

# CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

XXX<sup>a</sup> LEGISLATURA - I<sup>a</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

## ASSEMBLEA PLENARIA

XI.

### RESOCONTO STENOGRAFICO

DELLA RIUNIONE DI MERCOLEDÌ 17 MAGGIO 1939-XVII

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COSTANZO CIANO

#### INDICE

	<i>Pag.</i>
<b>Congedi</b> . . . . .	247
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Seguito della discussione e approvazione</i> ):	
Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII . . . . .	247
LOJACONO GIUSEPPE . . . . .	247
LAURO . . . . .	249
LEMBO . . . . .	252
BIBOLINI, <i>Relatore</i> . . . . .	254
BENNI, <i>Ministro</i> . . . . .	255
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Approvazione</i> ):	
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 . . . . .	266
Modificazioni all'ordinamento giudiziario.	267
<b>Presentazione del bilancio preventivo della Camera</b>	
FANI, <i>Questore</i> . . . . .	268

#### Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che ho concesso congedi ai Consiglieri nazionali: Bonato, Bonfatti, Gorini, Massa, Pisenti, Vecchini Aldo.

**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.**

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

Il camerata Lojacono Giuseppe ha chiesto di parlare sul capitolo 78.

Se ne dia lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge.

PRESIDENTE. Il camerata Lojacono ha facoltà di parlare.

LOJACONO GIUSEPPE. Dalla relazione del camerata Bibolini, si rileva, fra l'altro, che a seguito delle provvidenze del decreto-legge n. 330 del marzo 1938, gli armatori da carico liberi hanno già proceduto all'ordinazione presso i cantieri nazionali di 24 nuove navi per una portata lorda complessiva di 220 mila tonnellate.

Aggiunge il camerata relatore, che tutti gli armatori hanno concordemente deciso di adottare apparati motori a combustione in-

**La riunione comincia alle 16.**

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

(È approvato).

terna capaci di utilizzare nafta comune per caldaie e, riferendosi al felice esperimento effettuato sulla motonave *Leme*, dichiara che tale decisione è stata presa con la certezza di avere navi di sicuro esercizio e capaci di realizzare, per ogni nave e per anno, oltre 7,500 sterline in più di quanto sarebbe stato possibile realizzare con l'adozione di apparati motori a vapore.

Queste notizie meritano di essere particolarmente considerate.

Anzitutto va notato che, mercè l'opera coordinatrice di Sua Eccellenza il Ministro delle comunicazioni, si è potuto curare al massimo il criterio della tipizzazione e si è riusciti a definire delle serie di navi da carico identiche. E pensando che per undici armatori diversi è stato possibile ordinare dodici navi identiche, non si può fare a meno di ammettere che siamo di fronte ad un esempio tipico di felice superamento del passato individualismo, superamento possibile solo in Regime Fascista.

PRESIDENTE. E che invano era stato tentato, quando fu indetto un concorso, che voi conoscete, per le navi da carico fra tutti i cantieri nazionali. Era quello un tentativo per l'unificazione e fu il primo.

LOJACONO GIUSEPPE. Per rilevare poi l'importanza decisiva dell'esperimento effettuato con la motonave *Leme* occorre tener presente che la tecnica costruttiva degli apparati motori, specie per quelli a vapore, ha conseguito, in questi ultimi anni, dei progressi imponenti derivanti in gran parte dalle nuove possibilità offerte dalla moderna siderurgia.

Si è riusciti infatti a costruire caldaie capaci di produrre vapore fino a 130 chilogrammi di pressione per centimetro quadrato e surriscaldato fino ad oltre 550 gradi.

Queste caldaie, utilizzate con adeguate turbine, hanno consentito di realizzare impianti di apparati motori marini a vapore di peso e ingombro relativamente minimi con un consumo di nafta compreso fra i 250 e i 290 grammi per cavallo asse. Si tratta di risultati assolutamente insperati fino a pochissimi anni or sono e che, messi in relazione alla differenza di prezzo sempre crescente fra la comune nafta per caldaie e il combustibile raffinato necessario per il buon funzionamento dei motori Diesel, ha portato a considerare seriamente la opportunità di ritornare a preferire le macchine a vapore.

Ma i molti vantaggi che l'apparato motore a combustione interna presenta rispetto a quello a vapore hanno spinto a studiare

tutto quanto poteva mettere in grado di preferirlo ancora nonostante il brillante successo delle nuovissime caldaie a vapore.

E soprattutto si è cercato di rendere pratico e sicuro l'uso pei motori Diesel dello stesso combustibile utilizzato per le caldaie.

È un fatto che tutte le volte che si riesce a trasformare direttamente in lavoro il calore di una determinata sorgente calorifica si ottiene sempre rendimento superiore a quanto si può comunque ottenere con la trasformazione attraverso un fluido intermedio. Perciò è evidente che riuscendo a utilizzare la stessa qualità di combustibile sia per il motore a combustione interna sia per le caldaie a vapore, la preferenza doveva ritornare senz'altro al motore Diesel.

E così, partendo dai risultati avanti ottenuti con le motonavi tipo « Cortellazzo » costruite a seguito della legge Ciano 8 luglio 1929, n. 1176, ed i cui motori utilizzavano nafta più densa del « Diesel-Oil », sono stati eseguiti degli studi pazienti e accuratissimi, e sono stati effettuati degli esperimenti non meno accurati, sia impiantando a bordo di un grande piroscalo caldaia ad altissima pressione e vapore surriscaldato, sia procedendo a prolungate prove al banco in officina utilizzando un motore monocilindrico sperimentale di alta potenza di cui la Regia marina volle gentilmente mettere a disposizione tutti gli elementi di lavoro e tutte le osservazioni dei propri tecnici, sia infine profittando della trasformazione del *Leme*.

E poichè alcune voci italiane e straniere, fra cui qualcuna molto autorevole, si erano levate a sfavore dell'uso della nafta per caldaie nei Diesel, gli esperimenti vennero prolungati ed eseguiti con sempre maggiore severità.

Essi sono stati tutti decisivi e in particolar modo quello della motonave a due eliche *Leme* sulla quale, essendo stati sistemati due nuovi motori Diesel a due tempi, uno per ciascuna elica, si procedette usando il solito combustibile raffinato per un motore, e nafta per caldaie di scadentissima qualità per l'altro.

La nave ha già effettuato circa 6.000 ore di navigazione ed il motore che ha lavorato usando nafta da caldaie non ha subito alcun inconveniente, salvo il previsto lieve maggior consumo delle camicie ed il previsto maggior consumo di combustibile per cavallo, in relazione al minor potere calorifico della nafta per caldaie, rispetto a quello del « Diesel Oil ».

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Il consumo di nafta per cavallo dei migliori impianti a vapore risulta superiore di circa il 50-60 per cento rispetto a quello dei buoni « Diesel » e perciò, considerati tutti gli altri vantaggi dell'apparato motore a combustione interna rispetto a quello a vapore, considerate pure le più accentuate usure provocate dall'uso della nafta per caldaie, si è sicuri che per le 24 navi da carico ordinate dall'armamento libero e per tutte le altre ordinate dalle Compagnie del Gruppo Finmare, si realizzerà per ogni anno di esercizio una somma complessiva di oltre lire 50 milioni, tutta in buona valuta, in più di quanto poteva realizzarsi con le migliori navi a vapore.

A proposito di nuove costruzioni desidero aggiungere che oltre all'aver cercato di garantire il minimo consumo del combustibile liquido meno costoso, ogni progetto è stato ed è studiato procurando di evitare per quanto possibile l'impiego del rame e dello stagno; per ogni tipo di nave si è cercato di stabilire le attrezzature in modo che le operazioni commerciali nei porti, e specialmente in quelli stranieri, importino la minore spesa e che l'esercizio di ogni nave possa contribuire al massimo alla costituzione di quelle entrate invisibili di valuta di cui Sua Eccellenza Guarneri ha detto nel suo ultimo discorso e che tanto servono per il pareggio valutario.

I tecnici e le maestranze dei nostri cantieri, la cui abilità è conosciuta ed apprezzata da tutte le marine del mondo, lavorano oggi con intensificato fervore per dare alla nostra marina navi capaci del migliore esercizio economico, navi che offrano le migliori garanzie di sicurezza nella navigazione e sulle quali i nostri equipaggi possano, nei periodi di sosta della dura fatica, trovare tutto quanto di confortevole è giusto per essi preparare.

E a questo punto mi riesce oltremodo gradito rivolgere il pensiero alla nostra gente di mare che ci è invidiata da tutti per la insuperabile laboriosità e capacità, per la silenziosa completa dedizione che ogni giorno offre per il bene del Paese.

Il camerata Pezzuto ha detto giustamente dell'utilità dei piccoli velieri, ed io mi permetto di aggiungere che il piccolo veliero con motore ausiliario merita di essere molto considerato specialmente per quanto si riferisce alla navigazione di cabotaggio per il trasporto di merci povere alla rinfusa. Prego notare che non ho detto motoveliero, ma veliero con motore ausiliario; la differenza è sostanziale. E pregherei Sua Eccellenza il

Ministro di voler fermare la propria attenzione su questo problema degno della più favorevole soluzione sotto ogni riguardo.

Il camerata Bibolini ha pure segnalato nella sua relazione che il Governo non ha creduto di aderire alla richiesta degli armatori tendente ad ottenere il rinnovo del premio di navigazione esteso a tutte le navi da carico. Ha soggiunto che una decisione favorevole al rinnovo del premio di navigazione non è peraltro urgente.

Bene, a questo proposito debbo ricordare che, in sede di Commissione suprema per l'autarchia, il Duce concluse la discussione sulla marina mercantile affermando la necessità di prepararsi subito alla costruzione di circa 200 nuove navi.

E il Regio decreto-legge n. 330 del marzo 1938 che stabilisce i provvedimenti a favore delle nuove costruzioni è una conseguenza dell'affermazione del Duce.

E allora non può esservi dubbio che il Regime fascista, che ha già successivamente impresso vigorosi impulsi per il progresso della marina mercantile, saprà con giudiziosa tempestività disporre perchè tutte le navi che scenderanno in mare in base al vasto programma prestabilito possano agire utilmente per l'interesse del Paese. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Sullo stesso capitolo è iscritto a parlare il camerata Lauro. Ne ha facoltà.

