamo tutta la nostra devota ed indefettibile riconoscenza. (*La Camera scatta in piedi al grido di: Duce! Duce! fra vibranti entusiastiche acclamazioni*).

PRESIDENTE. Saluto al Duce! (*La Camera risponde con un possente: A noi!*).

ROSSI AMILCARE, *Relatore*. Rappresenta veramente una impareggiabile garanzia di sicurezza e di pace, l'unica vera garanzia di sicurezza e di pace, per l'Italia fascista, l'avere, insieme a tante lucenti e aggiornatissime armi, milioni e milioni di soldati che dormono costantemente con la testa sullo zaino ed il fucile dappresso.

Rileggiamo insieme, camerati:

«Se sarà la vera pace, la pace feconda, che non può non essere accompagnata dalla

giustizia, noi potremo adornare le canne dei nostri fucili col ramoscello di ulivo. Ma se questo non avvenisse, tenetevi per certo che noi, noi uomini temprati nel clima del Littorio, orneremo la punta delle nostre baionette col lauro e la quercia della Vittoria».

Queste parole che furono rivolte dal Duce ai milanesi il 6 ottobre 1934-XII noi tutti sentiamo come siano ancora oggi di palpitante attualità e come debbano informare il nostro spirito e la nostra costante linea di condotta. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. Procediamo all'esame dei capitoli. Si intenderanno approvati con la semplice lettura quelli per i quali non vi saranno osservazioni.

Se ne dia lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge.

(*Si approvano i capitoli da 1 a 16*).

PRESIDENTE. Il camerata Manaresi Angelo ha chiesto di parlare sul capitolo 17 sotto la voce: «Spese per l'esercito escluse quelle per i carabinieri Reali».

Se ne dia lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge.

PRESIDENTE. Il camerata Manaresi ha facoltà di parlare.

MANARESI ANGELO. L'austerità dell'argomento che è posto in discussione oggi e la gravità dell'ora presente richiedono, a noi tutti brevità, stringatezza di argomenti, concreti elementi, anche perchè inutile sarebbe una più diffusa disamina di un bilancio, che noi sappiamo affidato ad ottime mani, in quanto il camerata generale Alberto Pariani, come ha ben ricordato Amilcare Rossi, valoroso Capo dei Combattenti italiani, unisce alle doti di vasta e poderosa cultura, quelle doti di esperienza combattuta e vissuta al comando di reparti in guerra (*Applausi*), che quando sono associate ed animate da una poderosa fede, caratterizzano la inconfondibile statura del capo militare.

Noi, però, combattenti della Grande Guerra, non possiamo distogliere lo sguardo dal magnifico spettacolo che ci presenta oggi il nostro esercito, con le sue cinque armate, i suoi venti corpi d'armata, le sue 51 divisioni e, soprattutto, col suo mirabile spirito d'assalto, continuatore delle tradizioni e delle glorie del nostro vecchio esercito, al quale va pure la riconoscenza commossa della Camera dei Fasci e delle Corporazioni (*Vivissimi prolungati applausi — Grida di: Viva l'Esercito!*), perchè, se è bene ricordare che oggi esercito e Nazione sono una cosa sola, sarebbe male dimenticare che vi fu

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

un tempo, e non molto lontano, in cui l'esercito, e solo l'esercito, tenne alta, di fronte a tutti, la bandiera della Patria. (*Vivissimi prolungati applausi*). Il nostro esercito di oggi è potentemente armato nei mezzi e soprattutto animato da uno spirito poderoso di offensiva, elemento che, a chi ha fatto la guerra, appare in tutto il suo grande valore.

È bene però che, alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni, noi non tacciamo le voci dei soliti scettici, dei critici cronici che sostengono che nulla è mutato sotto il sole e che questa e nuove teorie dovranno spezzarsi sul banco di prova della realtà.

Non si tratta, camerati, di nuove teorie; il mondo cammina e l'esperienza della guerra vissuta e di quelle che l'Italia sta vivendo in questi tempi, è tesoro per il potenziamento delle forze militari della Patria. (*Vivissimi applausi*).

Si dice: «Ma, la guerra celere di rapido corso non è una novità! Tutti i comandanti, in tutte le epoche, hanno avuto davanti a loro questo obiettivo».

Non lo neghiamo e non vogliamo che le nostre parole suonino, comunque, offesa ai grandi capi militari, che, in momenti difficili, ci hanno portato alla vittoria.

Però, nel ricordo che non si cancella nel tempo, abbiamo presente l'immensa lentezza e le difficoltà che impastoiavano l'azione del nostro esercito quella eccessiva cura del particolare, che portava, spesse volte, a perdere la visione dell'insieme, quell'ossequio ai piani prestabiliti, che spesso congelava, nella statica e nel programma di partenza, le operazioni, qualunque ne fosse l'esito anche, talora, impensatamente fortunato; quella eccessiva preoccupazione dei collegamenti laterali e dei rifornimenti a tergo, che, spesse volte, tarpava le ali ad una vittoria che poteva essere risolutiva. (*Applausi*).

Noi ricordiamo azioni di grande respiro strategico, (come la battaglia della Bainsizza), che non hanno potuto conseguire i loro ultimi risultati, perchè, al momento decisivo, sono mancati pochi reggimenti per trasformare una vittoria, nel definitivo crollo del fronte nemico.

E specie noi, alpini, ricordiamo successi tattici ottenuti impensatamente in lontani fronti, che avrebbero potuto essere sviluppati nel campo strategico ed ottenere effetti impensati, lasciati invece morire, perchè così era stabilito dapprima, perchè si temeva di compromettere un piano generale preordinato: si permetteva così al nemico, vinto di sorpresa, irrimediabilmente battuto, di ritor-

nare sulle vecchie posizioni, contro le quali ci si rimandava l'indomani all'assalto, quando ormai la falla era chiusa e impossibile il successo.

Ricordiamo questo, ripeto, non per fare appunto ai capi di ieri, che furono all'altezza del loro compito, ma per rivendicare come, dagli eventi della guerra vissuta e combattuta, debbano uscire preziosi insegnamenti ed una altissima fiducia nel nuovo organismo capace di rispondere in pieno alle necessità dell'ora che viviamo ed allo spirito della nostra gente latina. (*Vivi applausi*).

Si dice ancora: «Sia pure: voi andrete «avanti rapidamente, farete la guerra di «movimento, ma un momento verrà, in cui «le linee si salderanno, in cui la forza difensiva uguaglierà o supererà la forza dell'«l'attacco ed allora ecco di nuovo la guerra «di posizione. Nulla è mutato sotto il sole».

Noi rispondiamo: «Può essere, ed è per questo che noi dobbiamo preparare organismi così potenti, snelli, ed autonomi che possano essere scagliati con rapidità nel settore più vulnerabile del nemico, nella direzione più impensata, a sfruttare lo sfondamento del fronte nemico, a controbattere, colla maggiore forza offensiva, l'aumentata potenza di difesa.

Dobbiamo abituare i comandi superiori ed inferiori a quella rapidità e prontezza di decisione, a quello sfruttamento del successo impensato, a quel coraggio della propria responsabilità che spesse volte sono il segreto della vittoria!

È tutto uno spirito nuovo che da tempo anima il nostro Esercito, è lo spirito stesso che esce da questa meravigliosa rinascita della Patria, che ha, nelle sue Forze armate, non una cosa staccata o lontana della Nazione, ma la sua espressione migliore. (*Applausi*).

Si dice anche: «è un errore prendere come esempio le recenti guerre (ed è questa la critica più comune) perchè la guerra d'Africa fu guerra coloniale, combattuta contro nemico ben diverso di quello che potrebbe essere il nemico europeo; e perchè la guerra di Spagna fu guerra civile, combattuta con aspetti e in situazioni che non potrebbero mai riprodursi domani, in una guerra di popoli».

Ma rispondo a codesti signori: Voi volete allora chiudere gli occhi sulla realtà per tenere fede alle vecchie teorie? Non volete sentire e vedere quello che è ben vivo ed esce da quella terribile prova che è la guerra?

Molto più dei libri stampati valgono le prove vissute nelle ore di battaglia, quando i fucili ed i cannoni sparano sul serio, ed i

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

combattimenti hanno fiamme di tragedia, nell'urto fra due masse scagliate l'una contro l'altra dal senso del dovere e, spesso, dall'odio più ardente. Dalle prove supreme sostenute, escono sempre tesori preziosi di esperienza per le generazioni che verranno, per le guerre future. (*Vivi applausi*).

Se è vero che la guerra d'Africa è stata guerra coloniale, lo fu in quanto si è combattuto in colonia, ma non perchè l'aspetto della guerra d'Africa sia stato, solo, aspetto di guerra coloniale; essa ha provato, attraverso la chiara visione e l'unità del Comando, lo spirito di intraprendenza dei comandi inferiori, lo slancio delle truppe attaccanti, la possibilità dello sfruttamento del successo fino all'estremo, fino a raggiungere i margini della sicurezza; ha provato l'attrezzatura e la capacità del nostro esercito, sempre riunito col massimo delle sue forze, là dove si sapeva di incontrare il massimo della resistenza avversaria.

E la guerra di Spagna? Se pur non definitiva nelle sue risultanze, essa ha però offerto una larga messe di elementi e di studio. È stata, sì, una guerra civile, ma combattuta da gente l'una contro l'altra potentemente armata nei mezzi e nello spirito, da parte nostra dal formidabile spirito fascista e romano in difesa della civiltà, dall'altra dal furore distruttivo della materia sullo spirito. (*Applausi*).

E se è vero che la guerra di Spagna è stata una guerra civile, è, però, anche vero che, nella guerra di Spagna, si incontrarono, le une contro le altre, le più moderne armi degli eserciti europei: magnifiche le prove delle nostre armi contro il prevalere delle armi nemiche: indiscutibile il trionfo delle nostre truppe, invincibili nello slancio e nell'eroismo.

Occorre far tesoro di questa esperienza e quasi ringraziarne, Camerati, i nostri avversari, celati o palesi, i quali animando, con la scienza dei loro Stati Maggiori, contro di noi, tutte le battaglie, ci hanno permesso di provare fino all'ultimo la tempra dei nostri soldati, l'alta capacità dei nostri Comandi, e vincere così, anche contro i grandi nemici lontani, la nostra guerra.

Sarà sempre così, anche domani: più violenza e ingiustizia si serreranno intorno a noi, e più sicura e rapida sarà la nostra vittoria!

Ma, poi, Camerati, a noi tutti piace indubbiamente questo nuovo esercito, anche perchè esso si è staccato, finalmente, dal terreno. Mobilitarsi, un tempo, voleva dire

attraversare mesi di confusi periodi ed incerti movimenti, voleva dire giungere in zone sconosciute, senza ordini ben precisi, spesse volte con grave ritardo di tempo; voleva dire essere assorbiti, appena giunti sul fronte, dalle necessità della difesa e perdere così ogni organicità ed ogni slancio offensivo. Oggi la istituzione, da un lato, a tergo, delle zone, che si assumono l'organizzazione del servizio territoriale, e danno incessantemente nuova linfa all'esercito combattente e dall'altro la sistemazione difensiva delle frontiere, con i criteri più moderni, le armi automatiche più perfette, e soprattutto con il presidio permanente di truppa che conosce i luoghi e il sistema di difesa, permette di far sì che i reparti, fulmineamente proiettati sulle linee di attacco, rimangano organici e pronti, non più, come un tempo, a impedire il passo al nemico, ma ad andare oltre, nella terra nemica.

Ma quello, o Camerati, che noi, vecchi soldati, salutiamo anche con immensa gioia è la rinascita, nella Divisione, dei vecchi colori e dei vecchi nomi delle brigate. C'è stato un tempo in cui si riteneva che lo spirito di corpo, di reparto, d'arma, di brigata, fossero nocivi alla saldezza della compagine militare dell'esercito. È una stoltezza di cui tutte le guerre hanno fatto inesorabile giustizia.

La saldezza dell'esercito è la somma di tutte le forze morali, di quelle forze che noi, pur poveri di ricchezze materiali, abbiamo a dovizia.

Camerati; voi tutti che siete stati in guerra, ricordate che cosa significhi, per un soldato, nel momento in cui sta per lanciarsi verso la vittoria e spesso verso la morte, l'incitamento: « Guarda, soldato, che tu sei un fante della Sassari; un bersagliere di Maggiotto, un alpino dell'Aosta; un lanciere di Novara, un artigliere di Scarampi! » Basta un nome, quello del reparto, quello del comandante eroico, per trasformare, nei momenti difficili, il soldato, per accrescerne lo slancio verso la vittoria, per potenziare quei fattori morali che hanno fatto, per secoli, la gloria della nostra stirpe. (*Vivissimi applausi*).

È, del resto, Camerati, questo stesso spirito che noi portiamo nelle associazioni d'arma; le quali, solo agli sciocchi, possono sembrare allegre compagini folcloristiche, mentre, per chi vede nel profondo delle cose e vive la vita e non si ferma sui marciapiedi, appaiono come la realtà vivente dell'esercitazione. Non c'è più congedo per i soldati che finiscono il servizio alle armi: essi lo conti-

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

nuano nel ricordo delle vecchie brigate, delle vecchie fiamme, nella vita civile, pronti a ritornare agli ordini dei loro comandanti e nelle antiche file con rinnovato ardore, in gara con gli stessi loro figli. (*Applausi*).

Queste, camerati, le caratteristiche che io ho voluto additare alla vostra vigile attenzione, senza pretendere con ciò di avere colto elementi nuovi e di avere esaurito il problema, chè vasto è il campo del nuovo ordinamento, ed ancora in corso sono le sistemazioni definitive.

Da quanto si è compiuto in questi 17 anni di lavoro incessante, dalla continuità dell'opera tenace, animata dal genio e dalla volontà del Duce, che, attraverso i successivi suoi collaboratori, ha creato un'organizzazione bellica potente e sicura di sé, noi dobbiamo trarre le migliori certezze per il nostro domani.

Permettete che, coll'entusiasmo di vecchio soldato, saluti anch'io, nel grigioverde dell'Esercito combattente, la potente creatura dell'Italia Fascista, e che, associando le nuove alle antiche e sempre vive glorie dell'Esercito italiano, io rivolga il pensiero devoto alla persona augusta del Re Imperatore, primo soldato d'Italia. (*L'Assemblea sorge in piedi e tributa una vibrante manifestazione all'indirizzo del Sovrano*). Con la certezza di esprimere una solare verità, noi affermiamo che oggi l'Esercito, potente nelle armi, invincibile nello spirito, ha un cuore solo: il grande cuore del nostro Duce. (*Vivissimi prolungati applausi*).