LAURO. Avevo deciso di rinunciare a parlare, anche perchè non sono un oratore, ma solo un marinaio. Ma il dibattito di ieri mi fa considerare quale un dovere di informare la Camera della reale situazione della marina da carico.

Ho sentito ieri che, mentre parlava il camerata Pezzuto, alcuni Consiglieri domandavano di mettere fuori le cifre; ebbene, camerati, dichiaro, che in applicazione alla legge Benni per le nuove costruzioni, vi è un contributo dello Stato di circa il 30 per cento del valore delle navi.

Ma è bene che ci intendiamo subito: di questo 30 per cento assai poco entra nelle tasche degli armatori italiani, perchè esso serve a compensare il maggior costo delle navi costruite in Italia rispetto a quelle costruite all'estero.

Gli armatori sono vivamente grati al Duce ed a Sua Eccellenza Benni, nonché ai suoi intelligenti collaboratori per l'opera veramente costruttiva del Ministro delle comunicazioni, che quotidianamente prodiga la sua competente, energica e volitiva attività per la solu-

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

zione di tutti i problemi della marina da carico, ma gli sono grati soprattutto perchè li ha messi in grado di poter dare il loro lavoro alle maestranze italiane, appunto attraverso le sue leggi ed ancor più per averli esonerati dalla schiavitù di dover ricorrere all'estero per l'acquisto delle navi.

Anche qui dobbiamo subito intenderci: l'Italia deve avere una marina solamente capace, ed in funzione, delle sue importazioni di carbone e di minerale, o deve avere una marina adatta e concorrente ai traffici internazionali?

La risposta non può essere dubbia, perchè ognuno sa le direttive del Duce in questo settore! Ed allora, pur perseverando nelle finalità autarchiche, la marina da carico deve entrare in pieno nella lotta per la conservazione delle posizioni faticosamente raggiunte nei traffici internazionali, e soprattutto deve essere spronata a conquistare nuovi mercati.

L'utilità di questa lotta non ha bisogno di molte spiegazioni; a parte i benefici economici derivanti dai traffici esteri consistenti soprattutto nell'accaparramento di oro all'Italia, essa ci consentirà la quasi costante presenza del Tricolore d'Italia nei punti più lontani del globo, contribuirà a testimoniare la grandezza della nostra dottrina nel mondo, sarà potente veicolo di penetrazione economica, per la esibizione permanente delle pratiche realizzazioni dei nostri tecnici, delle nostre maestranze, della volontà costruttiva realizzatrice del Duce.

L'Italia, sconosciuta ed incompresa, attraverso le sue navi modernamente attrezzate, munite di ogni comodità, potrà mostrare al mondo come i suoi marittimi, non più avvelenati da malsane ideologie, si sentano protetti e paghi delle larghe provvidenze volute dal Regime in ogni settore, da quello assistenziale a quello previdenziale, dal morale al sanitario, agli alloggi di bordo, ai dopolavoro, ecc. per cui, indubbiamente, essi sono all'avanguardia delle marine del mondo, così come ordinano le direttive del Duce.

Questa lotta sarà dura.

Chi vive giornalmente della vita del mare, sa perfettamente quanto sia aspra oggi la situazione.

Il fatto che molte delle grandi case internazionali importatrici ed esportatrici siano costituite da ebrei, spiega quella frequente restrizione nel noleggio di una nave italiana sul mercato estero, restrizione che poi si trasforma in chiara preferenza per altra bandiera, quando la nave italiana è scartata, pur avendo

offerto assoluta parità di condizioni, e talvolta migliori.

Questa situazione è già grave e lo diverrà ancor più quando saranno varate le navi estere oggi in costruzione.

Il mercato avrà molte navi modernissime, perfettamente attrezzate, e per non soccombere, sarà giocoforza contrapporre navi di eguale classe e sforzarsi per successivi miglioramenti che devono indurre a darci la preferenza.

Per avere delle possibilità di vittoria in questa lotta che mi pare essenziale per l'avvenire della nostra marina mercantile ritengo che occorran tre cose:

- 1°) costruire ancora e molto;
- 2°) evitare che le nuove navi si limitino ai traffici nazionali;
- 3°) sorreggere adeguatamente le nuove costruzioni nella lotta da sostenere.

In quanto alla necessità di costruire ancora, mi pare che non occorran molte parole per dimostrarla.

La nostra marina infatti, è di una età media piuttosto avanzata; le nuove navi programmate rappresentano indubbiamente un forte afflusso di giovinezza, ma non sono sufficienti a renderci giovane la marina, come invece è indispensabile che sia, sia per i compiti di pace che per quelli di guerra.

Credo quindi che occorra pensare ad un secondo, terzo e quarto lotto di costruzioni, in modo che, al termine dei dieci anni previsti dalla legge Benni, la flotta sia effettivamente ringiovanita e modernizzata in maniera notevolissima.

Queste nuove navi, man mano che escono dai cantieri, dovrebbero essere in buona parte lanciate nella lotta dei noli esteri, in modo che l'Italia possa penetrare, con le sue navi, in tutti i traffici del mondo.

Per i traffici nazionali penso che potranno rispondere in maggioranza le attuali unità della flotta, che mano mano invecchieranno sempre più e dovranno necessariamente abbandonare qualche posizione raggiunta, negli anni migliori, della loro attività.

I traffici nazionali, infatti, per la brevità dei percorsi, per la qualità delle merci, e per tante altre considerazioni, possono agevolmente essere serviti da navi anziane, mentre adibire navi nuove a questi traffici significherebbe sottrarre dei potenti mezzi alla battaglia per l'accaparramento della valuta, ed, al tempo stesso, impiegare queste navi in traffici perfettamente opposti alle caratteristiche delle navi stesse.

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Il carbone ad esempio, per la sua povertà, per il suo poco volume, per la brevità dei percorsi relativi al suo approvvigionamento, non ha affatto bisogno di una nave moderna, a forte velocità, a forte capacità cubica di stiva, mezzi di areazione delle stive, ed insomma il complesso di perfezionamenti cui è attivata la tecnica moderna.

Infine ho detto che occorre pensare per tempo a sorreggere convenientemente queste navi.

Gli armatori sono pronti a fare tutto il loro dovere come lo hanno sempre fatto, sia nei periodi di pace, con l'apporto di valuta, di lavoro negli anni di durissima crisi dei noli che talvolta non riuscivano nemmeno a coprire le spese vive e sia, soprattutto, quando è suonata l'ora della Patria.

Al termine dell'impresa Etiopica proprio da quest'aula partì un voto di plauso per l'attività della flotta mercantile durante la spedizione, e quindi non è necessario ricordare i sacrifici e le possibilità di cui sono capaci la flotta mercantile italiana ed i suoi equipaggi.

A parte le considerazioni fatte in quella sede sui rifornimenti dell'esercito operante a tanti chilometri di distanza dalla Madre Patria, considerazioni sempre attuali quando si tengano presenti le esigenze di difesa e di potenziamento del nostro Impero, ricordo, fra le benemeritenze dell'armamento, il forte apporto di valuta estera che esso ha dato allo Stato nel momento in cui più essa occorreva e cioè in pieno periodo di sanzioni e successivamente, nel biennio 1937-38, quando la Marina mercantile potette sfruttare largamente, a beneficio dello Stato, le possibilità del mercato internazionale dei noli ed il livello alquanto più remunerativo di essi, ed ancora quando assicurò i rifornimenti di materie prime a noli assai più bassi di quelli che guadagnavano gli armatori stranieri. Si può considerare che gli armatori hanno dato un apporto di circa 100 milioni di differenze noli per i soli trasporti di carbone, nell'anno 1937.

La provvida legge Benni sulle costruzioni navali, ha ancora una volta provato la costanza e l'ardimento dell'armamento nazionale.

Infatti, mentre la legge in sostanza non faceva altro che rendere più o meno eguale il prezzo delle costruzioni in Italia rispetto a quello estero, l'armamento ha risposto prontamente all'appello.

Mentre alcune di queste belle unità sono già in esercizio le altre, che vi ha elencato il

relatore, prenderanno il mare con ritmo accelerato.

Desidero qui aggiungere che gli esperimenti, e questo mi consta, in corso sulle nuove unità per bruciare nafta pesante invece del « Diesel Oil », finora hanno dato buoni risultati, realizzando una economia assai notevole di valuta.

L'armamento ha sempre una maggiore fiducia nell'opera vigile ed appassionata del Governo.

È ancora vivo nell'armamento l'esempio del Ministro Ciano che nel 1931, con un provvedimento fascisticamente tempestivo e saggi, riuscì a salvare dal collasso la marina nazionale minacciata seriamente da contratti già stipulati e dalla sopraggiunta grave svalutazione della sterlina.

Fino a quando non vi furono questi fattori straordinari ed incontrollabili, l'armamento da carico non ha mai chiesto un soldo a nessuno, neanche nei momenti più gravidi crisi.

Così come è viva e profonda la gratitudine di chiunque vive del mare per il Presidente di quest'Assemblea (*Applausi*), per l'opera che egli svolse in quel momento cruciale della marina nazionale, così è viva in tutti la fiducia in provvedimenti egualmente tempestivi al momento del bisogno.

Ma qui è bene che la Camera sappia e tenga presente quali sono le condizioni della marina da carico.

Siccome la battaglia è sicura e prossima per queste nuove navi ed è ieri che il Duce nel suo memorabile discorso di Torino ha parlato della guerra bianca — gli armatori la conoscono da un pezzo — io penso che è necessario iniziare subito lo studio delle provvidenze da adottare.

La relazione ha già accennato infatti alle principali provvidenze estere che sono di una larghezza e di una durata considerevoli. In conseguenza le nostre navi dovranno sicuramente competere con navi estere fortemente aiutate da sovvenzioni statali nelle forme più svariate (premio di navigazione, sussidio diretto, prestito a basso costo, ecc.) ed anche contro navi che, per varie ragioni, non controllabili dagli armatori, hanno un costo più basso di esercizio.