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 17 si intende approvato.

Si prosegua la lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge.

(*Si approvano i capitoli da 18 alla fine*).

PRESIDENTE. Essendo approvati tutti i capitoli del bilancio, dichiaro chiusa la discussione. Ha facoltà di parlare il Sottosegretario di Stato per la guerra.

PARIANI, *Sottosegretario di Stato per la guerra*. (*Vivissimi prolungati applausi*). L'attività dell'Amministrazione della guerra, nell'anno finanziario che sta per chiudersi, ha segnato un deciso balzo verso la mèta di potenziamento dell'Esercito fissata dal Duce.

Il camerata Amilcare Rossi vi ha prospettato in lucida sintesi e vibrante esposizione il quadro dell'attività svolta ed i risultati conseguiti. Ad esso ha voluto aggiungere la sua vibrante parola ricca di fede e di passione il camerata Manaresi.

Mi soffermerò quindi solo su alcuni punti di questa attività e particolarmente su quelli di maggiore importanza, che si possono riassumere nella frase: nuovo ordinamento dell'Esercito.

Il nuovo ordinamento dell'Esercito non è che la conseguenza logica dello sviluppo della dottrina bellica adottata, in relazione alla sempre maggiore disponibilità di mezzi che le industrie riescono ad assicurare all'Esercito.

E la preparazione che ci deve permettere l'attuazione della nostra dottrina di guerra, nelle migliori condizioni possibili, ha un triplice aspetto: morale, materiale, tecnico.

La preparazione morale si può sintetizzare in una parola: Fascismo. Con la organizzazione ormai raggiunta esso forgia infatti i giovani così da renderli veri soldati, vibranti di fede, di entusiasmo e già perfetti nella forma, all'atto stesso in cui vengono chiamati alle armi.

Ritengo titolo di benemerita del Partito il fatto che la classe testè presentatasi abbia dato il 90 per cento di reclute che hanno potuto avere l'istruzione premilitare, il che ha semplificato non solo le operazioni di presentazione (*Vivissimi applausi*), svoltesi in perfetta disciplina, ma ha consentito di accelerare l'addestramento ad un punto tale che, ad un solo mese di distanza dalla presentazione, i giovani soldati hanno potuto dare bella prova in esercitazioni e manifestazioni militari svoltesi ovunque in modo impeccabile.

La preparazione materiale è in stretta relazione con i fondi assegnati e con la potenzialità industriale.

In breve volgere di tempo il Duce ha due volte fissati nuovi stanziamenti che consentono di procedere verso un potenziamento dell'esercito che sarà sicura garanzia di pace basata sulla forza.

Tali stanziamenti — contemplanti essenzialmente rinnovamento di artiglierie, motorizzazione, difesa aerea — hanno determinato come prima confortante conseguenza un rinnovamento ed ampliamento nelle industrie belliche che ci assicurano, a scadenza relativamente breve, una produzione mensile quadrupla dell'attuale.

Naturalmente si lavora anche con ogni alacrità per assicurarci le materie prime necessarie per tali allestimenti, soprattutto con i procedimenti che scaturiscono da quel grande propulsore che è l'autarchia.

Evidentemente non posso citare calcoli e dati, ma ciò che posso assicurare è che il lavoro procede con metodo e sicurezza.

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

Si è intensificato l'allestimento della nuova mitragliatrice calibro 8, dei mortai da 45 e da 81, dei pezzi da 47 anticarro.

Si allestiscono le nuove artiglierie leggere, pesanti e contraeree. Anche vecchie bocche da fuoco vengono rimodernate con ricalibrature, dando risultati che vanno a vero encomio dei nostri tecnici.

Di pari passo si progredisce nel munizionamento. Determinati nuovi tipi di proiettili e di spolette, si provvede ad aumentare le scorte, mentre si definiscono nuovi esplosivi autarchici.

Prosegue l'allestimento di carri armati, tra i quali avremo presto i nuovi tipi.

Nel campo della motorizzazione dei reparti e dei servizi, il programma già in atto è stato integrato con l'aggiunta di parecchie migliaia di autocarri leggeri per fanteria, di autocarri pesanti unificati, di trattori leggeri e pesanti per le nuove artiglierie.

Gli stabilimenti militari, accanto all'industria civile, realizzano impianti sempre più progrediti, capaci di affrontare qualunque problema costruttivo, compreso quello dei prototipi. Arsenali di artiglieria, laboratorio caricamento proiettili, fabbriche d'armi, polverificio, spolettificio, laboratorio di precisione, officina costruzioni del genio, officina delle trasmissioni, officina automobilistica hanno attrezzature modernissime, perfette, potrei soggiungere: invidiate.

Altrettanto può dirsi dell'opificio militare vestiario ed equipaggiamento, dell'istituto chimico farmaceutico militare, nonchè degli stabilimenti di prodotti alimentari in conserva, che hanno raggiunto una capacità produttiva mensile di 7 milioni di scatolette di carne ed un milione di minestre scatolate; e infine dello stabilimento mangimi concentrati che ha annullato totalmente, per la pace e per la guerra, il nostro fabbisogno di avena.

In questa complessa ed intensa attività produttiva l'Esercito dà appassionato concorso all'autarchia, eliminando il più possibile, essenzialmente nel campo dei metalli e dei carburanti, l'impiego di materie prime non nazionali. Partecipa anche attivamente alla lotta contro gli sprechi, con numerose attività tendenti alla raccolta di materiali vari (rottami, residui, etc.). Nel 1938 si è avuto un ricupero di materie con conseguente utilizzazione, valutato a 30 milioni di lire.

E passo alla parte che forse maggiormente vi interessa come combattenti: la preparazione tecnica, essenzialmente per quanto concerne dottrina e formazioni.

La dottrina della guerra di rapida decisione esige mezzi potenti per rompere, ma ancor più: unità snelle per sfruttare di ogni incrinatura ed eseguire rapidi spostamenti e numerose per assicurare l'alimentazione della battaglia, nonchè unità celeri capaci di penetrare rapidamente in profondità.

Le unità celeri (divisioni celeri e motorizzate) sono da tempo costituite e subiscono di tanto in tanto solo lievi varianti dovute ai suggerimenti dell'esperienza. Le due divisioni corazzate di nuova costituzione si debbono considerare tuttora in fase sperimentale, perchè solo fra poco potranno ricevere i loro nuovi mezzi.

Ma ciò che si sta ora attuando con ritmo celere è la trasformazione della grande unità base: la divisione di fanteria.

La divisione tipo venne inizialmente provata in Africa Orientale durante la guerra etiopica. Riscontrato un soverchio peso, dovuto alle mitragliatrici che conferivano alla divisione una caratteristica difensiva non in armonia con lo scopo offensivo che si perseguiva, vennero attuati esperimenti teorico-pratici nelle manovre di Sicilia (anno XV) e poi in quelle della Marsica (Anno XVI).

Le formazioni stesse vennero sottoposte ad una grande prova pratica in Catalogna. Poco più di un mese prima dell'inizio della battaglia che doveva sostanzialmente por fine alla guerra in Spagna, il generale Gamba ebbero ordine di procedere alla trasformazione delle sue unità in divisioni tipo: e queste, sotto il suo dinamico impulso, ebbero un battesimo così brillante da togliere ogni dubbio. (*Vivissimi applausi*).

La divisione italiana, potente nella sua semplicità, è semplice anche nei suoi metodi di impiego. È la divisione che meglio risponde all'ardimento, non solo per il tipo delle armi di cui è dotata, ma per l'indirizzo che deve seguire: procedere diritta sul suo obiettivo. La sua formazione snella le consente grande adattabilità al terreno, i potenti mezzi di fuoco di cui è dotata ne assicurano il movimento. Ed essa (poichè non deve avere preoccupazioni per i fianchi e per il tergo ai quali provvede il corpo d'armata) può procedere con quella decisione che è prima qualità per riuscire.

Il comandante della divisione, liberato da molti vincoli preesistenti, può concentrare la sua azione nell'armonizzare razionalmente movimento e fuoco e rendere, attraverso un avveduto sfruttamento del terreno, meno cruenta l'avanzata. E ciò deve fare non con un'azione di comando lontana, ma in mezzo

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

ai suoi soldati, per infondere con l'esempio sicura fede e tradurre poi questa in violenza travolgente. (*Approvazioni*).

Come sempre le cose semplici esigono mente aperta e cuore saldo; ma su questo gli ufficiali italiani, non secondi a nessuno, hanno dato sempre magnifica prova. Basterebbe ricordare che quattro nostri generali di divisione che combatterono in Spagna: Roatta, Bergonzoli, Gambara, Bitossi, hanno tutti riportato gloriose ferite. (*Vivissimi prolungati applausi*).

È inutile che qui ripeta i dettagli delle formazioni: ciò che importa tener presente è che la nuova divisione, pur essendo assai più leggera, dispone complessivamente di una maggiore potenza di fuoco. Sono infatti aumentati: fucili mitragliatori e le armi di accompagnamento a tiro curvo, e, d'altra parte, la diminuzione in mitragliatrici è largamente compensata dalla costituzione di reggimenti mitraglieri (uno per corpo d'armata), che saranno ceduti a quelle unità che avranno compito difensivo. Ciò in analogia alla possibilità del corpo d'armata stesso di aumentare la proporzione delle artiglierie nelle divisioni destinate alla rottura.

Alcune cifre sono però necessarie per dare una concreta visione del problema organico nella sua vastità. Mi limiterò naturalmente a cifre di pace.

In sostanza il nuovo ordinamento ci porta ad avere: 13 divisioni speciali e precisamente 5 alpine, 3 celeri, 2 motorizzate, 3 corazzate; 51 divisioni di fanteria.

A questo dobbiamo aggiungere la guardia alla frontiera, i reggimenti bersaglieri e di cavalleria non indivisionati, unità che nel loro complesso possono ragguagliarsi ad altre 12 divisioni.

Inoltre abbiamo il magnifico organismo della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale che tenacemente prosegue nella sua organizzazione e che probabilmente non concorrerà soltanto con i gruppi di battaglioni assegnati ai singoli corpi d'armata come truppe suppletive, ma potrà costituire intere divisioni organiche, completate dall'esercito per quanto riguarda le artiglierie, genio e servizi. (*Vivissimi applausi*).

La trasformazione della grande unità divisione poteva presentare un inconveniente: quello di creare una crisi di trasformazione.

Ed invero ciò avrebbe potuto verificarsi se si fosse voluto procedere in un solo tempo alla completa trasformazione. Ma dati i tempi temporaleschi che attraversiamo è stato deciso di procedere con metodo in modo da ridurre

la crisi a poche unità alla volta; ed anche per queste a pochi giorni. In sostanza: prima di procedere alla trasformazione organica si provvede a sistemare la mobilitazione della divisione col nuovo tipo. Quando tutto è stato assicurato in tale campo, allora si procede al nuovo ordinamento delle G. U. interessate.

Con tale metodo, iniziato da circa un anno, prossimamente la trasformazione sarà compiuta senza che vi possa essere crisi in qualsiasi evenienza.

Oltre alla trasformazione delle divisioni sono stati attuati altri provvedimenti così sintetizzabili:

1°) perfezionamento della costituzione organica delle divisioni motorizzate e celeri, al fine di renderle maggiormente capaci di azioni rapide a lungo raggio, più mobili ed autonome;

2°) potenziamento della guardia alla frontiera di cui è stato migliorato il reclutamento, perfezionato il sistema di mobilitazione e le relazioni di dipendenza;

3°) costituzione di nuovi grandi unità: corpi d'armata: XIV e XV, corpo d'armata celere, corpo d'armata corazzato e corpo d'armata autotrasportabile;

Comando superiore truppe alpine; divisioni corazzate « Centauro » e « Ariete ».

4°) Costituzione dell'armata Po: poderosa massa di impiego rapido ed immediato, riunente alle dipendenze di un unico comando grandi unità celeri, motorizzate ed autotrasportabili.

In stretta connessione con l'ordinamento sta la mobilitazione, che tendiamo a rendere sempre più rapida e meglio rispondente ai nostri intendimenti operativi.

È in corso d'attuazione il nuovo ordinamento territoriale che adeguerà la circoscrizione al nuovo ordinamento dell'Esercito, così da far corrispondere grandi unità e comandi territoriali a vantaggio e semplificazione del reclutamento, della mobilitazione e dei rapporti col territorio in genere.

Appartiene a tale campo d'azione anche la costituzione dei nuovi distretti in Libia.

La mobilitazione civile — che a quella militare si affianca — sta per compiere ulteriori progressi specie per quanto ha tratto all'utilizzazione del personale non avente obblighi di servizio militare.

È ovvia la convenienza di recuperare a favore delle grandi unità operanti tutti gli elementi militarmente idonei, comunque impiegati in attività non militari; e ciò senza

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

pregiudicare tali attività in quanto concorrenti alla guerra.

Per tale ricupero sono stati definiti enti incaricati e procedimenti da seguire; ed è stato attivato presso alcuni distretti un primo esperimento che ci fornirà elementi per regolare stabilmente questa importante materia, nella quale avranno nuovo campo di intima collaborazione Esercito ed organizzazioni del Regime.

In questo anno si è anche avuta la ventura di compiere vari richiami che hanno costituito veri esperimenti di mobilitazione.

Con richiami parziali e totali e con l'anticipata chiamata della classe di leva al 29 marzo, è stato possibile rinforzare gradualmente tutte le unità del territorio, della Libia e dell'Egeo, e portare un certo numero di G. U. sul piede di guerra, per far fronte a qualsiasi emergenza.

I richiami sono stati riferiti a classi relativamente anziane, allo scopo di aggiornare l'addestramento di una massa da lungo tempo lontana dalle armi, mentre è evidente che eventuali richiami, riferiti a classi successive, incontrerebbero condizioni sempre più favorevoli.

Debbo senz'altro soggiungere che questi richiami, mentre hanno servito a controllare e perfezionare procedimenti tecnici, hanno anche mostrato il profondo attaccamento al dovere e l'intima disciplina che anima tutti coloro che sono tornati nei ranghi: ciò sia detto a vanto del nostro popolo sempre pronto a generosamente dare quando la Patria chiede. (*Vivissimi applausi*).

La costituzione di nuove unità e il diverso raggruppamento tattico dei reparti, l'adozione di nuove armi, l'evoluzione dei criteri d'impiego hanno accentuata la necessità di un sollecito e completo aggiornamento dei nostri regolamenti tattici.

Lavoro intenso tuttora in atto, che già in quest'anno ha compiuto un passo veramente notevole.

Fra i regolamenti più importanti ha un valore fondamentale quello dell'addestramento della fanteria.

Esso costituisce la fonte principale della dottrina tattica della fanteria, e, indirettamente, di tutte le armi con essa cooperanti sul campo di battaglia.

Elaborato con criteri di massima semplicità e con senso realistico della lotta dei minori reparti, sfrondato da ogni affermazione teorica ed astratta, è documento destinato ad una pronta assimilazione da parte della massa dei quadri che in esso troveranno, oltre a

quanto occorre sapere e saper fare nell'esercizio del comando, una elevata affermazione di quelle energie morali, che traducono la decisione in successo.

Con questo ed attorno a questo hanno visto già la luce numerosi altri regolamenti: e su uno di essi voglio richiamare la vostra attenzione.

Una guerra di rapido corso può essere tale soltanto se vengono vibrati colpi decisivi nelle direzioni convenienti. Il movimento delle masse va organizzato con somma cura affinché queste possano operare nella pienezza dei loro mezzi materiali e morali.

A tale importantissimo scopo tende il regolamento da qualche mese diramato, riflettente l'organizzazione stradale e la disciplina del movimento in guerra che contiene un complesso di disposizioni che varranno a risolvere uno dei più gravi problemi della guerra futura.

Dato infatti lo sviluppo che tutti danno alla motorizzazione, questa potrebbe facilmente tradursi in intasamento di arresto anziché in massa di moto, qualora tutto non fosse predisposto in modo adeguato agli scopi, alla portata delle strade, al metodo da seguire.

Nessun esercito ha ancora una siffatta completa regolamentazione. (*Applausi*).

Ma poco varrebbe essere i primi se non fossimo anche i migliori: l'appassionato interessamento e la perizia dei capi ci danno assoluta certezza che anche questo delicato punto sarà felicemente superato.

La regolamentazione scende, per i suoi fini didattici, dalle norme orientative dei comandanti, quali quelle contenute nel fortunato opuscolo « come si insegna », alle piccole istruzioni per gli specializzati, sino alla recluta che riceve ora, al suo presentarsi, il volume dal semplice titolo « che cosa deve sapere il soldato » che riassume, in forma elementare, i primi elementi della cultura fascista, militare, storica e geografica.

La nostra organizzazione scolastica, dalle scuole militari all'istituto superiore di guerra, ha funzionato con perfetta aderenza al nostro scopo fondamentale: creare l'uomo d'azione, il comandante che sa valutare, decidere ed operare con vigore e con fede.

Miglioramenti vari sono stati attuati secondo i suggerimenti dell'esperienza e le nuove esigenze, rivedendo programmi (istituto superiore di guerra), unificandoli (accademie), semplificandoli (scuole militari).

Degno di rilievo è il nuovo ordinamento delle scuole centrali di Civitavecchia, primo ente che ha assunto la fisionomia della divi-

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

sione tipo, per assicurare ai numerosi corsi che colà si svolgono l'ambiente organico più razionale ai fini dell'addestramento.

Notevole sviluppo hanno avuto il reclutamento e la preparazione degli ufficiali di complemento.

Le nuove scuole allievi ufficiali, di cui era stata annunciata lo scorso anno la costituzione, sono quasi tutte in piena attività: nuovi corsi sono stati istituiti in Libia e nelle terre dell'Impero; richiamati in più largo numero gli ufficiali di complemento per aggiornare la loro cultura tecnico-professionale; ampliati i corsi allievi ufficiali di complemento universitari per comprendervi anche gli studenti delle Facoltà di medicina e di veterinaria; attuato, con esito assai lusinghiero, un nuovo corso di ufficiali da impiegare in servizio di Stato Maggiore presso comandi di G. U.

Nel campo dell'istruzione premilitare i progressi realizzati sono imponenti, sia nei riguardi dell'organizzazione, sia in quelli del rendimento ottenuto. Come già ho avuto occasione di dire, il 90 per cento dei giovani recentemente incorporati hanno infatti ricevuto l'istruzione premilitare.

A conseguire tali risultati è valsa la collaborazione tra Esercito e Gioventù italiana del littorio, oggi divenuta talmente intima da assumere l'aspetto di una vera fusione di volontà realizzatrici.

Alcune migliaia di istruttori dell'Esercito (ufficiali e sottufficiali in servizio permanente effettivo ed in congedo) si affiancano in questa attività ai camerati della Gioventù italiana del littorio, per inquadrare ed addestrare i giovani dei 7.490 centri della premilitare generale e dei 5.573 corsi specializzati.

Particolare incremento, che sarà ancora accentuato in avvenire, hanno avuto i corsi di specializzazione. Rispetto all'anno precedente vi è stato un aumento di ben 13.000 specializzati.

Per orientare con unità di metodo e di procedimenti il compito degli istruttori, si sono svolti numerosi « corsi di abilitazione e di perfezionamento istruttori ».

L'Esercito ha dato il concorso dei suoi ufficiali, per i più importanti di tali corsi. L'ultimo di questi, svoltosi agli ordini diretti del Comandante generale della G. I. L., ha riunito ben 550 ufficiali che, al termine dell'esemplare fatica, hanno avuto l'ambito elogio del Duce. (*Vivi applausi*).

La difesa territoriale. Agli argomenti sinora svolti, concorrenti alla soluzione del problema della guerra nel suo aspetto più

dinamico e risolutivo, si connette strettamente il problema della difesa territoriale nei suoi aspetti fondamentali:

la protezione antiaerea;

la difesa controaerea.

Nel campo della protezione antiaerea, si sta attuando con ritmo accelerato la distribuzione di maschere al personale destinato a prestare la propria opera durante le incursioni aeree.

La produzione di maschere per la massa dei cittadini, che prosegue in modo intenso, continuerà fino a garantire la possibilità d'acquisto a tutta la popolazione delle città italiane passibili di offesa dall'alto.

L'obbligo dell'apprestamento di ricoveri nelle nuove costruzioni ad uso abitazione civile avrà prossimamente applicazione integrale limitatamente — beninteso — per i centri esposti all'offesa aerea.

La difesa controaerea è in pieno sviluppo. Gli esperimenti che si fanno su largo raggio mostrano come ormai la cittadinanza prenda attiva e disciplinata parte alle esercitazioni.

Ma ciò che più importa è che il potenziamento della difesa controaerea è ormai assicurato e che si può dire che giornalmente esso procede nel campo delle pratiche attuazioni.

Particolare menzione richiedono due imprese che, pur differendo moltissimo nell'essenza e nelle caratteristiche, hanno riconfermato lo spirito altissimo e le salde capacità organizzative nostre: la guerra in Spagna e la spedizione d'Albania.

La guerra di Spagna. Il 30 marzo 1939 si concludeva in Spagna la vittoriosa campagna, iniziata dal movimento nazionale il 18 luglio 1936.

A tale campagna l'Italia dette ininterrottamente il suo valido apporto materiale e morale.

7.000 perdite e 3.050 ricompense al valor militare dell'Esercito ed altrettante, in sangue e valore, della Milizia Volontaria sono dati che rendono ancor più luminosi i nomi delle vittorie conseguite, e stanno ancora una volta a dimostrare come Esercito e Milizia davanti a Re, Duce e Patria, non sono che una cosa sola: l'Italia combattente. (*Vivissimi protungati applausi*).

Spedizione in Albania. Nei primi giorni dello scorso aprile, gli avvenimenti albanesi consigliarono il rapido concentramento nelle Puglie di un corpo di spedizione.

La preparazione, altrettanto rapida, ebbe per fine di creare una speciale massa d'azione, forte ma nello stesso tempo agile e leggera, atta al particolare compito.

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

Reparti di elementi celeri costituirono lo scaglione destinato a sbarcare per primo sulle coste albanesi, con lo scopo di imprimere all'azione il massimo di velocità.

Il pomeriggio del giorno 6 aprile il Duce ordinava la partenza del corpo di spedizione, che salpava nelle prime ore della notte, sbarcando il mattino del 7 a San Giovanni di Medua, Durazzo, Valona e Santi Quaranta.

Superate rapidamente brevi resistenze e lestamente riattati i ponti, alle ore 9,30 del giorno 8 aprile i nostri soldati entravano in Tirana. Alle 9,40 vi sbarcava il primo scaglione del reggimento granatieri aviotrasportato, mentre su tutta l'Albania si diramavano rapidamente le colonne dei soldati d'Italia, apportatori di pace e di giustizia. (*Vivissimi applausi*).

Ancora una volta veniva brillantemente messa in evidenza la collaborazione feconda di tutte le forze armate, collaborazione di comandi, di stati maggiori, di gregari.

Così i marinai delle compagnie da sbarco che rapidamente formano le teste di sbarco e affiancano bersaglieri e fanti nell'avanzare sotto il fuoco; gli aviatori che solcano senza sosta il cielo d'Albania durante l'intera azione e trasportano di balzo interi battaglioni granatieri dalle Puglie nel cuore dell'Albania; le camicie nere unite, come sempre, all'Esercito in ogni impresa cui la Patria chiama.

I soldati d'Italia sono oggi sicuro presidio della libertà del popolo albanese, sotto l'egida di Casa Savoia e il segno del Littorio. (*Vivissimi applausi*).

Camerati, in sintesi, lo sforzo di potenziamento del nostro esercito non ha sosta: ordinamento, approntamento dei mezzi, preparazione del personale procedono, sotto l'impulso dinamico e concreto del Duce, con fede e tenacia.

Questa continua marcia verso la perfezione, inflessibile nella volontà che la anima, si svolge con metodo rigoroso, così da farci sicuramente affermare, in qualsiasi momento: siamo pronti! (*La Camera sorge in piedi — Vivissimi reiterati applausi — Grida ripetute di: Viva l'Esercito! — Nuovi prolungati applausi*).

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge.

ART. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della guerra, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939 al 30 giugno 1940,

in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Lo pongo a partito.

(*È approvato*).

ART. 2.

È autorizzata per l'esercizio 1939-40 l'assegnazione straordinaria di lire 15,000,000 per lavori inerenti alla difesa del territorio dello Stato, al ricovero di materiali di guerra, alla costruzione e alla sistemazione degli edifici militari e spese di trasporto relative.

Lo pongo a partito.

(*È approvato*).

ART. 3.

I capitoli a favore dei quali possono effettuarsi prelevamenti dal fondo a disposizione di cui all'articolo 20 del testo unico approvato col Regio decreto 2 febbraio 1928-VI, n. 263, sono — per l'esercizio finanziario 1939-40 — quelli descritti nell'elenco n. 1 annesso alla presente legge.

Lo pongo a partito.

(*È approvato*).

ART. 4.

Per i capitoli indicati nell'elenco n. 2 annesso alla presente legge, è data facoltà al Ministro della guerra di conservare fra i residui i fondi disponibili al 30 giugno 1939-XVII, per provvedere nell'esercizio 1939-40 alla ricostituzione delle scorte di derrate e di materiali occorrenti all'esercito.

Lo pongo a partito.

(*È approvato*).

ART. 5.

Il numero medio dei sottotenenti di complemento che dovranno prestare servizio di prima nomina durante l'esercizio 1939-40 è stabilito in quattromila.

Il numero massimo degli ufficiali di complemento da richiamare senza assegni durante l'esercizio 1939-40, ai fini dell'avanzamento, previsto dall'articolo 68, secondo capoverso, del decreto ministeriale 6 luglio 1934-XII, concernente le norme per la prima applicazione della legge 7 giugno 1934-XII, n. 899, è stabilito in duemiladuecento.

Il numero medio del personale specializzato, arruolato in base al Regio decreto-legge 31 ottobre 1935-XIV, n. 2057, con-

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

vertito nella legge 16 gennaio 1936-XIV n. 134, è stabilito, per l'esercizio 1939-40, in quattromila.

Lo pongo a partito.

(È approvato).

Dichiaro approvato lo stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1939-40. (*La Camera sorge di nuovo in piedi — Grida reiterate di: Viva l'Esercito! — Vivissimi prolungati applausi*).

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII. (*Stampato n. 8*).

È aperta la discussione su questo disegno di legge.

Invito i relatori Ciardi, Bibolini e Spinelli Domenico a riferire successivamente sul bilancio.

CIARDI, *Relatore*. Lo stato di previsione per la spesa del Ministero delle comunicazioni, con la nota preliminare e i chiarimenti delle cifre più importanti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio al 30 giugno 1940, presentato dal Ministro delle finanze, nonché la relazione della Commissione generale del bilancio per quanto concerne l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e dell'Ispettorato per i servizi pubblici di trasporto esercitati dall'industria privata, sono documenti di così chiara significazione che non abbisognano di ulteriori chiarimenti da parte del relatore.

Mi limiterò quindi a segnalare alcune delle caratteristiche principali che emergono dall'esame di tali documenti.

Nella relazione della Commissione del bilancio sono esposte le cifre degli avanzi di esercizio del 1936-37 e di quelle del 1937-1938 nonché le ragioni dei miglioramenti verificatesi negli ultimi anni in dipendenza degli sgravi disposti con la legge 4 maggio 1936 (riduzione del tasso di interessi sui capitali forniti dal Tesoro; contributo di 70 milioni annui per l'elettrificazione; e di 250 milioni per pensioni da parte del Ministero delle finanze); degli aumenti di tariffe merci con decorrenza 1° gennaio 1936 e del migliore andamento assunto dal traffico.

Queste cifre richiamano alla mente una giusta osservazione del senatore Flora che di recente esaminava l'ultimo consuntivo delle ferrovie dello Stato che si chiudeva con un avanzo di 209.7 milioni.

« I trasporti terrestri e marittimi, scrive il Flora, per i loro legami con la produzione, i commerci, i consumi, sono uno degli indici migliori delle alterne vicende della prosperità nazionale, sempre avvinta, con ferrea solidarietà, alle variabili tendenze economiche e politiche della economia mondiale. Lo provano soprattutto le statistiche del traffico ferroviario che nella seconda metà dell'esercizio in esame risentirono ovunque i segni della mutata congiuntura internazionale che nel triennio anteriore aveva quasi ridato alle ferrovie i copiosi trasporti del 1928-29, che segnò l'inizio della grande crisi abbattuta poi sui paesi tutti come un ciclone ».