Le nostre nuove navi, per la particolare situazione del mercato, per la coalizione internazionale accennata e per queste forme di protezione, se non saranno a loro volta sorrette, saranno costrette a vita assai grama sempre, nonostante tutti gli ardimenti, tutti gli sforzi, tutti i sacrifici degli armatori e degli equipaggi.

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Potremmo noi mai vedere crollare le posizioni sostenute, e soprattutto queste navi, frutto di tanti sacrifici, costrette unicamente a quei traffici nazionali, per i quali potrà provvedere in prevalenza l'attuale flotta in maniera economica?

L'armamento non chiede niente; (*Commenti*);

**PRESIDENTE.** Ad ogni modo chi chiede non è detto che ottenga!

**LAURO** vuole soltanto quel minimo di possibilità economica per la continuazione della sua attività indispensabile pure ad invogliare il capitale verso le costruzioni navali che richiedono somme ingenti, e che molte volte gli armatori sono costretti a pigliare a prestito; chiede di studiare oggi le provvidenze necessarie per il caso di bisogno, perchè questo bisogno è già all'orizzonte.

Un'apposita commissione sorvegli le varie situazioni e l'attività di queste navi, per applicare o meno queste provvidenze a seconda del manifestarsi dei bisogni.

Gli armatori italiani non hanno nulla da imparare dai loro camerati esteri, perchè essi vivono di questo clima fascista che ha insegnato a tutti di essere pronti a qualsiasi ardimento ed a qualsiasi sacrificio.

Per le navi del settore mediterraneo, mi permetto segnalare la necessità di un'attenta sorveglianza, per una estensione a tutte le unità di limitata stazza trafficanti in questo mare, delle provvidenze attuali.

La marina mediterranea è a strettissima concorrenza con altre marine che hanno, in confronto della nostra, il privilegio del basso costo di esercizio, troppo più basso del nostro. Il minor numero di provvidenze a favore dei marittimi, le minori esigenze generali di vita e di organizzazione, rendono possibile ad altre bandiere di competere agevolmente con la nostra.

E qui desidero accennare alla necessità di proteggere il nostro traffico interno dalla concorrenza estera, escludendo la possibilità che navi straniere eseguano addirittura il cabotaggio nazionale fra l'Italia e le colonie.

In altri Paesi vi sono esempi di proibizioni al riguardo.

In Italia, tramite le organizzazioni sindacali, si è già provveduto per casi singoli, ma sarebbe desiderabile una maggiore comprensione per tutti gli interessati, trattandosi di un importante settore agli effetti dell'autarchia.

Non posso, infine, tacere del valore e della funzione sociale dei piccoli agglomerati che in genere costituisce la marina mediterranea.

Attorno alla piccola unità sono spesso riunite in forma cooperativa diverse famiglie, che ritraggono dal mare ogni risorsa ed al mare affidano i propri risparmi sotto forma di nuove navi, in modo che frequentemente da così modesta origine è sorto qualche importante gruppo armatoriale, e se apparentemente queste attività sembrano di scarsa importanza, invece esse nell'insieme sono assai notevoli e rappresentano il vivaio di sempre più fresche energie.

Concludo: costruendo altre navi, spronandole nella lotta internazionale per l'accaparramento dei traffici esteri, sorreggendo in quanto occorra, le nuove navi in questa lotta, la flotta mercantile italiana, fortemente ringiovanita, potrà in breve volgere di anni, in unione con la vecchia e gloriosa flotta da adibirsi ai traffici nazionali, costituire uno degli strumenti più possenti della nostra forza sul mare. La doverosa attività degli armatori, la disciplinata e cordiale collaborazione della gente del mare, garantiranno alla Nazione, in pace ed in guerra, quei frutti operosi che largamente ripagheranno l'Italia degli eventuali sacrifici finanziari per il potenziamento della nostra marina mercantile, strumento potentissimo al servizio del Regime per l'espansione dell'Italia Fascista nel mondo. (*Vivi applausi*).

**PRESIDENTE.** Sullo stesso capitolo è anche iscritto a parlare il Consigliere nazionale Lembo. Ne ha facoltà.

**LEMBO.** Camerati, la relazione della Commissione generale del bilancio sullo stato di previsione per la marina mercantile, dopo aver ampiamente illustrati i provvedimenti di recente adottati da altre Nazioni a protezione delle rispettive marine ed accennato a quelli in vigore da noi, ci fa conoscere che alla Giunta stessa sono pervenuti voti affinché sia sollecitato il Governo a porre allo studio fin da ora quei nuovi provvedimenti, a protezione dell'armamento nazionale, che potranno essere necessari nell'eventualità di una crisi che già minacciosamente starebbe per affacciarsi all'orizzonte e che dovrebbe avere il suo massimo preoccupante sviluppo allorchè, varate le navi attualmente in costruzione nei nostri cantieri, la nostra marina libera da carico si presenterebbe quantitativamente esuberante ad un impiego che dovesse limitarsi ai soli trasporti per conto del Monopolio carboni e degli altri noleggiatori nazionali.

Non credo vi sia in questa Assemblea chi pensi ad una marina mercantile costretta ad una tale limitata funzione. La nostra ban-

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

diera deve tendere a conquistare, in concorrenza con quelle degli altri paesi, il massimo dei traffici internazionali e poter assolvere così in pieno i suoi compiti che consistono, tra l'altro, nel produrre un afflusso sempre maggiore di valuta pregiata alla nostra bilancia commerciale.

Ciò premesso, io penso però che bene abbia fatto la nostra Commissione del bilancio a far seguire, a mo' di conclusione dei voti cui innanzi ho accennato, l'esplicito invito all'armamento di aver fiducia nello Stato fascista, il quale saprà, quando sia giunto il momento, apprestare i mezzi atti ad evitare che la nostra marina subisca conseguenze dannose dalla lotta che si sta ingaggiando da parte delle Nazioni demoplutocratiche.

In altri termini, motivi non soltanto estetici ma anche sostanziali avrebbero dovuto consigliare gli armatori, che per la condizione di assoluto riposo in cui si trovano attualmente e per il recente periodo di buon andamento degli affari riconoscono di non dover chiedere oggi la rinnovazione di quella protezione statale che va sotto il nome di premio di navigazione, a non invocare fin da ora, in previsione di difficoltà avvenire, una specie di garanzia di tranquillità per il futuro, che potrebbe essere paragonata ad una obbligazione in bianco da parte del Governo. (*Applausi*).

BIBOLINI, *Relatore*. Il pericolo non è futuro, è già in atto!

PRESIDENTE. Camerata Bibolini, voi siete relatore, ed avrete per ultimo la parola.

LEMBO. Io penso, infatti, che la creazione corporativa dello Stato fascista voglia significare questo: aver dato alla Nazione organismi che con squisita sensibilità e con prontezza sanno rilevare al momento opportuno l'efficacia di interventi tempestivi per indirizzare, incoraggiare e proteggere lo sviluppo e l'affermazione delle varie attività produttrici. (*Vivi applausi*).

Questo essendo il pensiero della organizzazione sindacale della gente di mare, mi corre il dovere rilevare come la nostra Commissione del Bilancio, nella relazione predisposta, sia incorsa in una inesattezza. Si tratterà forse di un errore di stampa....

PRESIDENTE. Allora la colpa sarebbe la mia! (*Si ride*).

LEMBO. In un certo punto della relazione è infatti scritto che i voti per l'anticipata garanzia, di cui ho prima fatto cenno,

sarebbero stati prospettati dalle organizzazioni sindacali — dico organizzazioni sindacali al plurale — dell'armamento.

Non è il caso di spiegare che per armamento va inteso il complesso economico che in regime corporativo accomuna indissolubilmente, nella buona e nella cattiva ventura, gli armatori e la gente del mare. Aver parlato di armamento e non di armatori ed avere usato il plurale nel far riferimento alla organizzazione sindacale, può indurre all'errore....

BIBOLINI, *Relatore*. Questo per chi non conosce il mare!

LEMBO. ....di credere che i voti prospettati alla Commissione sieno stati comunque concordati con la organizzazione della gente del mare dal relatore o dalla consorella organizzazione degli armatori.

Ciò precisato, desidero richiamare l'attenzione della Camera dei Fasci e delle Corporazioni, che in qualche momento è sembrato non abbia gradito troppo i riferimenti, ricorrenti nei discorsi di coloro che mi hanno preceduto a questa tribuna, a quanto altri paesi hanno fatto o vanno facendo a protezione delle loro marine mercantili, sulla necessità, invece, di tenere nel dovuto conto e di approfondire con la consueta serietà i problemi che potranno scaturire dalla lotta che si minaccia in un delicato settore di attività, che ha peculiari insopprimibili caratteristiche internazionali.

Non è per altro il caso di suscitare, sotto la specie di timori per la insufficienza od intempestività di eventuali provvedimenti di competenza dello Stato, degli stati d'animo che potrebbero influenzare negativamente lo spirito di iniziativa dei singoli e creare dannose battute di arresto in quella poderosa macchina creata con la recente legislazione sulla protezione statale all'armamento ed ai cantieri per il potenziamento della nostra flotta mercantile.

Esca quindi da questa Assemblea una voce, e sia concorde, degli armatori e della gente di mare!

I soldi guadagnati sul mare per lo sforzo comune degli armatori e dei marittimi, torneranno sicuramente al mare, torneranno tutti al mare per creare nuove navi.

Si è parlato di sacrifici degli armatori. Io non vi parlerò certo di quelli dei marittimi. Il sacrificio è bello in quanto non presentato allo sconto! (*Vivi applausi*). Tutti gli italiani hanno compiuto, compiono e sono pronti a compiere altri sacrifici.

Se è vero che si sono attraversati periodi di difficoltà, ed allora non si è fatto mai

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

attendere l'intervento pronto ed efficace dello Stato, è anche vero, e ne abbiamo esperienze non remote, che si sono avuti periodi particolarmente favorevoli, per l'attività armatoriale, che hanno consentito l'accumularsi di riserve investite poi in nuove unità e qualche volta, purtroppo, anche in iniziative estranee al mare.

BIBOLINI, *Relatore*. Non è vero!

LEMBO. Camerati, non mi resta che esprimere un voto, o, meglio, affermare una certezza. Gli armatori italiani da carico, dopo il primo lotto di nuove navi ordinate, non rallenteranno il ritmo nel dare esecuzione al programma, da sviluppare in dieci anni, e per il quale la recente legge fascista prevede un intervento dello Stato per un ammontare complessivo di un miliardo e trenta milioni, oltre alle agevolazioni creditizie previste in favore degli armatori che faranno ricorso all'Istituto per il Credito Navale. Si costruisca ancora senza timore per le battaglie «bianche» che, per quanto dure, saranno vinte dal Fascismo in tutti i campi e contro chiunque.

Il giorno in cui le nostre navi dovessero fermarsi nei porti o dovesse essere precluso, per ragioni economiche, alla nostra marina da carico di competere sul mercato internazionale, tutta la Nazione sarà intorno a questa attività magnifica che è onore e vanto del Paese, la sosterrà con la sua solidarietà, e lo Stato prontamente interverrà a far sì che la nostra bandiera vada, come sempre, sul maggior numero di navi fasciste per tutti i mari del mondo! (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 78 si intende approvato.

Si prosegua la lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge.

(*Si approvano tutti gli altri capitoli, nonché quelli dei bilanci delle aziende speciali*).

PRESIDENTE. Essendo approvati tutti i capitoli del bilancio, dichiaro chiusa la discussione.

Chiedo ai relatori se intendono prendere ancora la parola.

CIARDI, *Relatore*. Rinunzio.

SPINELLI DOMENICO, *Relatore*. Rinunzio.

BIBOLINI, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne avete facoltà.

BIBOLINI, *Relatore*. Il camerata Lembo, ha detto delle belle frasi che hanno fatto molto rumore. Ne cito due o tre.

LEMBO. Se sono frasi che impressionano...

PRESIDENTE. Non facciamo dei fatti

personali. Prima avete parlato voi, camerata Lembo, ora lasciate parlare il relatore.

BIBOLINI, *Relatore*. Egli ha detto che la relazione non deve lasciare l'impressione all'armamento che non sia conveniente costruire altre navi oltre il lotto già ordinato. Ebbene, camerati, è venuto alla tribuna prima di lui un armatore autentico, il quale ha dichiarato che altri quattro lotti di navi saranno ordinati, appena gli scali saranno liberi. (*Commenti*). Questi sono fatti che rispondono a delle semplici tonanti parole. Anch'io vi confermo che gli armatori hanno deciso la costruzione di un milione di tonnellate di navi tutte di alta classe.

PRESIDENTE. Camerata Bibolini, mantenevi calmo.

BIBOLINI, *Relatore*. Si è detto che gli armatori sono sfasati nelle loro richieste. Chi dice questo non conosce come si esplica l'attività della marina mercantile italiana. (*Interruzioni - Commenti*). È così, è proprio così!

PRESIDENTE. Siate calmo, camerata Bibolini.

BIBOLINI, *Relatore*. La marina mercantile non può vivere alla giornata; l'assistenza alla marina deve essere considerata in grandi cicli, perchè le crisi si manifestano immediate.

Pertanto i provvedimenti devono essere potenziali per applicarsi immediatamente al momento del bisogno.

L'armamento, dunque, non è sfasato nelle sue richieste, perchè il pericolo non è eventuale o futuro, il pericolo è già in atto. (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Non raccogliete le interruzioni, andate avanti!

BIBOLINI, *Relatore*. I provvedimenti presi dal Governo inglese e dal Governo francese (*Interruzioni - Commenti*)...

PRESIDENTE. Bisogna intendersi: ognuno ha diritto di esprimere il suo pensiero. Non si deve essere intolleranti.

BIBOLINI, *Relatore*. Il pericolo ormai è in atto, perchè i provvedimenti del governo inglese, del Governo francese, del Governo americano (*Interruzioni*)...

PRESIDENTE. Non vi fermate, non vi smontate.

BIBOLINI, *Relatore*. Non mi smontano le interruzioni senza significato. Questi provvedimenti stabiliscono già un accerchiamento alla nostra attività marittima, e quindi bisogna sin da oggi provvedere.....

*Voce*. Manderemo i sottomarini.....



XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

PRESIDENTE. State zitti, chè voi non sapete nemmeno se l'acqua del mare è dolce o salata (*ilarità — Approvazioni*).

BIBOLINI, *Relatore*. Pertanto le richieste fatte dall'armamento sono più che giustificate. L'armamento dice: oggi non ho bisogno di aiuto e sono pronto a lottare per l'avvenire; però, poichè il pericolo è in atto, sarà bene studiare provvedimenti adeguati a quelli presi dai governi esteri per non trovarci in condizioni, appena varate le navi, di doverle ormeggiare a quattro mani nei porti per coltivare ostriche. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Ministro delle comunicazioni.

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. (*Vivissimi prolungati applausi*). Camerati, dopo quanto è stato messo in evidenza, con chiarezza e con la massima diligenza dai Relatori Camerati Bibolini, Ciardi e Spinelli, ai quali rivolgo il mio cordiale ringraziamento, sarò breve, nella mia esposizione, per quanto sia possibile data l'importanza degli argomenti che si riferiscono alle quattro Amministrazioni facenti parte del Ministero delle comunicazioni.

*Poste e telegrafi*. — La previsione di bilancio 1939-XVII - 1940-XVIII, sottoposta al vostro esame segna, per quanto riguarda l'Amministrazione Postale telegrafica, un avanzo calcolato in ottantasei milioni di lire. La previsione è prudentiale: infatti, nel corrente esercizio, e cioè in dieci mesi, l'avanzo ha già raggiunto 122 milioni.

Gli incarichi affidati alla posta aumentano continuamente. Il carattere dei servizi postali, che hanno una organizzazione che raggiunge anche le località più lontane dei grandi centri, fa sì che alla Posta, oltre al suo servizio fondamentale, ne siano affidati altri importantissimi specialmente per l'espletamento delle grandi provvidenze sociali che il Regime ha attuato ed attua nel campo assistenziale ed assicurativo.

Tutti questi servizi il nostro personale espleta con zelo, onestà e precisione.

Il campo dei servizi postali e telegrafici è stato anche grandemente ampliato dalla conquista dell'Impero che ha creato nuove correnti di relazioni e nuove necessità.

Una maggiore attività si nota in tutti i campi del servizio postale e poche cifre e poche notizie sono sufficienti a dimostrarlo.

I correntisti postali sono aumentati di oltre 10 mila in un anno arrivando all'elevato numero di 135.000.

Le Casse postali di risparmio durante il 1938 hanno visto aumentare di oltre due

miliardi e mezzo di lire le somme loro affidate, cosicchè l'ammontare del credito dei depositanti è salito a circa 29 miliardi di lire.

Bene a ragione il Camerata Spinelli ha messo in rilievo nella sua relazione orale questa attività di carattere bancario dell'Amministrazione postale che arriva, capillarmente, fino ai più piccoli paesi.

Per i servizi telegrafici, che esercitano una rete di mezzo milione di chilometri di fili, è da segnalare il notevole lavoro compiuto per la sistemazione delle linee in conseguenza del progredire dell'elettrificazioni ferroviarie.

Anche l'attrezzatura radio migliora continuamente.

Il Centro Imperiale inaugurato dal Duce il 31 ottobre 1938, costituito da 8 impianti per trasmissioni direzionali verso l'Impero e l'Estremo Oriente e le Americhe, ha consentito ai servizi radiofonici italiani di porsi ad un livello, che permette loro di reggere vantaggiosamente il confronto con le nazioni più progredite. Nel programma di sviluppo della rete radiofonica, sono state previste altre 22 stazioni trasmettenti di varia potenza, di cui l'E. I. A. R. ha già intrapreso la costruzione.

Delle altre società concessionarie, ricordo che l'Italcable ha provveduto con la massima sollecitudine alla riattivazione dei cavi Anzio-Barcellona e Barcellona-Malaga, interrotti durante la guerra in Spagna. L'Italo Radio, che esercita i servizi radio a grande distanza, attiva sempre nuovi collegamenti con lontane regioni: recentemente uno con Lima ed un altro con le Isole Filippine. Si può dire che l'Italia, attraverso i servizi di questa compagnia, comunica ormai con tutti i paesi del mondo.

*Telefoni* — Il servizio telefonico continua a realizzare continui progressi. Nella rete stradale gli ampliamenti procedono con solerte ritmo e si provvederà, quanto prima, al raddoppiamento delle comunicazioni telefoniche con l'Italia Settentrionale e Centrale, con estensioni verso città non ancora collegate alla rete sotterranea.

Sono in corso i lavori per il cavo sottomarino che collegherà la Libia al Continente. Questo cavo deve possedere speciali caratteristiche che ne hanno reso lo studio alquanto difficile.

Anzitutto è il cavo telefonico sottomarino più lungo del mondo. Esso comporta su un solo conduttore da 2 a 6 comunicazioni telefoniche e 3 comunicazioni telegrafiche. Per ragioni autarchiche non si è voluto adottare quale isolante la così detta «paragutta» e

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

la Pirelli, nostra grande industria Nazionale, ha studiato, superando non poche difficoltà, un nuovo isolante il cui impiego eviterà, per quanto possibile, il disborso di valuta.

Per ordine del Duce è stata testé disposta la posa di un cavo telegrafico-telefonico fra Brindisi e Durazzo pure con sei comunicazioni telefoniche dirette fra Roma e Tirana, con la conseguente possibilità di corrispondenza con tutti i centri telefonici europei.

L'ampliamento del servizio interurbano è anche allo studio in previsione del maggior traffico che si verificherà durante l'Esposizione Universale del '42; ma anche nel campo telefonico vigerà il criterio che ogni impianto e lavoro inteso a fronteggiare le esigenze occasionali sia destinato a diventare una conquista permanente dell'attrezzatura nazionale.

Anche le società telefoniche concessionarie danno vigoroso impulso allo sviluppo dei loro impianti ed è da apprezzare tale sforzo che tende a dotare del servizio telefonico anche i centri più piccoli.