Nel novembre 1938-XVII, il Direttore generale delle ferrovie dello Stato scriveva al Ministro delle comunicazioni:

« Dalla relazione sull'andamento delle Ferrovie dello Stato si rileva che, anche nell'esercizio scorso, ha continuato a svolgersi rapidamente l'opera dell'Amministrazione per il miglioramento ed il perfezionamento tecnico del servizio.

Ciò ha permesso, insieme al favorevole andamento del traffico, di sostenere i notevoli incrementi verificatesi nelle spese, aumentando anche l'avanzo rispetto all'esercizio precedente ».

(Questo passo della lettera ribadisce il sano concetto che fu alla base del nuovo ordinamento ferroviario fascista instaurato da Costanzo Ciano, di far dipendere, cioè, per quanto è possibile, la consistenza e la fortuna della pubblica amministrazione, dal continuo miglioramento e perfezionamento dei servizi; concetto del quale il Ministro Benni si è mostrato in ogni occasione strenuo difensore e che trova piena rispondenza nella Direzione generale, nonché nell'Associazione ferrovieri fascisti diretta dal camerata Guzzeloni, alle dipendenze del Partito).

E soggiungeva: « Dall'aprile scorso si è incominciata a manifestare però una riduzione del traffico merci, che si mantiene tuttora, con tendenza ad aggravarsi. Se dovesse continuare potrebbe essere seriamente compromesso il pareggio. È da augurarsi che la riduzione si arresti, per quanto non possano aversi eccessive speranze, dal momento che essa dipende da cause generali, ed è comune alle ferrovie di tutti i Paesi dell'Europa e anche dell'America ».

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

Il richiamo del Direttore generale trova la sua ragion d'essere nell'esame dei risultati conseguiti dal traffico nel secondo semestre 1938, i quali ebbero un aumento di prodotti di 48 milioni per i viaggiatori e bagagli e una diminuzione di 158 milioni per le merci, con una differenza in meno di 110 milioni. Talchè si può ritenere che molto opportunamente il Governo autorizzasse un aumento del 20 per cento delle tariffe viaggiatori a partire dal 1° gennaio 1939, mettendo così in grado l'Amministrazione di far fronte anche ai nuovi oneri che le vennero successivamente addossati.

Il Ministro Benni rispondeva alla lettera del Direttore generale «compiacendosi dei favorevoli risultati del bilancio e dell'opera di miglioramento e perfezionamento tecnico che si svolge con regolarità fascista».

Il maggior contributo a tale perfezionamento va attribuito allo sviluppo della trazione elettrica e a quella con le automotrici a carburanti, iniziato, sin dal 1932, da Costanzo Ciano.

Nel 37-38 più della metà dei treni si effettuavano con trazioni a vapore; il 34 per cento si effettuavano a trazione elettrica; il 14 per cento con automotrici.

Nel dicembre 1938, dopo l'attivazione elettrica delle linee: Roma-Livorno e Milano-Ancona, il numero dei treni a trazione a vapore era disceso al 40 per cento del totale; il numero dei treni a trazione elettrica era cresciuto al 43 per cento del totale; il numero dei treni con automotrici a carburanti era cresciuto al 17 per cento del totale.

Nella relazione sono elencate le cifre del notevolissimo risparmio che ne consegue (e ciò a prescindere dalla ulteriore diminuzione di carbone importato in seguito allo svolgimento del programma di elettrificazione che comprende altri 4.000 chilometri di linea) e si afferma come un altro notevole risparmio si realizzi pure con l'acquisto dei carburanti all'estero, in rapporto al costo del carbone. Mentre i combustibili nazionali, vengono sempre più o sempre meglio utilizzati.

La battaglia autarchica si svolge quindi da parte dell'amministrazione con pieno successo.

Abbiamo, inoltre, un continuo miglioramento nel servizio dei treni viaggiatori e negli impianti di tutta la rete, con speciale riguardo alle necessità del traffico durante l'esposizione mondiale del 1942, la quale vedrà in piena efficienza la nuova stazione monumentale di Roma-Termini.

Per quanto concerne il personale, il suo numero è aumentato da 132.142 a 138.526 e ad esso sono stati corrisposti gli aumenti in relazione alle note disposizioni emanate dal Governo a favore degli impiegati, nonchè premi di operosità per le categorie dai gradi II in avanti e una quota di interessamento per gli agenti che non abbiano demeritato. Sono stati passati in pianta stabile 2.500 avventizi, e se ne sono sistemati altri 17.000 in un ruolo sussidiario, con caratteri economici e giuridici.

Scriveva il direttore generale al Ministro: «Il personale è pronto a dare sempre con fedeltà ed entusiasmo l'opera sua, sotto la vostra guida, per superare qualunque difficoltà». E il Ministro rispondeva, «riconoscendo all'Amministrazione e ai suoi dipendenti la capacità di contribuire non solo a mantenere, ma anche a superare le posizioni raggiunte, nell'interesse dell'azienda e della economia generale del Paese», con evidente riferimento ai principi dell'ordinamento corporativo. E del personale va ricordato ancora la benemerita Milizia, caratteristica creazione del Regime sin dal 1923, la quale, raggruppando in sé i diversi elementi fondamentali della vita ferroviaria, offre, dal comandante al gregario, l'esempio di come il dovere, agli ordini del Duce, debba essere sentito ed attuato.

Quanto ai servizi pubblici di trasporto esercitati dall'industria privata, l'esercizio nell'anno XVII è caratterizzato dalla lotta diretta a fronteggiare le difficoltà della crisi. Ma quando ogni provvedimento risultasse inefficace a mettere le aziende nelle migliori condizioni di resistenza, o quando i sistemi di esercizio apparissero antieconomici o superpassati, l'Amministrazione provvede, se lo ritiene utile e possibile, d'accordo con le aziende interessate, a sostituire parzialmente o totalmente, temporaneamente o definitivamente, i detti servizi ferroviari o tranviari, con autoservizi o filovie. Talchè la rete delle comunicazioni concesse all'industria privata ha subito negli ultimi tempi un notevole cambiamento. Le ferrovie sono oggi di chilometri 5.968, dopo l'avvenuta trasformazione di 350 chilometri circa.

Le tranvie extraurbane sono di 2.924 chilometri, dopo l'avvenuta trasformazione di 2.000 chilometri circa.

Gli autoservizi di linea sono rimasti pressochè stazionari a causa della strenua lotta per l'autarchia dei carburanti.

Le filovie, che si presentano in modo particolarmente efficace per la nostra battaglia autarchica, sono aumentate di 150 chilo-

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

metri dopo l'andata in vigore del Regio decreto 14 luglio 1937 e avranno un ulteriore rapido sviluppo quando saranno ultimate le istruttorie in corso per le nuove concessioni.

Frattanto il consumo sulle autolinee di carburanti nazionali è in continuo aumento e rappresenta uno sforzo notevole in favore della nostra autarchia.

Anche ai ferro-tranvieri, personale meritevole sotto ogni riguardo, sono state concesse provvidenze economiche. Ed io mi permetto di segnalare le organizzazioni sindacali che hanno rapporti coll'Ispettorato e che sono bene inquadrature nella Confederazione fascista dei lavoratori dell'industria, che il camerata Cianetti presiede.

Concludendo. Il Ministero delle comunicazioni regola così l'andamento delle ferrovie dello Stato nonché quello delle ferrovie secondarie, tranvie e servizi automobilistici in concessione. In virtù di questo unico indirizzo e comando fascista voluto dal Regime, instaurato da Costanzo Ciano (*Vivissimi prolungati applausi*) e che non soffre mai soluzione di continuità, si sono conseguiti i risultati che abbiamo visto e si conseguiranno tutti quelli che sono in programma.

La maggior parte di quei traballanti trenini che solcavano indegnamente le nostre belle provincie e che portavano l'impronta di famigerate società straniere è stata sostituita da servizi più comodi, rapidi, moderni ed italiani. Il rimanente lo sarà quanto prima. È sorta e si sta consolidando ed estendendo tutta una rete di autoservizi. La macchina a vapore, la locomotiva, cede il suo secolare primato al locomotore, il quale, alla bellezza della sua rivale, contrappone la bellezza interiore di combattere fieramente e di vincere la battaglia dell'autarchia, nell'interesse di tutti gli italiani. Lo spirito imperiale domina il rinnovamento dei mezzi di trasporto in Italia. L'italiano di Mussolini fa assumere loro un aspetto guerriero. E dal Ministro ai direttori generali, ai funzionari, alla Milizia, al personale tutto inquadrato nelle organizzazioni fasciste, si è pronti in ogni momento ad eseguire gli ordini del Duce. (*Vivi applausi*).

SPINELLI DOMENICO, *Relatore*. Camerati, i bilanci dell'Azienda Autonoma delle poste e telegrafi e della Azienda di Stato per i servizi telefonici non presentano sostanziali variazioni in confronto di quella dell'esercizio decorso 1938-39.

Infatti il primo su 4 miliardo e 36 milioni di entrata registra un aumento di appena

2 milioni e su una spesa di 950 milioni una diminuzione di circa 7 milioni.

Il secondo segna un aumento di entrata di circa 5 milioni ed un aumento di spesa di circa 3 milioni e mezzo. In conseguenza l'avanzo delle due gestioni da versare al Tesoro dello Stato è maggiore di quello precedente, rispettivamente per le poste e telegrafi di 9 milioni e per i telefoni di 1 milione e 600 mila lire.

I dati che si hanno sui primi 9 mesi di questo esercizio confermano che le previsioni sono improntate a criteri di massima prudenza.

I servizi espletati dalle Aziende di cui ci occupiamo sono numerosi, complessi ed assai delicati ed il personale che vi è addetto, dai capi ai più modesti gregari, porta uno zelo, una passione ed una capacità che sono superiori ad ogni elogio. (*Approvazioni*).

Il complessivo lavoro disimpegnato è veramente imponente per cui anche se si esplica, come avviene, con grande modestia ed umiltà, non merita per questo di meno la nostra comprensione ed il nostro apprezzamento.

Pensate che le sole corrispondenze postali a tassa hanno avuto, nell'ultimo esercizio, un aumento di 244 milioni di pezzi, incremento che tende sempre ad aumentare.

Il servizio dei pacchi procede nel suo complesso in modo soddisfacente, malgrado che il principio dei contingentamenti delle merci, base fondamentale della politica fascista degli scambi, abbia fortemente e negativamente influito sul movimento generale dei pacchi con l'estero.

Anche il servizio telegrafico, che aveva tanto risentito della crisi economica mondiale, e ne risente ancora, continua nella sua graduale e promettente ripresa.

Il servizio dei conti correnti in Italia non ha avuto quello sviluppo realizzato dalle principali amministrazioni di altri Paesi, ma bisogna convenire che in questi ultimi anni ha avuto un importantissimo sviluppo. Nel decennio dal 1928-29 al 1937-38 i correntisti sono saliti da 62.600 a 131.500; i versamenti da 6 milioni e 21 mila, per 2 miliardi e 134 milioni a 25 milioni e 569 mila per 12 miliardi e 680 milioni, mentre i pagamenti sono saliti da 677.600 per 2 miliardi circa a circa 4 milioni 700 mila, per 12 miliardi e mezzo.

Su questa imponente mole di lavoro il movimento della posta-giro, tipica operazione che consente il passaggio di somme da un conto all'altro, senza il materiale movimento del denaro, è stato di 2 milioni e 917

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

mila per 9 miliardi e 600 milioni, pari alla proporzione del 27.60 per cento sul movimento globale con un incremento del 43 per cento in confronto del precedente esercizio.

Di questo grandissimo sviluppo del servizio dei conti correnti doveva necessariamente risentire il servizio dei vaglia postali che, infatti, dal 1928 al 1935, presenta una curva nettamente discendente, in ripresa negli anni successivi, per effetto esclusivo delle rimesse dall'Africa orientale italiana, che hanno riportato la cifra da 1 miliardo e 700 milioni a 2 miliardi e 800 milioni, il che può dare facilmente una idea di quale immensa portata sia stato il lavoro compiuto dai nostri operai nelle vaste terre dell'Impero.

Il servizio delle Casse di risparmio postali continua nella sua linea ascendente. Durante l'ultimo esercizio, soltanto, si ebbe un incremento di 3 miliardi e mezzo.

Il credito totale dei depositanti al 30 giugno 1938, tra libretti postali e buoni postali fruttiferi, ascendeva alla enorme cifra di 26 miliardi e 800 milioni.

Ciò vuol dire che anche in questo campo, che è certamente il più delicato, fra tutti i banchieri quello che riscuote la maggior fiducia fra i risparmiatori, che sono coloro che hanno la sensibilità più raffinata, è proprio lo Stato, questo nostro glorioso Stato fascista che ha saputo creare nel Paese una atmosfera di ordine e disciplina, conquistandosi un prestigio e perciò un credito, di cui invano si cercherebbero le tracce nel vecchio e ben defunto stato liberale. (*Vivissimi applausi*).

Per ciò che si riferisce ai servizi radioelettrici giova ricordare che il Centro di Coltano sarà al più presto dotato di due nuovi trasmettitori per radiotelegrafia e radiotelegrafia a onde corte della forza di 25 kilowatt antenna, in modo da poter disimpegnare con altri mezzi il servizio delle conversazioni radiofoniche, lasciando così ai trasmettitori di grande potenza di poter servire le navi nei mari lontani e specialmente nell'Estremo Oriente.

Nel luglio e nel novembre scorso, dall'E. I. A. R. sono state inaugurate le stazioni di Catania e di Ancona. Il 31 ottobre a Roma, in località Prato Smeraldo, è stato inaugurato il Centro imperiale ad onde corte. Con la creazione di questo centro, l'E. I. A. R., in conformità delle direttive del Duce, ha portato il servizio di radio diffusione al livello delle Nazioni più progredite, diffondendo in maniera certa ed efficace per il mondo l'alta parola dell'Italia fascista, creata dal Duce. (*Applausi*).

Ma non soltanto ai servizi cui ho accennato si limita l'azione dell'Azienda Autonoma delle poste e telegrafi. Essa, con i suoi dodicimila uffici, da ognuno dei quali sprigionano in tutte le direzioni, fino a raggiungere i più lontani e sperduti casolari, agenti della pubblica amministrazione, costituisce la rete capillare più completa al servizio dello Stato. Per essa, egli è presente dovunque anche nelle località più remote e perciò rappresenta uno strumento a cui vengono demandati altri importanti servizi, all'infuori di quello postale vero e proprio.