Tanto i servizi telefonici statali, quanto quelli sociali hanno raggiunto e promettono di conseguire risultati di traffico cosifavorevoli da autorizzare una visione confortante dell'avvenire, perchè tali servizi sono elementi essenziali ed indici sicuri dell'attività industriale e commerciale del Paese.

*Mercato marittimo e noli.* — Turbato dal vociferare degli allarmisti intenzionali, il commercio mondiale è disceso nel 1938 a cifre di poco superiori a quelle del 1936, e dall'autunno 1937 ha trascinato le quotazioni del mercato marittimo per un piano inclinato ad un livello assai basso.

Nello scorso aprile, il numero indice dei noli mondiali era a 85,48 su 100 media annuale del 1923, mentre nel 1937 si era mantenuto costantemente superiore a 100.

Situazione quindi nuovamente di disagio, e per conseguenza ripercussioni non favorevoli sulle marine libere da carico, più di quelle di linea sensibili alle vicende dei traffici. Ma se guardiamo alle statistiche, per l'Italia rileviamo tre elementi molto importanti:

1°) mentre nel commercio marittimo mondiale si è avuta una flessione, il movimento dei porti italiani è ancora aumentato nel 1938, sia pure in lieve misura (1,3 % sul 1937);

2°) è andata notevolmente aumentando la partecipazione della bandiera italiana nel traffico dei porti italiani e diminuendo in corrispondenza quello delle bandiere estere. Nel movimento delle merci in entrata e uscita

dai nostri porti, la bandiera nazionale interveniva col 62,10 per cento nel 1935, col 75,41 per cento nel 1937, coll'81,29 per cento nel 1938. La marina mercantile italiana è altera di rispondere così coi fatti alla politica autarchica indicataci dal Duce;

3°) mentre nel mondo i disarmi di navi per ragioni economiche sono andati crescendo sino ai 4 milioni di tonnellate, la totalità delle nostre navi si mantiene in armamento, se si tolgono poche cisterne che si muovono in un mercato particolare e godono d'altronde del *pool* internazionale.

Dirò che la continuità d'impiego della totalità della nostra marina da carico è stata assicurata mediante i rapporti di reciproca correntezza e comprensione che son veramente lieto di aver potuto mantenere fra i vari servizi e le varie attività da me dipendenti e quindi anche tra armamento da una parte e monopolio carboni dall'altra. Questi rapporti, che servirono a non far mancare tonnellaggio di stiva al monopolio quando più forte era l'allettamento dei più alti noli che poteva nel 1937 offrire il mercato mondiale, non fanno ora mancare carico alle stive delle navi nazionali in momenti di traffico rallentato e di bassi noli.

Ricorderò al consigliere Lauro che i milioni perduti in quel momento furono largamente ricompensati dalla utilizzazione di questi ultimi tempi. Non credo quindi che il bilancio sia molto a vantaggio di questi armatori, ma il bilancio è a vantaggio del Paese.

Vi basti sapere che, mentre ancora nel 1935 il carbone fossile era portato in Italia solo pel 35.03 per cento da navi italiane, questa percentuale si è elevata a 74.76 nel 1938.

Debbo aggiungere che anche per quanto riguarda la consistenza, il nostro naviglio è andato costantemente aumentando. Dal 30 marzo dell'anno scorso al 30 marzo di quest'anno l'aumento è stato di 140.000 tonnellate, però, di materiale d'occasione e pur troppo antiquato.

Il problema del rinnovamento impostosi in tutto il mondo, ha costituito pertanto, nell'ultimo anno, pel Governo Fascista il problema centrale e più urgente della marina mercantile nazionale.

Di certo la carretta invecchiata può ancora rendere utilissimi servizi a chi sappia gestirla, specialmente nei trasporti delle grandi rinfuse povere. Ma in certi settori particolarmente preferiti dai concorrenti fortemente assistiti dai rispettivi erari, sono le

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

unità di elevata categoria ed ad alto rendimento che conseguono la palma.

I provvedimenti che il Governo Fascista ha adottato pel rinnovamento del naviglio sono, come è noto, quelli del marzo dello scorso anno, e consistono sostanzialmente in compensi daziari e franchigie doganali, in contributi di ammortamento, d'interessi e di miglioramento, in facilitazioni fiscali e ferroviarie. Senza eccedere nella protezione, chè altrimenti ne sarebbero potuti derivare indebiti arricchimenti a detrimento della finanza dello Stato, i provvedimenti sono stati proporzionati alla elevatezza dei prezzi che ancora dura e non accenna a diminuire nel mercato mondiale delle costruzioni navali. Sono inoltre congegnati in modo da consentire nel sistema quelle variazioni che valgono a adattarli alle mutevoli esigenze dei tempi.

Al Consigliere Lauro potrò rispondere che aveva ragione ieri il Consigliere nazionale Pezzuto quando diceva che i concorsi dello Stato per le costruzioni vanno dal 30 al 40 per cento, e che essi sono tanto più elevati quanto più efficiente è la nave.

Per le navi che abbiamo recentemente costruite di circa 16 e mezzo nodi all'ora arriviamo al 40-42 per cento.

Si trovano ora in costruzione, in virtù degli accennati provvedimenti per l'armamento libero, 25 grosse navi, tutte di velocità superiore alle 16 miglia, delle quali 6 per la « Sidarma », 4 per la « Garibaldi », 3 per l'« Alta Italia », 12 per armatori diversi.

E possiamo dirlo apertamente e con legittimo orgoglio: si tratta delle più perfette e più efficienti unità che l'armamento libero mondiale metta a disposizione dei navigatori. Le prime navi saranno già fra qualche mese in mare.

Accanto a questo blocco di navi, va sorgendo non meno formidabile, anche quello delle navi di altissima qualità per le linee di preminente interesse nazionale esercitate dalle Società del Gruppo Finmare (Italia, Lloyd Triestino, Adriatica, Tirrenia). Il vasto programma del gruppo è entrato nella fase della pratica attuazione; sono state già commesse ben 11 motonavi da carico di 9.000 tonnellate ciascuna a 18 nodi e mezzo per i servizi del « Lloyd » e dell'« Italia »; una motonave tipo « Calitea », migliorata per l'« Adriatica »; undici motonavi da 4.200 tonnellate e 17 nodi e mezzo, per la « Tirrenia ». Altre stanno per essere ordinate, mentre alcune più piccole sono in corso per la società fiu-mana, per la partenopea, per la genepesca, per la « Sane ».

Si arriva così ad un complesso di oltre 400.000 tonnellate della cui costruzione si giovano, a seconda della rispettiva potenzialità, i cantieri italiani. E tutte queste nuove ordinazioni si intonano a concetti autarchici: costruzioni in serie; semplificazione nella scelta dei materiali attingendo, per quanto è possibile, alle riserve nazionali; adozione di apparati motori di massimo rendimento ed utilizzanti combustibili di basso prezzo e facile approvvigionamento; generalizzazione a bordo dell'arredamento elettrico negli ausiliari; più costoso certo come impianto, ma molto più economico nel consumo. E le navi di linea sono state anche studiate con caratteristiche analoghe, per quanto è possibile, in modo da consentire una certa intercambiabilità fra un servizio e l'altro.

Ma questo, camerati, non è che un primo passo verso il rinnovamento del naviglio, perchè l'Italia Fascista è decisa ad avere sui mari il posto che spetta alle sue necessità vitali. I nostri cantieri devono ogni anno ed almeno per dieci anni, con continuità di lavoro, produrre 200.000 tonnellate di nuove navi.

Su questa cifra è imperniato il programma del Governo Fascista, ed il programma avrà attuazione.

Nelle nuove costruzioni è stata apportata la massima cura agli alloggi equipaggi che devono essere consoni alla civiltà fascista, nella quale il lavoro umano giustamente è considerato sacro. La Camera ha approvato al riguardo un complesso regolamento relativo all'igiene e abitabilità di essi. Con conscio orgoglio possiamo dire che la marina italiana, la marina di questo Stato totalitario, sarà alla testa delle altre, comprese quelle delle grandi democrazie, anche sotto questo riguardo. (*Vivi applausi*). Nè solo per gli alloggi, poichè in tutti i campi — morale, economico, previdenziale — il trattamento della gente di mare è con attenta ed amorevole cura regolato. Voi sapete, o camerata Pezzuto, che, nel campo formativo, un provvedimento è stato preparato per elevare la categoria dei meccanici navali e costituire quella dei meccanici navali, e approfonditi studi sono dedicati alla istruzione marinara; problemi questi di cui presto si occuperà la Corporazione del Mare.

*Premi di navigazione.* — Se le costruzioni navali per la necessità di elevare rapidamente la consistenza qualitativa, oltre che quantitativa della nostra flotta, hanno richiesto assegnazioni di bilancio notevolmente superiori a quelle derivanti dal regime precedente, economie notevoli si son potute

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

negli ultimi due anni realizzare per i premi di navigazione.

Ed anche per l'anno corrente i provvedimenti, che mi riprometto di sottoporvi ben presto, non accresceranno l'onere precedente.

Essi infatti saranno quasi unicamente limitati alla piccola marina che ha per campo d'azione il cabotaggio o il traffico del Mediterraneo, nel quale non guadagna noli in valuta estera ed è soggetta all'aspra concorrenza di marine mediterranee sostenute dal basso costo del loro esercizio. A questa piccola marina, compresa la velica, guarderò con cura — camerati Pezzuto e Lojacono — anche nel campo delle costruzioni, affinché ne sia facilitato il rimodernamento.

Gli aiuti dello Stato alle industrie marittime sono, del resto, all'ordine del giorno in tutti i paesi.

Vediamo infatti gli Stati Uniti annunciare un programma di nuove costruzioni per oltre cinquecento grossi scafi in dieci anni; vediamo l'Inghilterra abbandonare decisamente la politica liberista per quasi novanta anni perseguita ed applicare un programma di assistenza ad oltranza del proprio armamento; vediamo la Francia annunciare un programma di costruzioni e nuovi acquisti per mezzo milione di tonnellate in un triennio, e prorogare per dieci anni la legge Tasso di assistenza all'armamento libero. Anche le marine minori, dal Belgio alla Turchia, dalla Olanda alla Romania, ecc., si preoccupano del problema; tutte cercano di alleviarlo mediante l'ingerenza statale.

Dappertutto, particolarmente nei momenti difficili, si riconosce quanto sia necessaria la marina mercantile per la vita nazionale. E noi dobbiamo per la salute della Patria incrementare sempre più questo grande strumento di propaganda, di attività e di prestigio.

Il Governo Fascista è permeato di questo spirito, esso non abbandona nè abbandonerà mai la propria marina mercantile, di cui vuol proclamare le altissime benemeritenze. Quando l'assistenza dello Stato sarà necessaria, camerata Bibolini, ma solo allora, l'assistenza non mancherà.

Devo dire ai camerati Bibolini e Lauro che il Governo non accetta di essere tempestivamente avvisato, quando, o meno dovrà cominciare gli studi; esso saprà quello che si dovrà fare. (*Bene! Bene!*).

*Marina di linea.* — La marina di linea raggruppata nella Finmare, già da due anni è dotata di un ordinamento che ha fatto buona prova. I risultati finanziari del 1937 sono stati

ottimi, ed hanno consentito straordinari ammortamenti e dividendi uguali e superiori al minimo garantito. Nel 1938 i risultati, non ancora definitivi, si preannunziano abbastanza buoni. La compagine del gruppo ha potuto resistere al declino dei noli ed alla rarefazione del movimento passeggeri, rarefazione cui tanto hanno contribuito sia gli avvenimenti internazionali, sia una subdola propaganda, che mira a stornare dalla nostra bandiera antiche clientele. Ma non tarderemo a vederle tornare, poichè è ben difficile emulare la perfezione dei nostri servizi di bordo che sanno offrire tanta sicurezza e circondare di tanti agi e tante cure il passeggero.

Tutte le marine attraversano attualmente momenti difficili. A nessuno è dato prevedere se alla rarefazione dei traffici succederà una stabile tendenza alla ripresa: ce lo auguriamo. Comunque, il nostro armamento è pronto a profittarne; collaudato da durissimi anni di crisi, avvezzo già da anni a superare le traversie ed a frangere ostacoli sempre più duri, esso dispone oltre che di un naviglio che diventa sempre più efficiente, anche di una immensa forza che non tutte le marine possiedono. Gli equipaggi! Questa nostra bella gente; sobria, robusta, disciplinata; capace di ogni sforzo e di ogni sacrificio; atta ad ogni affinato lavoro al pari delle maestranze che nei cantieri navali preparano i più perfetti strumenti del nostro divenire marittimo, al pari delle maestranze che nei porti danno instancabile e meraviglioso rendimento d'opera specializzata. Tutta gente vigile, disciplinata, compatta nella dedizione alla Patria, pronta ad ogni ardimento se il Duce comandi.

E sulla fede dei dirigenti e dei gregari in ogni settore dell'industria marittima; sulla fede della immensa massa di caricatori e passeggeri, che sempre più prediligono le nostre navi, sono saldamente fondate le speranze dell'Italia Marinara in marcia verso mete nuove e più audaci.

*Ferrovia E. 42.* — All'arresto posto alle costruzioni di nuove ferrovie concesse alla industria privata, giustificato dalla crisi dei trasporti e principalmente dall'espandersi dell'automobilismo e del camionaggio, si è fatta un'eccezione per una linea di carattere particolare, imposta da un avvenimento anche esso di portata eccezionale.

Intendo riferirmi all'Esposizione universale del 1942 ed alla conseguente necessità di disporre di un mezzo di adeguata potenza occorrente per lo smaltimento delle masse ingenti di visitatori che affluiranno alla

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

imponente rassegna mondiale di ogni umano e civile progresso.

La nuova linea, che sarà costruita a doppio binario e con caratteristiche di grande traffico, avrà inizio in sotterraneo nella zona attualmente occupata dalla stazione di Termini delle Ferrovie dello Stato, correrà sempre in sotterraneo lungo la via Cavour fino alla via Giovanni Lanza, quindi sottopassando via degli Annibaldi, la zona frontale del Colosseo, la via dei Trionfi, il viale Africa, raggiungerà la stazione di San Paolo della Roma-Lido, venendo allo scoperto ai Mercati Generali donde proseguirà, sempre affiancata alla via del Lido, fino alla Magliana (ove sorgerà il primo accesso alla Mostra, detto Porta del Fiume) e di qui in galleria, sino al centro della parte settentrionale dell'Esposizione.

La lunghezza complessiva della linea sarà chilometri 11; la durata del percorso, di 13 minuti, comprese le fermate alle quattro stazioni intermedie; la capacità di trasporto è prevista fino a 34.000 viaggiatori all'ora, in ciascun senso, con una frequenza di treni fino a 2 minuti. La costruzione è già in pieno e organico sviluppo, nonostante le difficoltà di ogni genere incontrate nel sottosuolo dell'Urbe.

*Trasporti concessi all'industria privata — Navigazione interna.* — Dal particolare risalendo al generale, debbo dichiarare che la situazione di esercizio della rete dei trasporti concessi all'industria privata non presenta variazioni apprezzabili rispetto a quanto già esposi nell'anno precedente: la crisi persiste nelle cause e nei suoi aspetti ben noti.

Larga applicazione è stata data, in questo anno, ai provvedimenti legislativi già emanati a sollievo delle Aziende esercenti: concessione di sussidi integrativi di esercizio; abolizione di compartecipazioni statali — rinvio ed esonero di fondi di rinnovamento per gli impianti ed il materiale — riduzioni di tasse erariali sui trasporti — facoltà di sconto di una quota di sovvenzione riservata all'esercizio; e, infine, ultima ratio, sostituzione di ferrovie tramvie insanabili con autoservizi e filovie. Per queste ultime specialmente, dirette ad una fondamentale realizzazione autarchica, si sono cominciati a sentire i benefici effetti delle disposizioni di favore emanate con Regio decreto-legge 14 luglio 1937-XV, n. 1728, ed infatti durante il decorso anno 1938 si sono impiantate 17 nuove linee per una complessiva lunghezza di circa 132 chilometri.

Altri provvedimenti legislativi tendenti ad adeguare le necessità dei pubblici servizi alle

odierne esigenze, sono in corso di studio, rispondendo così alle raccomandazioni del camerata Morelli: cito fra i più notevoli un nuovo testo unico per i pubblici servizi automobilistici di linea, che costituiscono, con la loro fitta e razionale immagliatura, un prezioso complemento della rete ferrotramviaria; nuove disposizioni tendenti a dare adeguato assetto ai servizi di navigazione interna e specialmente a quelli dei nostri laghi e, infine, il testo unico di tutte le norme relative alle ferrovie, tramvie, filovie, funivie e funicolari.

*Automobili.* — Per quanto riguarda l'automobilismo in genere, mi è grato poter confermare che esso è in pieno e regolare sviluppo sia per quantità, sia per qualità.

Nel 1938 il numero totale di autoveicoli efficienti è aumentato da 587,000 a 627,000 unità, ed è prevedibile che l'aumento sarà ancora maggiore nel 1939, specie per gli sgravi fiscali recentemente attuati dal Governo fascista, vigile tutore degli interessi della Nazione.

Anche nel campo dell'automobilismo pesante, grazie alle facilitazioni fiscali di recente concesse, si nota una lodevole e pronta organizzazione delle fabbriche per lanciare sul mercato i nuovi tipi di autocarri unificati la cui richiesta, da parte dell'utenza, va sempre più aumentando.

Circa l'utilizzazione dei combustibili e carburanti nazionali, il cui impiego fu reso obbligatorio nel campo dei pubblici autoservizi, si deve riconoscere che, nonostante molteplici e diverse difficoltà sorte all'atto pratico, il risultato è abbastanza soddisfacente. Infatti al 1° gennaio 1939 erano in servizio sulle linee automobilistiche del Regno 562 autobus a gassogeno, 771 autobus a gas metano, 282 autobus ad alcool metilico, 2.282 autobus a nafta nazionale e 390 veicoli elettrici in maggioranza filoviari, cioè complessivamente 4.287 veicoli su un totale di 8.481 autobus in servizio, il che significa un'attuazione pari al 50 % del programma autarchico stabilito per legge nel settore dei pubblici autoservizi.

Soggiungo, infine, che tra gli autobus da trasformare per uso dei combustibili nazionali, restano solo da fare le rimanenti trasformazioni a gassogeno ed a metano di cui abbiamo larga e più che sufficiente disponibilità.

*Ferrovie dello Stato. — Bilancio.* — Come ha osservato il Relatore camerata Ciardi, l'incremento del traffico che ebbe inizio nell'esercizio 1935-36, continuò a verificarsi sino al-

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

l'aprile 1938. Da tale mese però, mentre continuava l'aumento del traffico viaggiatori, sia pure in decrescenza nel suo ritmo, si iniziava un periodo di diminuzione di circa 38 milioni rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente. Ciò malgrado, per i provvedimenti presi dall'Amministrazione si poté ottenere alla chiusura del bilancio un avanzo di milioni 209.697 mila lire, avanzo superiore, sia a quello dell'esercizio precedente, sia a quello che si poteva prevedere quando parlai nel marzo dello scorso anno.

Però la diminuzione del traffico merci continuava, tanto che nel primo semestre dell'esercizio in corso (luglio-dicembre 1938) si verificava, per tale titolo, una diminuzione di introiti di ben 158 milioni rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente (luglio-dicembre 1937).

Occorreva quindi prendere tempestivi provvedimenti atti ad assicurare non solo il pareggio, ma opportuni avanzi. Avanzi che sono necessari, anzi indispensabili, se si vuole, come noi vogliamo, continuare l'intenso ritmo dei lavori, dei quali in seguito darò particolareggiate notizie, per avere i fondi per poter potenziare e migliorare la rete ed i servizi ferroviari.

Si addivenne così, a partire dal 1° gennaio 1939, all'adeguamento delle tariffe viaggiatori, che a differenza di quanto è avvenuto nelle altre nazioni, erano rimaste inalterate dal 1925. Contemporaneamente furono accordate ulteriori facilitazioni, venendo incontro a molti desideri espressi dal pubblico viaggiante.