La posta vende carta bollata e marche assicurative, paga stipendi, mandati, pensioni civili e di guerra, indennità di infortuni, assegni alle famiglie dei richiamati, e così via per conto dello Stato, delle provincie, dei comuni, degli enti parastatali; compie insomma una grande mole di lavoro complementare, della quale bisogna tener conto se si vuole giudicare della complessa sua attività.

Per ciò che riguarda i servizi telefonici, basterà ricordare che la rete dello Stato con uno sviluppo di 220 mila chilometri-coppia ha una aliquota dell'85 per cento di linee in cavo, onde si può affermare, se si tien conto che le linee aeree hanno generalmente funzione di circuiti secondari e di riserva, che essa è quasi interamente convogliata in cavi sotterranei e sottomarini, e cioè ha raggiunto, dal punto di vista qualitativo, il massimo grado di efficienza. E anche sotto l'aspetto quantitativo va rilevato che non esiste ormai capoluogo di provincia che non disponga di comunicazioni dirette con i centri verso i quali gravita il suo traffico, che è in corso di preparazione un notevole ampliamento delle reti continentali, che linee telefoniche in cavo collegano il Continente alla Sicilia ed alla Sardegna, che è in corso di costruzione un cavo telegrafico e telefonico destinato ad essere posto tra la Libia e la Madre Patria, che infine, proprio in questi giorni, per ordine del Duce, è allo studio la posa di un cavo, che collegherà fra breve l'Italia e l'Albania, attestazione particolarmente significativa della rapidità con la quale il Governo fascista ai fatti fa seguire altri fatti, ed anche prova della capacità dell'Amministrazione a dare immediata esecuzione alle direttive.

Se si esaminano le curve dello sviluppo dei circuiti e del traffico dal 1925 ad oggi, si vede che la disponibilità dei mezzi di comunicazione è cresciuta in maniera sempre più alta rispetto all'incremento del traffico, il che vuol dire che il servizio si svolge in condizioni sempre più favorevoli.

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

Difatti, il tempo di giacenza delle comunicazioni telefoniche è generalmente minimo, tanto che le comunicazioni urgenti sono ridotte ad una aliquota del 0.83 per cento, mentre le conversazioni urgentissime possono considerarsi sparite dalla rete telefonica dello Stato.

I servizi di concessione avevano, al 30 giugno 1938, lo sviluppo di quasi un milione di chilometri a doppio filo, di cui il 91 per cento in cavo; le centrali raggiungevano una potenzialità di 607.565 numeri; i posti telefonici pubblici erano 16.461; gli abbonati 424.079 di cui 370.130 a sistema automatico, cioè l'87.3 per cento del totale.

Questa percentuale, all'infuori della Germania, che supera la nostra di appena il 0.3 per cento, costituisce la più alta quota di automatizzazione di servizi urbani in tutti gli Stati del mondo.

Di particolare interesse possono essere alcune cifre, che si riferiscono ai locali. Quando nel 1925 l'Amministrazione postale si costituì in Azienda autonoma, non aveva che pochissimi uffici, appositamente costruiti. Dal 1926 in poi, 283 milioni sono stati assegnati per la costruzione di nuovi edifici, di cui 80 sono stati costruiti, 11 sono in costruzione e 10 in progetto, ottenendosi sani e dignitosi locali, dove il lavoro non è più fatica snervante, ma sana ginnastica fisica e mentale.

Vastissima è l'opera di assistenza nella grande famiglia dei postelegrafonici, che viene esercitata dalle sezioni dell'Opera Nazionale Dopolavoro e dall'Istituto di Previdenza.

Al Dopolavoro sono iscritti 70 mila associati, cioè la quasi totalità del personale dipendente.

L'Istituto di Previdenza ha raggiunto un'importanza patrimoniale di 165 milioni.

Le colonie marine di Pesaro, Calambrone, e Messina e quella montana di Santino raccolgono durante la stagione estiva 4000 bambini, figli di postelegrafonici, mentre i collegi di Pesaro, Livorno, Calambrone e Roma assistono permanentemente circa 800 bambini, in gran parte orfani.

Ho già parlato delle alte benemerenze del personale, ma devo aggiungere una parola per ciò che riguarda la Milizia, che, composta di ufficiali e di Camicie Nere scelte fra i migliori elementi, assolve un compito delicatissimo: mantiene l'ordine e la disciplina fra il personale, garantisce la sicurezza degli impianti, scorta i valori durante i trasporti e costituisce una validissima colla-

borazione con le autorità competenti in materia di polizia, assolvendo importanti compiti nel campo politico e della sicurezza. (*Grida di: Viva la Milizia! — Vivissimi applausi*).

La verità è che le Camicie Nere, dovunque siano comandate, portano, nell'adempimento del loro dovere, lo spirito della Rivoluzione, e si considerano permanentemente mobilitate per potenziarlo e per difenderlo.

In conclusione, le Amministrazioni delle poste dei telegrafi e dei telefoni sono perfettamente attrezzate per disimpegnare i servizi che vengono ad esse demandati, e non soltanto per il tempo di pace, ma anche per il tempo di guerra.

In questi ultimi anni tre volte le nostre armi si sono portate al di là dei confini, per difendere il nostro diritto alla vita ed il nostro patrimonio ideale.

Ebbene, l'Amministrazione postale, con uffici costituiti col proprio personale assimilato, posto alle dipendenze delle intendenze e dei comandi e delle grandi unità, ha sempre provveduto a che, con la massima sollecitudine, potesse avvenire scambio di notizie fra i combattenti e le loro famiglie.

E sulle Ambe o sulle Sierre, tra il grande legionario che vinceva, e la piccola mamma che pregava, c'è sempre stata viva ed operante questa possente macchina dello Stato a mantenere i contatti (*Applausi*).

Una linea ideale fra soldato e famiglia: e agli estremi di questa linea gli elementi più umili e più preziosi: da un lato l'elemento volante che segue le colonne, e ne divide i disagi ed i pericoli, affinché non manchi, a chi combatte, anche nel momento dell'azione, il conforto della notizia; dall'altro l'umilissimo portalettere rurale, il procaccia a piedi, che, compiendo talvolta sacrifici ignorati, ed anche veri atti di eroismo, incurante del sole e della tormenta, riconduce la risposta dell'eroe fino al focolare, dove le spose e le mamme orgogliose, ma ansiose, aspettano e sperano. (*Vivissimi applausi*).

BIBOLINI, *Relatore*. Camerati, lo stato di previsione della spesa per la marina mercantile; per l'esercizio 1939-40, importa un ammontare complessivo di lire 438,628,750; risulta quindi un aumento di 100 milioni 798.650, rispetto alla complessiva spesa prevista nel precedente esercizio 1938-1939 in lire 337.830,100.

La principale variazione per lire 99,464,000 che ha determinato questo aumento, deriva dall'applicazione della legge sulle costruzioni

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

navali e sui provvedimenti a favore della marina mercantile.

Dall'esame contabile emerge che tutti gli stanziamenti sono giustificati a norma di legge, e che l'amministrazione della marina mercantile merita il vostro alto riconoscimento della sua perfetta ed efficiente organizzazione, il che si rivela in tutto il suo complesso e in particolare dal rapporto fra la spesa per il personale e la spesa per i servizi, inferiore all'1 e mezzo per cento.

Camerati, nella sua precedente relazione la vostra Commissione del bilancio, dopo aver segnalato l'attività veramente costruttiva del Ministro delle comunicazioni, svolta per il rinnovamento e potenziamento della marina destinata ai servizi di preminente interesse nazionale, auspicava l'intervento dello Stato per affrontare e risolvere le difficoltà che si opponevano, e che tuttora permangono con maggiore gravità, allo sviluppo della marina da carico, anch'essa fattore di indipendenza e di potenza economica e militare della Nazione.

Il Ministro delle comunicazioni, nel suo discorso sullo stesso bilancio, mentre si associava al tributo di riconoscenza espresso dalla vostra Commissione al Ministro marinaio, la cui poderosa opera costruttiva può sempre considerarsi la fonte più efficace di ispirazione per chi è preposto alla direzione dei servizi marittimi, (*Vivissimi prolungati applausi*), assicurava che anche la ricostruzione della marina da carico sarebbe stata affrontata con persistente rapidità.

Il Ministro Benni ha mantenuto la promessa. Infatti oggi, su tutti gli scali di tutti i cantieri d'Italia, per tanti anni in gran parte deserti, ferve intenso il lavoro degli operai e dei nostri tecnici, uniti nella stessa disciplina e nella stessa fede ai marinai ed agli armatori d'Italia, che attendono le nuove navi per iniziarle alla vita sul mare: tutte navi veloci e rispondenti alle esigenze della Patria in pace e in guerra. È un blocco di 68 navi, 44 per i servizi di preminente interesse nazionale, e 24 per la marina mercantile da carico. Un vero rinnovamento della marina dopo una stasi di quasi 6 anni, cominciata dal giorno in cui il Ministro Ciano lasciò il Ministero delle comunicazioni.

Rinnovamento della marina da passeggeri. — Lo studio compiuto dalla «Finmare» per il miglioramento e potenziamento delle navi della flotta destinate ai servizi di preminente interesse nazionale ha considerato due programmi: uno immediato di trasformazione delle navi esistenti, l'altro di nuove costru-

zioni; il tutto per adeguarsi alle nuove esigenze derivanti dall'aspra concorrenza estera, la quale, sovvenuta dagli aiuti statali, tenta oggi di riaffermarsi sulle linee conquistate con grandi difficoltà dalla nostra bandiera.

Non vi farò l'elenco delle navi trasformate per brevità di tempo. Il *Roma* e l'*Augustus* attendono anch'esse una radicale trasformazione già progettata, che riporterà queste belle navi a competere con le più moderne unità estere. I motori destinati a queste navi sono stati già commessi. Sul *Leme* la sostituzione dei motori esistenti con due motori Diesel a due tempi, e a semplice effetto, ha permesso di confermare un esperimento già ordinato dal Ministro Ciano per sostituire la nafta pesante al Diesel Oil, molto più costoso della prima. È molto importante questo esperimento, che non ha lasciato preoccupazioni di eccessiva usura degli organi più delicati del motore, camicie, fascie elastiche, ecc.

Gli armatori credono a questa possibilità di sostituzione, ed infatti hanno adottato su tutte le navi, oggi in costruzione, il motore Diesel, perchè più conveniente della macchina a vapore, e specialmente agli effetti della economia valutaria. Infatti una motonave di 10 mila tonnellate, con velocità media di 13 miglia, realizza in un anno di esercizio circa 7500 sterline in più di una nave corrispondente a vapore.

Il programma delle nuove costruzioni per i servizi di preminente interesse nazionale è stato affrontato ed ormai iniziato, dopo un profondo studio delle caratteristiche più rispondenti ai requisiti tecnici ed economici delle linee da esercitare.

Questo programma prevede la costruzione in 5 anni di 44 unità, di cui 37 navi da carico veloci e 7 da passeggeri. In questo studio si è avuta di mira specialmente l'unificazione delle navi, in un numero ristretto di tipi, per ridurre il costo delle navi e permettere lo spostamento di una nave da una linea ad altra, in relazione alle variabili esigenze del traffico.

Con l'attuazione del programma di costruzioni già iniziato, si intende risolvere anche il problema delle nostre comunicazioni celeri con le due Americhe? I passeggeri che attraversano l'Atlantico amano le grandi velocità, insistono sulle grandi velocità e specialmente sulle cabine esterne e cabine in murata. Ma queste due caratteristiche esigono grandi tonnellaggi, e i grandi tonnellaggi richiedono costi che possiamo definire iperbolicamente.

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

Gli inglesi hanno provveduto con la costruzione del *Queen Mary* e del *Queen Elizabeth*; la Francia colla *Normandie* e già chiede la gemella *France*. I tedeschi stanno studiando, si dice, un nuovo colosso, e noi, dopo la trionfale affermazione del *Rex*, il quale, opportunamente trasformato, potrebbe riservare delle ingrate sorprese ai colossi sopra nominati, dovremmo restare al terzo o al quarto posto?

Noi non avremo una risposta dal Ministro e nemmeno dalle Società interessate, perchè si tratta di un problema di una gravità eccezionale che richiede la massima prudenza.

PRESIDENTE. La risposta la può dare qui solo il Ministro, e non le Società interessate. Le Società interessate possono darla nei loro Consigli di Amministrazione, ma alla Camera può darla solo il Ministro. Andate avanti.

BIBOLINI, *Relatore*, *Eccellenza*, sono d'accordo con voi.

Si tratta, ho detto, di un problema di eccezionale gravità che richiede la massima prudenza per affrontarlo, perchè sono note le insidie occulte ed inconfessabili che minacciano costantemente le nostre affermazioni in questo campo.

Ma silenzio non significa rinuncia, deve significare preparazione dei forti che sanno adeguare tempestivamente gli sforzi per il raggiungimento delle più grandi mete.

Roma ormai protesa al mare, Roma che dovrà avere il suo grande porto sul mare libero per ritornare, col rinnovato splendore imperiale, l'attrazione del mondo, attende le maggiori realizzazioni della marina. (*Applausi*).

Veniamo alla marina da carico.

La funzione della marina da carico è considerata sotto un punto di vista differente nelle diverse nazioni. Quelle nazioni che per speciali condizioni di svalutazione monetaria o per basso tenore di vita degli equipaggi riescono a mantenere un costo di esercizio inferiore, e quelle nazioni che nelle passate guerre o nei periodi di emergenza trascorsi hanno potuto accumulare, coi lauti guadagni, delle forti riserve, considerano la marina soltanto dal punto di vista economico; ma le altre nazioni, e sono le più importanti: Inghilterra, Stati Uniti, Giappone, Italia, Francia, Germania, che hanno subito delle forti perdite nella guerra passata e prevedono delle maggiori distruzioni in avvenire, e che vogliono pertanto assicurarsi in ogni emergenza la sicurezza dei traffici, pur considerando la funzione economica della marina, a esaminano con criteri di difesa nazionale.

1

Da queste diverse concezioni della marina mercantile sono nati contrasti, che sono degenerati in una vera lotta di conservazione e di egemonia. Siamo così arrivati alla politica degli aiuti statali: finanziamenti diretti, premi di navigazione, premi di costruzione e, oggi, anche premi di disarmo, applicati, o separatamente, o in forma concomitante. Una vera corsa di tutte le nazioni su questo indirizzo.

Ai milioni di dollari, rispondono milioni di sterline. Aiuto veramente eccessivo di fronte all'aiuto dato dal nostro Governo alla marina da carico. Aiuto che ha salvato da un vero collasso la nostra marina da carico, la quale oggi ha potuto, per disciplina di equipaggi e intraprendenza di armatori, riacquistare l'efficienza perduta nel 1931-35, allorchè si è abbattuta la più grave crisi sui traffici marittimi. Questa corsa agli aiuti statali, che nel 1938 si era attenuata fino a quasi cessare, si è ripresa in questi ultimi tempi con maggiore violenza, specialmente per opera del Governo inglese, il quale nell'aprile scorso ha adottato provvedimenti di tale gravità che dimostrano la volontà di mantenere l'egemonia della sua marina in tutti i traffici dell'Impero e assicurarle una preponderante partecipazione in tutti i traffici internazionali, partecipazione che nell'anteguerra era quasi totalitaria e che oggi è ridotta al 14 per cento.

Per darvi un'idea precisa di questi provvedimenti, permettete, Camerati, di leggerli:

Il Presidente del *Board of Trade* esponeva il 28 marzo 1939 ai rappresentanti dei cantieri navali lo schema di questo provvedimento che riportiamo sommariamente:

a) concessione di una sovvenzione annuale di sterline 2.759,000 per il periodo di 5 anni per le navi da carico di navigazione di lungo corso e di cabotaggio internazionale, esclusa la navigazione costiera. Quest'ultima però avrà aiuti indiretti perchè gli enti municipali e gli altri enti pubblici saranno invitati dal Governo ad usare tonnellaggio inglese per i loro traffici costieri;

b) indipendentemente da questo, il Governo esaminerà attentamente e con simpatia i reclami dell'armamento costiero relativamente alla concorrenza della ferrovia e della strada;

c) concessione di un premio di ammortamento a tutti gli armatori di navi da carico libero e da carico di linea, di un premio annuo di sterline 500.000 e per un periodo di anni 5;

d) prestito agli armatori, a favorevoli condizioni di interesse, di una somma com-

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

plessiva di sterline 10,000,000 per un periodo di 2 anni per la costruzione in Inghilterra di navi da carico di linea;

e) considerato che una forte marina da carico costituisce un fattore essenziale per la difesa dell'Impero, il Governo metterà a disposizione la somma di sterline due milioni per l'acquisto di navi usate di bandiera inglese che, sebbene ancora in grado di efficienza, verrebbero altrimenti vendute ad armatori o demolitori esteri.

Le navi così acquistate non saranno impiegate nei traffici, salvo in caso di emergenza, ma saranno tenute in buono stato di manutenzione che permetta loro di riprendere la navigazione appena necessario.

Oggi il « Lloyd List » ci annuncia che, dopo un mese da questi provvedimenti, i cantieri inglesi hanno ricevuto l'ordinazione di 190 grandi navi del tonnellaggio complessivo di 1.400.000 tonnellate di portata lorda, quasi la metà della nostra flotta mercantile da carico oceanica.

Questi provvedimenti hanno gettato l'allarme in tutte le nazioni. Il Giappone e gli Stati Uniti non hanno atteso i provvedimenti inglesi e da tempo hanno provveduto alla difesa della loro marina; la Francia ha subito risposto prorogando la legge Tasso aumentando a 150,000,000 il premio di navigazione sino al 1950, aggiungendo la condizione che tutte le navi che saranno nazionalizzate fra il 1° febbraio 1939 ed il 31 dicembre 1941 godranno del premio di navigazione sino al ventesimo anno di età.

Il nostro Governo, mentre ha provveduto prontamente e molto efficacemente...

Voci. Dai i particolari anche qui.

PRESIDENTE. Pensate ai fatti vostri. Chi presiede qui sono io.

BIBOLINI, Relatore. ...con la legge citata 10 marzo 1938 a favorire le iniziative del nostro armamento dirette a rinnovare con navi di alta classe la marina da carico, non crede sia ancora giunto il momento di rinnovare il premio di navigazione del 1937.

BENNI, Ministro delle comunicazioni. Non c'è nemmeno una nave in disarmo!

BIBOLINI, Relatore. Effettivamente noi oggi non abbiamo nessuna nave in disarmo perchè quasi tutta la nostra flotta è al servizio dell'attività nazionale; ma l'Italia non deve avere una marina che sia appena sufficiente ai traffici nazionali, l'Italia deve partecipare anche ai traffici fra paesi esteri; ma sui traffici internazionali la nostra marina non potrà competere se non con provvedimenti statali adeguati ai provvedimenti già attuati dai Go-

verni esteri in favore della loro marina. (*Approvazioni*).

Ad ogni modo io ho già dichiarato che l'armamento non sente ora il bisogno del premio di navigazione e che saprà affrontare la lotta per spezzare l'accerchiamento che oggi si prepara, anche nel campo marittimo, contro di noi.

Ma l'armamento osserva che se il nolo corporativo compensa la funzione corporativa della nostra marina, limitata ai traffici statali e nazionali, la protezione dello Stato nei traffici internazionali deve esercitarsi con le stesse provvidenze adottate dai governi esteri. Solo così la marina italiana potrà svilupparsi e partecipare in adeguata misura agli scambi internazionali, che oggi sono pressochè completamente assorbiti dalla marina inglese, norvegese e greca. L'onere per la eventuale applicazione del premio di navigazione non risulterebbe grave e verrebbe largamente compensato con l'apporto dei noli in valuta estera, sui quali il Ministro Guarneri, come vi ha detto nel suo lapidario discorso di venerdì, fa tanto assegnamento per il saldo della bilancia dei pagamenti.

BENNI, Ministro delle comunicazioni. Però il Ministro Guarneri non può pagare le sterline 500 lire!

BIBOLINI, Relatore. Eccellenza Benni, sono pronto a dimostrarvi che il premio di navigazione verrebbe ad incidere sulla valuta estera realizzata dalla marina da carico con dodici lire al massimo per sterlina, inferiore al tasso che oggi si paga per la concessione della lira turistica, e come premio di esportazione ad alcune industrie. (*Commenti*).

A riguardo dell'importanza della partecipazione della marina da carico ai traffici esteri, vi cito qualche cifra.

La marina inglese nel 1937 ha incassato 130 milioni di sterline di noli netti, di cui 35 milioni nel traffico fra paesi esteri.

La marina greca, il cui tonnellaggio è passato dal 1914 da tonnellate di stazza 820.861 a 1.859.269 nel 1938, ha incassato oltre dieci milioni di sterline di noli netti, contribuendo con circa l'80 per cento del suo naviglio al traffico estero.

La marina norvegese, che da tonnellate 1.957.253 è passata a tonnellate 4.613.175, ha contribuito anch'essa, presso a poco nella stessa proporzione, ai traffici esteri, specialmente nel trasporto dei petroli, realizzando un incasso, di cui non abbiamo notizie precise, ma che certamente rappresenta una cifra molto cospicua.

Camerati! La Commissione generale del bilancio, vagliate le considerazioni e i desideri espressi dalla marina da carico, osserva che queste considerazioni non devono significare preoccupazioni, perchè il Governo Fascista ed il Ministro delle comunicazioni, in special modo, conoscono in ogni dettaglio le necessità della marina italiana e sapranno prendere tempestivamente, come hanno sempre dimostrato, i provvedimenti necessari per assicurare al Paese una marina rispondente ai bisogni della Nazione in pace ed in guerra. (*Applausi*).

Ed invero, e come abbiamo affermato precedentemente, la marina da carico deve essere grata al Ministro delle comunicazioni per i provvedimenti recenti presi a favore della costruzione e dell'armamento, provvedimenti veramente propulsivi che hanno trovato una pronta rispondenza di iniziativa da parte dei nostri armatori. Infatti, ben 24 motonavi, della portata lorda di circa 220.000 tonnellate, sono state ordinate in questi giorni ai cantieri italiani, tutte navi di velocità superiore alle sedici miglia, con motori economici funzionanti a nafta di basso costo, con grande volume di stiva per carichi leggeri alla rinfusa, con spaziose coperte, con alberi di carico da 20 tonnellate, con boccaporti ampi ed altezza di interponti adeguate al trasporto di cavalli e di materiali di grandi dimensioni e con struttura dei doppi fondi, opportunamente rinforzate, per ricevere carichi di peso eccezionale e concentrato.

Fra i vari cantieri è sorta una vera gara per lo studio delle linee di carena più efficienti, e va resa lode ai nostri tecnici che hanno risolto brillantemente il problema. (*Applausi*).

Anche il piano degli alloggi dell'equipaggio è stato studiato in modo da rispondere alle norme emanate dal disegno di legge n. 162, sulle condizioni per l'igiene e l'abitabilità delle navi mercantili italiane, il cui studio venne affidato ad una Commissione interministeriale, alla quale hanno partecipato i rappresentanti delle Confederazioni degli armatori e della gente di mare ed esperti tecnici e sanitari.

La stessa Commissione, chiamata ad approvare i piani, ha dovuto constatare, con grande soddisfazione, che la soluzione adottata dagli armatori oltrepassa le prescrizioni stabilite.

Oltre che per la sistemazione igienica degli equipaggi, non è mancata l'assistenza del Ministero delle comunicazioni per l'elevazione morale e materiale degli equipaggi stessi, sia col sempre maggiore perfeziona-

mento degli istituti previdenziali ed assistenziali, sia con l'adeguamento dei salari alle nuove esigenze determinate dal maggior costo della vita.

Ma l'assistenza alla gente di mare non si esaurisce col solo intervento dello Stato; essa è resa più completa dall'azione dell'Ente Nazionale Fascista per l'assistenza della gente di mare, sorto con la collaborazione della Federazione degli armatori e quella dei lavoratori.

A Genova, a Napoli, a Trieste sono sorte magnifiche «case per i marinai», dove trovano immediato ricovero e ristoro i marittimi sbarcati e quelli che attendono la chiamata dal loro turno di collocamento. Queste case non sono dei semplici ricoveri per bisognosi, ma devono considerarsi organismi vitalissimi di assistenza e di propaganda politica e sociale, che educano i marinai alla fede del Fascismo.

Nel 1938 si sono distribuiti n. 227.395 pasti, di cui solamente un sesto a pagamento e per una sola lira a pasto; i pernottamenti sono stati 161.314, di cui solo la metà a pagamento, a lire una per notte.

Insieme alle case dei marinai l'Ente ha creato e gestisce la bella Colonia dell'Aquila degli Abruzzi, ove, nel 1938, hanno trovato asilo e salute 1600 bambini di tutti i paesi d'Italia.

Alcamerata Lembo, che con tanto amore presiede questo Ente, va la riconoscenza della nostra grande famiglia marinara. (*Applausi*).

Camerati, ho finito. È da augurarsi che le belle navi che scenderanno presto in mare trovino un impiego proficuo nei traffici internazionali. Ma se ciò non potesse avvenire, esse saranno in gran parte noleggiate dal Monopolio carboni, il quale potrà così raggiungere lo scopo prefisso, ed ormai quasi raggiunto, di liberarsi completamente dal noleggio delle navi estere.

Il Monopolio carboni che, sulle direttive del Ministero delle comunicazioni, ha sempre perseguito questa finalità squisitamente autarchica, e con la preoccupazione continua di mantenere ad un livello giusto il costo dei trasporti, si è reso veramente benemerito della marina da carico italiana, contribuendo efficacemente alla sua rinascita. Merita perciò il più vivo elogio della Camera Fascista. (*Applausi*).

Anche nella promettente e vigorosa attività di Carbonia, che noi consideriamo come una delle più grandi realizzazioni del Duce, la marina italiana troverà un vasto campo di azione con navi alimentate da ottimo ed au-

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

tentico carbone della italianissima Sardegna; e così avverrà per la prossima realizzazione della siderurgia autarchica italiana.

Camerati, le nazioni devono fare la politica della loro geografia: l'Italia ha tutti i suoi obbiettivi al di là dei mari; per conquistarli deve possedere una marina nuova e potente, ausilio indispensabile alla sua flotta armata. Il bilancio delle comunicazioni assicura la realizzazione di questa necessità.

La Camera vorrà approvarlo esprimendo la sua viva soddisfazione per l'opera veramente costruttiva del Ministro delle comunicazioni e dei suoi intelligenti collaboratori. *(Vivissimi applausi)*.

PRESIDENTE. Procediamo all'esame dei capitoli. Si intenderanno approvati con la semplice lettura quelli per i quali non vi saranno osservazioni.

Se ne dia lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge.

(Si approvano i capitoli da 1 a 33).

PRESIDENTE. Il camerata Pezzuto ha chiesto di parlare sul capitolo 34, riguardante le sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi marittimi.

Se ne dia lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge.

PRESIDENTE. Il camerata Pezzuto ha facoltà di parlare.

PEZZUTO. Camerati, il bilancio delle comunicazioni comprende settori di servizi nei quali la prevalenza tecnica dà efficacia di logica alle cifre, così che ogni altra considerazione appare superata.

Invero, dopo l'appassionata relazione sul bilancio della marina mercantile fatta dal camerata Biboini potrebbe sembrare superfluo ritornare su tale argomento. Mi sia tuttavia consentito di esporre un punto di vista alquanto diverso: il punto di vista di un marinaio navigante.

Dalla relazione noto che la Giunta del bilancio ha messo in giusto risalto la lieve incidenza per la spesa del personale dell'Amministrazione della marina mercantile. Ciò dà modo di rilevare con compiacimento quanto sia meritevole di alto elogio l'opera che svolgono gli addetti agli uffici sia del centro che della periferia; per contro non sarà forse inopportuno rivolgere qui una viva raccomandazione al Ministro delle comunicazioni: quella di esaminare a fondo il problema di un maggior potenziamento degli organi amministrativi della marina mercantile per adeguarli alle sempre più vaste e

complesse attribuzioni che tali organi sono chiamati ad assolvere.