Come fu chiaramente dimostrato, anche coi provvedimenti presi, i nostri nuovi prezzi medi sono superiori a quelli dell'anteguerra solo del 245 per cento e rimangono inferiori a quelli delle tariffe di tutti gli altri paesi europei.

Questo provvedimento, fu, oltre ogni dire, opportuno, perchè il traffico merci è continuato a diminuire fino al gennaio scorso, con un lievissimo aumento nei mesi successivi.

E se anche, vome vorremmo sperare, il fenomeno di diminuzione dovesse essere finito, sono sopraggiunti i nuovi oneri, diretti ed indiretti, cui ha accennato il Relatore, e che possono valutarsi in circa 200 milioni annui di aggravio.

Alla fine del primo semestre del corrente esercizio, e cioè alla fine di dicembre 1938, avevamo avuto, come si è detto, una diminuzione del prodotto merci di 158 milioni. Però, dato l'incremento dei prodotti viaggiatori di circa 48 milioni, si era avuta una diminuzione complessiva di 110 milioni.

A tutto aprile, data anche la leggera ripresa del traffico merci, gli introiti complessivi sono inferiori di soli 36 milioni a quelli dello scorso esercizio, essendosi avuto nel quadri-mestre gennaio-aprile un aumento di milioni 80,6 nei prodotti viaggiatori e una diminuzione di milioni 6,6 nei prodotti merci.

Spero quindi di poter chiudere anche questo bilancio con un utile non molto diverso da quello dei 209 milioni del bilancio 1937-1938. (*Vivissimi applausi*).

Per il preventivo dell'esercizio futuro, ho voluto essere, come di consueto, molto prudente, prevedendo solamente il pareggio, cercando in ogni modo, come sempre, di ridurre al minimo la spesa di esercizio nei limiti del possibile per ottenere migliori risultati.

*Potenziamento della rete.* — Premessi pochi dati sulla parte finanziaria, darò qualche notizia sul programma in corso per il perfezionamento tecnico dell'Azienda.

Per fronteggiare il maggior traffico ferroviario, per migliorare e rendere più confortevoli i relativi servizi, per abbellire gli impianti onde renderne più gradevole la vista al viaggiatore è stato predisposto un grandioso programma di provvedimenti già in pieno sviluppo, da attuarsi prima dell'Esposizione Universale di Roma del 1942-XX.

Tale programma comprende:

a) *Servizi ferroviari di Roma.* — Per il centro ferroviario di Roma la prima necessità era evidentemente quella di dare una sistemazione alla stazione centrale viaggiatori di Termini, mediante la demolizione e ricostruzione del fabbricato, ricostruzione che, per esigenze urbanistiche, si è dovuta prevedere con arretramento del fronte e con la costruzione nelle adiacenze di un apposito fabbricato per gli uffici compartimentali.

Posso assicurarvi che la concezione della nuova stazione è prettamente romana, e che il nuovo edificio sarà degno dell'Urbe e dell'Italia fascista.

L'arretramento della stazione ha obbligato a creare a Prenestina il grande parco di 42 binari, già ultimato, per la sosta e la pulizia del materiale dei treni viaggiatori, con conseguente spostamento, verso Tivoli, della stazione viaggiatori di Prenestina della linea per Sulmona.

Anche le altre stazioni dell'Urbe vengono tutte ampliate, sistemate e trasformate: la Tiburtina per renderla adatta a funzionare da stazione sussidiaria della centrale quando questa non sia più sufficiente a ricevere tutti i treni; l'Ostiense per potervi effettuare il servizio dei treni speciali per l'Esposizione

Universale da qualsiasi provenienza, e la Trastevere per i particolari maggiori servizi delle linee di Pisa e di Viterbo.

All'Ostiense viene altresì eseguito un notevole ampliamento degli impianti dello scalo a piccola velocità in sostituzione di quelli di Trastevere.

Poichè attualmente nel centro di Roma manca una vera e propria stazione merci, dove possono arrivare o partire tutti i treni e dove si possano effettuare tutte le relative operazioni di smistamento riordino e composizione, si sta provvedendo a costruirne una adeguata ad est dell'Aeroporto del Littorio, lungo la via Salaria, opportunamente allacciata, con nuove linee merci a doppio binario, alle esistenti stazioni di Tiburtina da un lato e Settebagni dall'altro.

Per evitare il ripetersi di allagamenti in seguito a piene del Tevere, il piano della stazione di Tiburtina verrà rialzato di due metri circa e verrà opportunamente rialzato anche il binario di corsa attuale fra Tiburtina e Settebagni. Inoltre il piano della nuova stazione merci di Littorio è stato tenuto a quota tale che non potrà essere allagato.

Per facilitare gli accessi alla nuova stazione merci dalle varie provenienze ed il passaggio di treni o tradotte da una all'altra delle linee affluenti a Roma e fra i vari impianti, si provvede ad istituire nuove linee di allacciamento, il quadruplicamento od il raddoppio di quelle esistenti, nonchè a sistemare opportunamente gli impianti del piazzale interno della stazione Tuscolana.

Data infine la vicinanza alla zona della Esposizione della stazione di Magliana sulla linea di Pisa, si provvede anche all'ampliamento degli impianti dei servizi viaggiatori e merci a piccola velocità della stazione stessa, con la costruzione di un nuovo fabbricato viaggiatori.

Tutti gli accennati provvedimenti importano una spesa totale di lire 1,200 milioni e richiedono un impiego di mano d'opera di circa 35.800.000 giornate. (*Vivissimi applausi*).

b) *Linee dei Castelli Romani.* — Poichè i Castelli Romani saranno indubbiamente meta di gite da parte dei visitatori dell'Esposizione, si provvede a migliorare il relativo servizio ferroviario mediante:

la elettrificazione delle linee;

la istituzione di appositi impianti nella stazione di Roma Termini per la partenza e l'arrivo dei treni;

il prolungamento fino all'abitato delle linee di Frascati e di Velletri;

l'istadamento dei treni di Albano sulla linea di Cassino nel tratto Bivio Mandrione-Ciampino mediante la costruzione di un opportuno allacciamento della linea da Albano a quest'ultima stazione.

Tale istradamento, oltre che accelerare i tempi di percorso dei treni, consente la rimozione di circa 11.5 chilometri di linea con la conseguente soppressione di 14 passaggi a livello, dei quali sei molto importanti, in questi compreso quello di Porta Furba con la via Tuscolana, per cui ne risentirà grande vantaggio anche la pubblica viabilità in specie per le relazioni di Roma con Frascati e con la Cinecittà.

L'importo complessivo dei provvedimenti, è di lire 41 milioni e le giornate di mano d'opera cui danno luogo sono 1.200.000. (*Vivi applausi*).

c) *Servizi ferroviari di tutta la rete.* — Le linee e gli impianti vari della rete, che già al presente appena rispondono alle esigenze del traffico, non potrebbero certamente fronteggiare quello molto maggiore che sarà determinato sia dall'allestimento dell'Esposizione, sia dall'afflusso dei visitatori, e molti impianti hanno ancora un aspetto antiquato e poco decoroso, non rispondente alla circostanza.

Si renderà perciò necessario aumentare la potenzialità di molti impianti di stazione, ampliare e ricostruire molti fabbricati viaggiatori, migliorare la circolazione dei treni con qualche raddoppiamento di binario, con l'impianto di nuovi posti di incrocio e di binari di precedenza, con la sistemazione di ponti, rinnovamento di binario, impianti di blocco, impianti per esercizio con dirigente centrale, sistemazione di segnalamento e nuovi impianti e sistemazioni di apparati centrali.

Numerosi sono i provvedimenti che si vanno all'uopo attuando.

In particolare:

nelle stazioni di confine vengono ampliati tutti i piazzali interni, i fabbricati viaggiatori in parte (quelli di Ventimiglia, Bardonecchia, Como, Tarvisio e San Candido) ricostruiti a nuovo, e gli altri (quelli di Domodossola, Postumia, Piedicolle, Fiume e Brindisi) ampliati e migliorati. L'importo di tali lavori è di circa 70 milioni di lire.

A Torino, Milano, Venezia, Trieste, Genova, Napoli, Palermo e Messina si provvede all'ampliamento ed alla sistemazione dei servizi viaggiatori. Vengono costruiti nuovi fabbricati di stazione a Milano per le Varesine, a Venezia, a Trieste, ad Alessan-

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

dria, ad Asti ed a Messina. A Torino, con una spesa di circa 90 milioni, vengono eseguiti radicali sistemazioni agli impianti e vengono opportunamente adattati gli attuali fabbricati in modo da migliorare sensibilmente il servizio viaggiatori. A Genova il provvedimento di sistemazione si estende ai servizi merci ed assume particolare entità per le condizioni topografiche delle tre stazioni di Brignole, Piazza Principe e Sampierdarena. È in corso la costruzione di un nuovo raccordo diretto fra la stazione di Principe e le linee per Torino e Milano, onde sollevare il tratto di linea Sampierdarena-Principe, ora saturo, o che non potrebbe assolutamente sopporre all'aumento del traffico. Viene inoltre quadruplicato il binario fra le stazioni di Principe e di Brignole. L'importo complessivo della spesa per le stazioni sopraindicate si prevede di lire 760 milioni.

Sistemazioni di minore importanza, ma sempre ragguardevoli, vengono pure eseguite a Padova, Mestre, Verona, Brescia, Novara, Spezia, Bologna, Civitavecchia e Taranto per un complesso di spesa di lire 94 milioni.

A Bologna viene poi costruita una nuova e grande stazione di smistamento e di riordino dei treni merci per il cospicuo importo di 110 milioni di lire.

Sulla linea della Riviera Ligure occidentale vengono ricostruiti in muratura tutti i fabbricati viaggiatori, che ancora esistono a struttura di legname, e cioè quelli di Finale, Vado, Cogoleto, Pietra Ligure, San Lorenzo, Spotorno, Ceriale, Noli, Varazze. Anche a Quarto sulla Riviera di Levante venne ricostruito il fabbricato viaggiatori. Queste ricostruzioni importano 35 milioni di spesa.