Dall'esame del capitolo 34 vediamo una variazione in aumento di circa 3 milioni sulla somma del passato esercizio. La somma di tale capitolo è stanziata per maggiori sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi marittimi e compensi speciali per trasporti con carattere postale e commerciale. Sono proprio in questi ultimi giorni apparse sulla *Gazzetta Ufficiale* le varie convenzioni stipulate fra il Ministro delle comunicazioni e le nostre maggiori Società: «Italia», «Lloyd Triestino», «Tirrenia», «Adriatica», ecc. Esse convenzioni contengono condizioni che stabiliscono il successivo rafforzamento, o parziale rinnovamento, della flotta di linea, di quella cioè che esercita servizi di preminente interesse nazionale. Noi non possiamo che approvare tale spesa, poichè è noto che ovunque la nostra bandiera è apparsa e ha conseguito notevoli successi, là si è fatta o va facendosi più acuta la concorrenza. In altri termini, possiamo affermare che l'equilibrio, anche se in un certo momento ci parve raggiunto, non è statico e che già intervengono o sono intervenute cause perturbatrici che debbono allarmarci e spronarci a fare, per mantenere quelle posizioni con tanta fatica conquistate. Posizioni che furono giustamente ragioni di orgoglio quando 6 anni or sono su tutti gli schermi dei cinematografi d'America, su tutte le Riviste di varietà e tecniche all'estero, erano proiezioni e fotografie dei nostri *Rex* e *Conte di Savoia*. *(Approvazioni)*.

Non così cospicua ma altrettanto utile la flotta da carico per l'apporto valutario e indispensabile per la difesa della Nazione, sola marina che può rispondere efficacemente e con prontezza alle necessità che si verificano nel campo dei trasporti per perturbazioni dovute a fattori politici, commerciali e climatologici. Ma l'imperativo dell'aumento e dello svecchiamento della nostra flotta da carico aveva di fronte, tra l'altro, una grave difficoltà: rendere possibile economicamente la costruzione di navi in Italia. Dico economicamente perchè tecnicamente la nostra industria non ha oggi nulla da invidiare alle migliori e più attrezzate industrie all'estero.

Ed ecco al capitolo 78 l'aumento di spesa di circa 100 milioni sulla somma del passato esercizio, aumento dovuto al decreto Benni convertito in legge il 5 gennaio 1939, che reca provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. Tale legge che si riallaccia alla legge Ciano

XXX^a LEGISLATURA — I^a DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

del 1926, che per ben 12 anni ha tanto efficacemente governato le costruzioni navali in Italia, accorda all'industria delle costruzioni: 1°) importazione in franchigia per tutti i materiali metallici grezzi e semi lavorati, ecc., e per il legname necessario alla costruzione; 2°) compenso daziario per i materiali metallici in genere, per il legname, di produzione nazionale.

All'armamento accorda: 1°) contributo di ammortamento per metri cubi da determinarsi in funzione del volume e della velocità della nave, contributo veramente cospicuo; 2°) contributo d'interesse per la durata di cinque anni, nella misura del 4 per cento calcolato per il primo anno sul prezzo iniziale della nave al netto dei contributi di ammortamento e per gli anni successivi sul prezzo ridotto annualmente del 5 per cento

Seguono altre facilitazioni economiche ed esenzioni dall'imposta di ricchezza mobile, esenzione dalle tasse di registro e scambio, ecc. In altri termini lo Stato, sul valore della nave, porta un contributo che va dal 30 al 40 per cento del suo valore... (*Commenti*). (motonave di circa 9 mila tonnellate di 17 nodi, valore lire 23 milioni circa: contributo dello Stato più di 8 milioni).

BIBOLINI, *Relatore*. Ma è un contributo che va indirettamente al cantiere.

PEZZUTO. Va poi ricordato che gli armatori godono di particolari facilitazioni di credito da parte dell'Istituto per il credito navale. Questo io ho detto Camerati, non per diminuire il merito della coraggiosa iniziativa del nostro armamento che ha risposto con slancio all'appello, come ha detto esaurientemente il camerata Bibolini, ma per mettere in giusto rilievo lo sforzo altrettanto poderoso fatto dal nostro Governo, (*Vivissimi applausi*), nell'intento unico di avere navi: navi per unire la Madre Patria alle terre d'oltremare, navi per la nostra partecipazione alle linee di grande traffico, navi per l'apporto di valuta, navi per la difesa nazionale. Le navi della marina da traffico, sotto l'alto comando e la protezione della marina da guerra, costituiscono il ponte per il balzo delle nostre Forze Armate prima, il ponte per il passaggio delle nostre legioni di lavoratori dopo, che portarono in terra d'Africa col segno del Littorio la civiltà di Roma. (*Applausi*). E sono ancora le navi della marina da traffico che trasportarono uomini e mezzi in Spagna dove tanto rifulse l'eroismo dei nostri legionari; ed anche nella recente operazione, che il Sottosegretario alla Marina si è compiaciuto di definire « esperienza al vero », sono le navi

da traffico e proprio per la maggior parte le umili *carrette* che hanno fatto la spola fra Brindisi, Bari e la costa albanese, per il trasporto di truppe, di mezzi e di armi.

Dall'esame dei numeri indici dei noli si rileva una sensibile diminuzione anche sui noli del 1913 e del 1929. Parrebbe quindi fondata la preoccupazione dell'armamento, che ha passato le commesse per le costruzioni che voi conoscete, alle quali altre ne dovranno seguire per non lasciare inapplicate le disposizioni di aiuto che lo Stato ha recentemente emanato per la realizzazione di un programma decennale. Ma io dico che lo Stato Corporativo Fascista, come ha trovato in questi momenti i mezzi per il potenziamento qualitativo e quantitativo della nostra marina, se i noli dovessero ancora scendere e ne derivassero effettive, accertate difficoltà di esercizio, troverà certo e tempestivamente i mezzi per sostenere la nostra marina da carico, che non può, che non deve venir meno: quindi questa preoccupazione dell'armamento per lo meno è sfasata nel tempo.

Non mi pare quindi che la concessione del premio di navigazione sia per ora urgente, anche perchè l'armamento sa di poter sempre contare per la sua attività sopra una forte base di traffico, assicurata dal Monopolio carboni, Monopolio che disciplina l'importazione del carbone necessario al nostro approvvigionamento e che ha in questi ultimi tempi noleggiato più dell'80 per cento delle navi della marina da carico....

BIBOLINI, *Relatore*. Anche più del 90 per cento.

PEZZUTO. ...corrispondendo agli armatori italiani anche un premio sul nolo che avrebbe pagato qualora si fosse rivolto alla bandiera estera.

È bensì vero che il Monopolio carboni può trovare un interesse nel noleggio delle navi nazionali per evitare un esborso di valuta pregiata, ma bisogna pur dire che nel contempo le navi italiane noleggiate non sono sempre le più idonee per questo specialissimo trasporto....

BIBOLINI, *Relatore*. È vero: ma solo perchè altrimenti queste navi sarebbero state disarmate per mancanza di noleggi nei traffici internazionali.

PEZZUTO. Comunque tale noleggio è garanzia di impiego per il nostro naviglio, elemento di serenità per il nostro armamento e per la gente di mare, gente di mare che si associa alle espressioni di elogio e di riconoscenza verso il Ministro e il capo del Monopolio carboni.

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

Già segnalata dal relatore è l'esuberanza del naviglio nel campo dei traffici internazionali. Tuttavia alcuni rapporti danno luogo a meditare e a riflettere: la Norvegia ha tonnellate 1,5 di naviglio per abitante, la Gran Bretagna 0,43; seguono Danimarca, Olanda, Grecia, con circa 0,3, indi gli Stati Uniti, seguiti da Italia, Giappone, Francia, Germania con circa tonnellate 0,07 per ciascun abitante...

BIBOLINI, *Relatore*. Ecco il problema.

PRESIDENTE. Qui siete in fase.

PEZZUTO. Anche ai velieri e motovelieri reca aiuto la legge Benni.

Questo naviglio oltre a poter rendere ancora notevoli servigi nell'attività dei trasporti di cabotaggio e nel programma per l'autarchia, è utile per evitare una disoccupazione marinara e nel contempo è utilissimo per la formazione del marinaio, di quel marinaio che andrà dopo ad armare le navi maggiori e le nostre unità da guerra. (*Applausi*). Perché sia detto con sincerità che, se alcuni mesi o pochi anni possono bastare per apprendere un qualunque mestiere, a formare un eccellente marinaio occorrono più di dieci anni. Ecco perché, a mio avviso, merita una particolare attenzione il settore della marina velica e motovelica e di quella libera da carico di tonnellaggio inferiore, adibita normalmente a traffici tra porti mediterranei. Questa marina serve prevalentemente, oltre l'A. C. A. I. (Azienda Carboni Italiani), le grandi industrie italiane che abbisognano di materie prime di massa e di basso costo, come la Montecatini, l'Ilva, ecc. Io vorrei fare una segnalazione al Ministero, ed è quella di provocare discussioni fra l'Organizzazione degli industriali e quella degli armatori, onde addivenire ad accordi economici che stabiliscano per detti trasporti dei noli tali, da consentire il costante remunerativo esercizio a questo naviglio che — come è noto — è tanto utile in pace ed in guerra e che attualmente pur di non disarmare accetta condizioni che recano danno e disagio agli armatori ed agli equipaggi, che navigano generalmente con contratto alla parte. (*Vivi applausi*).

E poichè senza averne il proposito sono venuto a parlare della gente di mare, permettete che io vi dica con quanta attenzione essa segue le varie provvidenze del Governo per la marina mercantile. Poichè lo sviluppo delle costruzioni navali, essenziale per l'autarchia nazionale, trova la sua base nella stretta collaborazione e della scienza e della pratica, noi sentiamo maggiormente la necessità che il perso-

nale navigante sia sempre più preparato tecnicamente alla sua professione. Ecco perchè abbiamo seguito con molto interesse quanto fu detto in tema di scuole per l'applicazione della riforma dovuta alla Carta della Scuola. E pure è stato detto che più severamente sarà vagliato e selezionato l'accesso agli Istituti nautici: ad evitare, come attualmente accade, che dagli Istituti, su dieci licenziati, solamente 6 si avviino al mare e che di questi solamente due o tre vi rimangano, è necessario, fra l'altro, che all'ammissione vi sia un intelligente accertamento psicosanitario per evitare lo sperpero delle energie di quei giovani che per imperfezioni fisiche, deficienza di requisiti spirituali o limitata resistenza, non possono in seguito seguire la carriera marinara. (*Applausi*).

E qui mi domando se a risolvere totalmente il problema della istruzione marinara, non convenga rivedere anche l'attuale ordinamento della istruzione nautica, nel senso di creare apposite accademie limitate nel numero e più rispondenti a criteri di formazione integrale dei futuri ufficiali fin dal periodo scolastico.

Camerati, dopo aver esaminato molto succintamente queste variabili, termino con le due derivate: navi e uomini. Navi sempre più numerose ed efficienti, uomini sempre più preparati tecnicamente ed educati politicamente per la maggiore affermazione del lavoro marinara che agisce ed opera nel difficile campo internazionale; derivate che si identificano in una unica funzione, in un'unica espressione: nell'espressione del lavoro del secolo di Mussolini. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni il capitolo 34 si intende approvato.

Si prosegua la lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge.

(*Si approvano i capitoli da 35 a 86*).

PRESIDENTE. Sul capitolo 87, sotto la voce ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna, è iscritto a parlare il camerata Morelli Basilide.

Si dia lettura del capitolo.

MARCUCCI, *Segretario*, legge.

PRESIDENTE. Il camerata Morelli Basilide ha facoltà di parlare.

MORELLI BASILIDE. Camerati, dallo stato di previsione dell'esercizio finanziario 1939-40, per l'Ispettorato generale F. T. A., si rileva che oltre, le spese obbligatorie, si sono: confermati in 15 milioni i sussidi per impianto ed esercizio di autolinee;

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

precisati in 11 milioni i sussidi integrativi di esercizio di carattere temporaneo;

aumentate di mezzo milione le sovvenzioni per le filovie;

ridotte di mezzo milione le sovvenzioni per le tramvie extra-urbane;

aumentati per 2 milioni e mezzo i premi per acquisto di autoveicoli nuovi di costruzione italiana e per la trasformazione di autobus a gassogeno;

e istituiti contributi per 2 milioni e 400.000 lire a favore degli esercenti degli autoservizi che impiegano per gli autobus con motori a iniezione, nafta proveniente dalla raffinazione degli olii grezzi di Ragusa.

Questi diretti interventi finanziari, vanno ad integrare molteplici altre provvidenze legislative a favore dei pubblici servizi di trasporto in concessione, ideate ed attuate in tempi duri, con mano ferma, decisa e innovatrice da parte di S. E. Costanzo Ciano e alacrememente proseguite da S. E. Benni, per assicurare la continuità e la regolarità del pubblico servizio e per potenziare esercizi vitali, onde porli in grado di fronteggiare, resistere e superare le conseguenze derivanti dalla concorrenza e dalla fluttuazione dei traffici.

A mio avviso, sarebbe quanto mai opportuno, per un obiettivo esame del reale andamento delle gestioni, che le aziende aderissero con la maggiore celerità possibile alle sollecitazioni dell'Ispettorato generale, per metterlo in grado di riordinare e pubblicare, tempestivamente aggiornata, quella accurata raccolta periodica di elementi e dati, che interessano il complesso tecnico-economico e finanziario delle attività aziendali.

Sarebbe così più agevole individuare, in senso nazionale, le risultanze degli esercizi per ciascun ramo e si eviterebbero, in tal modo, troppo generiche considerazioni di indole generale che talvolta determinano impressioni non sempre pienamente rispondenti alle reali condizioni, alle possibilità e ai bisogni delle singole attività esercitate da aziende municipalizzate o dalla industria privata con: ferrovie principali e di interesse locale; tramvie urbane ed extra-urbane; filovie urbane ed extra-urbane; autoservizi urbani ed extra-urbani; linee di navigazione interna lacuale e lagunare; funivie, funicolari, ascensori, sciovie, slittovie, ecc.

Prendendo in esame gli ultimi dati ufficiali pubblicati dall'Ispettorato generale per il 1936, constatiamo la importanza che assume nel suo complesso, per l'economia del

Paese, la fitta rete delle comunicazioni secondarie:

lunghezza complessiva di esercizio dei trasporti con sede speciale: chilometri 11.315 di fronte ai chilometri 16.890 della rete statale;

4.600 linee (compresi i 100.000 chilometri delle linee automobilistiche);

1.900 aziende, 70.000 lavoratori;

numero viaggiatori chilometri 7.482 milioni, cifra questa che si avvicina agli 8.579 milioni delle Ferrovie dello Stato.

È noto che nei trasporti concessi assume assoluta preponderanza il traffico viaggiatori, i cui prezzi di tariffa influiscono in maniera immediata sul costo della vita, assicurano un più stabile gettito degli introiti, ma determinano un minor reddito rispetto al traffico merci.

1.944 milioni di viaggiatori e 10 milioni di tonnellate merci trasportate, hanno determinato un introito lordo di 1,165 milioni.

Versando all'erario 21 milioni, l'incasso netto discende a 1,144 milioni contro 1,115 milioni di spese: con un saldo attivo pertanto di 29 milioni. (In tale computo sono naturalmente escluse le sovvenzioni governative e gli oneri di carattere patrimoniale).

Il coefficiente medio di esercizio è pari a 0,97.

Giova rilevare che dopo il 1935, l'incremento generale dei traffici ha avuto la sua benefica ripercussione anche sui trasporti concessi, come confermano gli introiti netti accertati in 1,040 milioni nel 1935; 1,144 milioni nel 1936; 1,249 milioni nel 1937; 1,271 milioni nel 1938.

Le spese di esercizio per i suddetti anni sono però anch'esse aumentate in conseguenza dei variati costi delle materie prime e dei necessari adeguamenti salariali.

Le differenziazioni dei singoli rami di trasporto si ripercuotono anche nell'analisi della loro rispettiva situazione economica.

L'assoluta maggioranza dei trasporti urbani, ad esempio, non desta serie preoccupazioni con tramvie e filovie autarchiche al 100 per cento (perchè elettriche) e autoservizi condotti a gassogeno e a gas metano. Ciò a prescindere dalla considerazione, valevole per tutti i trasporti pubblici, che la loro utilità e la loro gestione si ispirano sovente a criteri non esclusivamente economici.

Si determinano coefficienti attivi per le tramvie urbane; per gli autoservizi urbani; per le filovie; per le tramvie extra-urbane; per gli ascensori e per le funicolari.

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

Molto opportuna è giunta nel 1938 la ferma direttiva di Sua Eccellenza il Ministro delle comunicazioni, per la scelta del mezzo più autarchico, nei casi di trasformazione e per il potenziamento dei servizi urbani: col divieto di sopprimere tramvie elettriche da non sostituirsi con linee automobilistiche; coll'impiego di filobus per l'impianto di nuove linee; coll'impiego di autobus a gassogeno o a gas metano (dove questo risulti di facile ed economico approvvigionamento) e sempre che il filobus non risulti tecnicamente consigliabile; e infine, coll'impiego di autobus mossi da altri carburanti nazionali.

Qualche preoccupazione destano invece tuttora gli autoservizi di linea extra-urbani che presentano dal 1927 al 1936 una serie di coefficienti passivi.

Trattasi di circa 4.000 servizi concessi in via definitiva o autorizzati in via provvisoria e di servizi di gran turismo, sensibilmente frazionati tra un rilevantissimo numero di piccole ditte (oltre 1.500), con 3.200 linee, 7.000 autobus per una lunghezza di esercizio di circa 100.000 chilometri.

In questo settore le spese superano gli introiti. Il disavanzo viene coperto: da sovvenzioni governative; da sussidi degli Enti locali; dagli utili derivanti da frequenti speciali corse fuori linea; da economie realizzate per l'impiego di carburanti nazionali.

Nei maggiori centri, inoltre, hanno assunto notevole sviluppo imprese a carattere interregionale, bene attrezzate.

Particolare importanza assumerà ora la decretata gestione con autoservizi a nafta, dei 563 chilometri delle Ferrovie secondarie della Sicilia, sensibilmente deficitarie. I moderni automezzi che l'I. N. T. metterà in servizio, accelereranno ed intensificheranno le attuali comunicazioni, dando nuovo impulso allo sviluppo dell'Isola.

La navigazione interna interessa circa 430 chilometri di esercizio con 10 linee esercitate da 6 aziende.

I sussidi governativi colmano il non rilevante deficit, mentre una apposita Commissione tecnica, recentemente nominata da Sua Eccellenza il Ministro delle comunicazioni, col concorso degli enti corporativi interessati, sta predisponendo i mezzi atti a conseguire un organico riassetto dei servizi pubblici lacuali e lagunari, sulla base anche di una possibile trasformazione delle vecchie e logore flotte esistenti per renderle più rispondenti alle variate esigenze del traffico locale e turistico.

Altro ramo di attività il cui bilancio si presenta in disavanzo, è rappresentato dalle ferrovie concesse.

Come emerge anche dalla lucida esposizione del relatore, i provvedimenti già attuati e quelli in corso di applicazione, intesi ad eliminare il deficit influenzato dall'aumentato costo degli esercizi (con la stabilizzazione dei prezzi di tariffa al 1936), si possono così riassumere:

Sotto l'aspetto tecnico ed economico:

il riassetto tecnico ed amministrativo delle linee in esercizio, secondo le norme del decreto dell'agosto 1929, che agevola fra l'altro la elettrificazione delle linee a forte traffico;

la cessione di linee, fusione di aziende, mutamento nei sistemi di esercizio, semplificazioni, limitazioni e soppressioni di servizi, sostituzione di tronchi ferroviari con filovie od autoservizi, risoluzione anticipata delle concessioni, il tutto in conformità dei decreti del gennaio 1931 e ottobre 1932.

Interventi finanziari e sgravi fiscali:

ritorno alla sovvenzione unica di costruzione e di esercizio;

preferenza alle aziende per l'investimento dei fondi di previdenza del personale; abolizione di ogni partecipazione statale ai prodotti lordi e netti;

revisione delle quote annue per il rinnovo degli impianti e dei materiali;

svincolo della quota parte di sovvenzione di esercizio riferita al materiale rotabile per acquisto di nuovo materiale e per altre operazioni finanziarie;

riduzione delle tasse erariali per esercizi deficitari;

sussidi integrativi di esercizio di carattere temporaneo per sanare eventuali passività dei costi di esercizio;

facilitazioni per il pagamento della imposta straordinaria sul capitale delle Società per azioni, ecc.

Provvedimenti eccezionali:

intervento dello Stato, inteso ad assicurare, anche con la gestione diretta, la continuità e la regolarità dell'esercizio, secondo le aggiornate disposizioni legislative del giugno 1936.

Per l'incremento del traffico:

sostituzione di pesanti, costosi e lenti treni a vapore con motorizzazione a mezzo automotrici elettriche e impiego di motori a scoppio o Diesel su linee a scarso traffico, mutamenti questi che, per l'alta velocità dei nuovi mezzi, hanno consentito, in molti casi, di triplicare il traffico viaggiatori;

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

attenuata concorrenza dei 10.000 trasporti camionistici assoggettati sin dal 1935 ad una prima disciplina legislativa e sottoposti a tassazione.

Economie sul personale:

riduzioni di posti di organico per le semplificazioni dei servizi, con conseguente esonero di agenti di ruolo;

sfollamento di agenti di ruolo per anticipato collocamento a riposo, di regola non sostituiti che in parte, con personale ordinario e straordinario;

larga economia per appalto lavori manutenzione, materiale mobile e servizi accessori, assuntorie di stazioni e fermate a limitato traffico;

largo impiego di personale ordinario e straordinario e intensificata applicazione degli orari e dei turni di servizio;

retribuzioni base, commisurate alle condizioni economiche locali e alle possibilità delle singole aziende.

I 17.000 ferrovieri delle secondarie sono distribuiti in ragione media di appena 2,27 per chilometro linea e il costo medio agente (tutto compreso e al lordo di ogni ritenuta) non superava nel 1936 lire 7,870 annue.

La vasta serie dei provvedimenti, che ho testè elencati, contribuisce efficacemente al riassetto degli esercizi, destinati a servire traffici locali e regionali, che non possono essere privati senza grave danno per la economia generale.

È bene infine, e in ogni caso, ricordare che la spesa media per chilometro linea è alquanto modesta e che una gestione diretta delle secondarie, da parte dello Stato, comporterebbe oneri assai più rilevanti di quelli costituiti dalle sovvenzioni ordinarie e straordinarie.

Da questo rapido e sia pur superficiale esame delle singole situazioni dei vari mezzi di trasporto, mentre ciascuna azienda si è riorganizzata su nuove basi, appare evidente la necessità di compiere un ulteriore passo innanzi per realizzare, sia pure gradualmente e con ogni opportuno accorgimento, quei raggruppamenti dei servizi di trasporto cui in definitiva mira l'azione di Governo col fondamentale decreto dell'ottobre 1932.

Le difficoltà prospettate in un primo tempo dagli esercenti dei servizi autoferrotramviari, dovrebbero a mio avviso considerarsi in gran parte superate dai provvedimenti del decreto dell'agosto 1937; gli esercenti imprese di autoservizi di linea otterranno a loro volta, e tra breve, l'invocata legge che riordina e migliora tutta la disci-

plina degli autoservizi per passeggeri, mentre gli esercenti dei servizi filoviani sono già stati largamente agevolati dalla legge del luglio 1937.

Una più stretta e coordinata intesa degli esponenti di queste varie attività, realizzata in sede sindacale e corporativa, può largamente agevolare la delicata azione dell'Ispettorato generale, nella definitiva formulazione ed applicazione delle nuove norme regolamentari da tempo predisposte, per l'attuazione dei raggruppamenti.

Trattasi, come emerge dalle relazioni ministeriali, di eliminare o di attenuare inconvenienti amministrativi ed economici derivanti dall'eccessivo spezzettamento dei servizi fra vari concessionari ed esercenti. Il raggruppamento rende possibile la eliminazione delle cause di concorrenza e di contrasto tra i mezzi di trasporto di diversa natura, attribuendo a ciascuno di essi la sfera di influenza più rispondente alle proprie caratteristiche.

Alla libera concorrenza, che in questo settore finisce per esercitarsi a spese del pubblico bilancio, potranno si delinearci monopoli di fatto, che però, se praticati con larghe vedute e con giusti criteri di economia, sotto il vigilante controllo della pubblica amministrazione e degli organi corporativi, non mancheranno di produrre benefici effetti per la collettività evitando gravi dissesti che si ripercuoterebbero anche sull'erario.

Sua Eccellenza il Ministro delle comunicazioni nelle sue dichiarazioni del 15 maggio 1935, dopo aver intrattenuto la Camera sulla riforma generale della legislazione autoferrotramviaria e sull'esito dei primi studi per la classificazione generale delle linee in tre grandi categorie, a seconda della loro efficienza, aggiungeva che i raggruppamenti, volontari o coattivi, rientrano nel quadro economico delle forze produttive e tendono a risanare, attraverso eliminazione di spese, concentrazione di energie e di mezzi, unificazione di direttive di lavoro, situazioni singole di decadimento.

Per rendere ora più spedita la formulazione del regolamento sui raggruppamenti, si appalesa per intanto necessario, come da voti espressi dalle categorie interessate:

Per le autolinee:

emanare il testè ricordato provvedimento legislativo già predisposto, che disciplina e coordina in testo unico la legislazione degli autoservizi per viaggiatori e bagagli;

raccomandare al Ministero delle finanze un possibile giusto incremento della

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

quota tassa-vendita sui carburanti rimborsata agli esercenti (compresi i servizi taxi-tici) a norma del decreto del novembre 1937.

Per la navigazione interna:

imprimere il maggiore impulso possibile ai lavori dell'apposita Commissione tecnica per la revisione della legislazione lacuale.

Per le feretrotramvie:

agevolare come in passato da parte dell'Ispettorato generale i lavori del Comitato tecnico costituito in seno alla Corporazione delle comunicazioni interne per la definitiva formulazione del testo unico della legislazione feretrotramviaria.

E infine per il personale:

regolamentare legislativamente gli orari di lavoro degli addetti agli autoservizi di linea, come da voto della Corporazione;

agevolare i corsi di istruzione professionale per gli autisti;

coordinare la legislazione dei turni di servizio in atto con la legge sindacale;

contenere, per quanto possibile, gli esoneri di personale nelle semplificazioni dei servizi;

assecondare in sede competente le vive aspirazioni degli assuntori ferroviari per un più rispondente trattamento giuridico ed economico.

Camerati, Per adeguare i mezzi di esercizio ai progressi della tecnica, alle necessità del traffico e alle accresciute esigenze del pubblico, occorre innanzitutto superare chiusi egoismi e preconcetti di singoli gruppi.

L'ordine nuovo creato dallo Stato corporativo, l'azione fascisticamente condotta, con alto e vigile senso di comprensione, da parte di Sua Eccellenza il Ministro delle comunicazioni e dei suoi valorosi collaboratori e la attiva cooperazione delle aziende e del personale stanno a dimostrare come, anche nel delicato settore in esame, si prosegue decisamente, senza soste, a perfezionare sempre più l'attrezzatura dei trasporti, complementari della poderosa azienda ferroviaria statale, quale valido strumento al servizio della Nazione, in pace e in guerra. *(Vivi applausi)*.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 87 si intende approvato.

Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Domani, riunione alle ore 16 col seguente ordine del giorno:

Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio

finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII. (8)

Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Conversione in legge, con approvazione complessiva, dei Regi decreti-legge emanati fino al 10 marzo 1939-XVII e convalida dei Regi decreti emanati fino alla data anzidetta, per prelevazioni di somme dal Fondo di riserva per le spese impreviste. (57)

2. Modificazioni all'ordinamento giudiziario. (18)

3. Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII. (3)

4. Stato di previsione dell'entrata e stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII. (1)

5. Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1937-38. (16)

6. Conti consuntivi dell'Amministrazione autonoma delle poste e dei telegrafi, per gli esercizi finanziari 1934-35 e 1935-36. (111)

7. Conti consuntivi dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per gli esercizi finanziari 1934-35 e 1935-36. (112)

8. Conti consuntivi dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per gli esercizi finanziari 1934-35 e 1935-36. (113)

9. Conto consuntivo della Tripolitania per l'esercizio finanziario 1932-33. (114)

10. Conto consuntivo della Tripolitania per l'esercizio finanziario 1933-34. (115)

11. Conto consuntivo della Cirenaica per l'esercizio finanziario 1932-33. (116)

12. Conto consuntivo della Cirenaica per l'esercizio finanziario 1933-34. (117)

13. Conto consuntivo dell'Eritrea per l'esercizio finanziario 1932-33. (118)

14. Conto consuntivo dell'Eritrea per l'esercizio finanziario 1933-34. (119)

15. Conto consuntivo della Somalia per l'esercizio finanziario 1932-33. (120)

16. Conto consuntivo della Somalia per l'esercizio finanziario 1933-34. (121)

La riunione termina alle 19,15.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

DOTT. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