Sui tratti di linea Arona-Domodossola, Bordighera-San Remo e Orte-Terni viene attuato il raddoppio del binario con spese che si prevedono rispettivamente di milioni 140 e 40, e cioè in totale milioni 180.

Inoltre a Villa San Giovanni ed a Messina si provvede anche ad una opportuna trasformazione delle attuali invasature per le navi traghetto, in modo da renderle adatte alle nuove navi di maggiore ampiezza, di cui è cenno in appresso, nonché alla costruzione a Messina di una nuova invasatura con i relativi ponti mobili, per una spesa totale di 32 milioni di lire.

Infine, per i maggiori bisogni del parco rotabili e per altre necessità viene provveduto all'ampliamento ed alla sistemazione di alcune officine e squadre rialzo di materiale mobile, di alcune officine dei lavori e di alcuni

magazzini approvvigionamenti, per un importo di 150 milioni di lire.

Complessivamente, per i miglioramenti che vengono eseguiti sulle linee e impianti della rete, si raggiunge la cospicua spesa di lire 1,743 milioni e si impiegheranno 46.300.000 giornate di mano d'opera. (*Applausi*).

d) *Visibilità nome stazioni; abbellimenti vari; uffici informazioni.* — Per assicurare una sufficiente e comoda visibilità dei nomi delle stazioni, tanto di giorno che di notte, verranno sistemate le iscrizioni, in modo che il viaggiatore possa distinguere e leggere agevolmente da una parte e dall'altra della linea il nome di tutte le stazioni, sia quando sta per giungere, sia quando si trova già col treno fermo in stazione.

Per il 1942 si intende di attuare il provvedimento su tutte le linee, ed all'uopo è stata prevista una spesa di lire 25 milioni, cui fa riscontro un impiego di mano d'opera per 800.000 giornate.

Sarà anche provveduto, per la stessa data, all'abbellimento floreale delle stazioni e dei vari impianti della rete. Nelle stazioni principali vi provvederà direttamente l'Amministrazione ferroviaria: nelle stazioni minori si utilizzeranno le iniziative dei titolari degli impianti, guidandoli con opportuni consigli ed aiutandoli finanziariamente.

La sistemazione della visibilità dei nomi delle stazioni e l'abbellimento floreale degli impianti si completeranno con la eliminazione di ogni indicazione pubblicitaria sui fabbricati ed altre opere nell'ambito delle stazioni, provvedendo tempestivamente alla rescissione dei contratti di appalto.

Analogo provvedimento di rescissione sarà preso nei confronti dell'appalto della pubblicità nelle carrozze viaggiatori per migliorare sempre più l'estetica nell'interno delle carrozze stesse.

Verrà infine aumentato, estendendolo ad altre stazioni oltre quelle nelle quali già funzionano, il numero degli Uffici informazioni, che hanno dato ottima prova e sono oltremodo utilizzati ed apprezzati dal pubblico.

e) *Elettrificazione.* — È intendimento di continuare ed accelerare lo sviluppo del programma di elettrificazione in corso, in modo da avere per l'epoca della Esposizione completamente elettrificate le grandi arterie che convergono a Roma dai maggiori transiti internazionali, ciò che importa la elettrificazione dei tronchi di linea: Domodossola-Milano, Luino-Gallarate, Trento-Verona-Bologna, Cervignano-Venezia-Bologna, tutta la



XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

linea adriatica, della quale è ancora da elettrificare il tratto Ancona-Pescara-Foggia-Bari-Brindisi-Lecce, la linea più breve congiungente Napoli con Taranto e Brindisi e cioè il Tirreno con lo Jonio e coll'Adriatico, Battipaglia-Potenza-Taranto-Brindisi, e le due principali arterie della Sicilia: Messina-Palermo e Messina-Catania-Siracusa.

Queste elettrificazioni, insieme a quelle delle linee dei Castelli Romani e delle linee: Voghera-Piacenza, Lucca-Viareggio, Terontola-Foligno, Caserta-Cancello-Napoli, Pisa-Lucca-Pistoia, Pisa-Empoli-Rifredi, Civitavecchia-Orte, Cancello-Torre Annunziata, costituiscono il terzo gruppo che comprende 2.560 chilometri di linea, dei quali 745 a doppio binario.

Si provvederà inoltre anche alla trasformazione del sistema di trazione elettrica da corrente alternata trifase a corrente continua sul tratto Genova-Viareggio, allo scopo di rendere sempre più celeri le comunicazioni della Liguria e del Piemonte con Roma, e di poter estendere fino a Genova i servizi con elettrotreni. (*Vivi applausi*).

Con tale provvedimento si potranno anche migliorare in modo sensibile le comunicazioni di Genova con la Riviera di Levante, mettendo in servizio elettromotrici veloci, con le quali si potrà ridurre notevolmente l'attuale tempo di percorso dei treni locali tra Genova e Sestri.

L'importo complessivo delle dette elettrificazioni è di circa 3 miliardi di lire, ed i relativi lavori daranno luogo a circa 90,000,000 di giornate di mano d'opera. (*Applausi*).

Infine, per maggiormente assicurare l'alimentazione dell'energia elettrica sia alle nuove linee elettrificate sia alle esistenti, è in corso la costruzione di un grande impianto idroelettrico a Bressanone, capace di produrre 400 milioni chilowattore, per il quale è prevista una spesa di lire 150,000,000 ed un impiego di 4,400,000 giornate di mano d'opera.

Allo stesso scopo è pure in corso la costituzione, ai sensi del Regio decreto-legge 19 febbraio 1939-XVII, n. 248, e con la partecipazione dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, della Società Anonima « Larderello » incaricata della ricerca e della coltivazione dei giacimenti minerari di vapori e gas, comunque suscettivi di essere utilizzati per la produzione di energia elettrica: essa ha già iniziato il suo funzionamento sotto il controllo delle Ferrovie dello Stato fin dal 1° gennaio corrente anno con un intenso programma di sviluppo.

Infatti cogli impianti recentemente attivati la produzione è già stata portata da 100 a circa 450 milioni di chilowattore.

Il programma in corso di svolgimento prevede l'impianto di nuove centrali in modo da portare la produzione annua a 700 milioni di chilowattore entro il 1941, a 1.100 milioni entro il 1943 e ad un miliardo e mezzo di chilowattore entro il 1945. (*Vivi applausi*).

Pertanto, svolgendo questo programma parallelamente alla estensione della trazione elettrica, le Ferrovie dello Stato raggiungeranno un complesso di produzione di energia che ha potuto loro permettere di fornire, ad ottime condizioni, l'energia occorrente alla nuova Zona Industriale di Apuania, e che potrà corrispondere alle necessità future ferroviarie per tutto il programma dei 9.000 chilometri di elettrificazione.

**Materiale mobile.** — L'eccezionale movimento viaggiatori che si verificherà in occasione dell'Esposizione del 1942, importerà l'intensificazione dei treni ordinari, nonché l'effettuazione di un notevole numero di treni straordinari.

Per mettere il parco in condizioni di poter soddisfare a queste nuove esigenze, è stata già commessa all'industria privata l'ordinazione di 137 locomotive elettriche, 46 elettromotrici, 40 carri riscaldatori, 395 automotrici con motori a nafta, 150 carrozze e carrelli di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe, 750 carrozze a carrelli di 3<sup>a</sup> classe, 80 carrozze di tipo leggero a due assi di 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> classe, 220 carrozze di tipo leggero a due assi di 3<sup>a</sup> classe per un importo di spesa di lire 1,125 milioni, ed è in preparazione l'ordinazione di altri 4 elettrotreni, 20 treni elettrici bloccati e di altre 150 motrici per un importo di 200 milioni di lire.

Anche il parco carri, appena sufficiente ai bisogni attuali, aveva bisogno di essere incrementato per fronteggiare il maggior traffico merci. Si sono perciò commesse le ordinazioni per 5.000 nuovi carri merci, dei quali 850 frigoriferi e 50 serbatoi, per una complessiva spesa di 275 milioni di lire.

Inoltre, per assolvere più rapidamente e con minore impegno di personale di scorta al maggior traffico merci, si è ritenuto necessario che tutti i treni dispongano del freno continuo automatico.

L'applicazione del detto freno è in corso e per essa è prevista una spesa di 650 milioni di lire.

Infine, in vista di un maggior traffico anche attraverso lo Stretto di Messina, è stato riconosciuto necessario, data l'età avanzata

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

e la limitata portata (8 carri per viaggio) di due delle attuali navi traghetto, di provvedere alla fornitura di due nuove navi di tipo moderno e di maggiore ampiezza (26 carri per viaggio). Per la relativa ordinazione, che sarà fatta quanto prima, è prevista una spesa di lire 70.000.000, ma il provvedimento, che richiede anche i lavori alle invasature di Villa San Giovanni e di Messina, di cui si è fatto sopra cenno, per un ammontare di lire 32 milioni, importa complessivamente una spesa di lire 102 milioni.

In totale per l'adeguamento del parco del materiale mobile s'incontrerà una spesa di 2,320 milioni di lire e saranno impiegate 66,500,000 giornate di mano d'opera.

Complessivamente, per l'attuazione di tutto il programma su esposto è prevista una spesa di lire 8,480 milioni e un impiego di mano d'opera negli stabilimenti di produzione e nei cantieri di lavoro di circa 245,000,000 giornate di lavoro (*Vivissimi applausi*).

*Miglioramento dei servizi.* — Indipendentemente dai sensibili miglioramenti, che si avranno man mano che si svilupperà il programma, cui ho accennato, si cerca giornalmente di rendere i servizi ferroviari sempre più rispondenti alle esigenze del secolo fascista.

Il numero dei treni è in continuo aumento, come sono in aumento le velocità assolute e commerciali.

E non ci si ferma, perchè, come ha detto il Duce, chi si ferma è perduto.

Lo scorso anno fu fatta una prova di velocità sulla linea Roma-Napoli, percorrendo 214 chilometri in un'ora e 18 minuti, ciò che rappresenta una velocità commerciale di 165 chilometro-ora. Quanto prima faremo un'altra prova sulla Firenze-Milano, il cui percorso, nonostante che il tratto sia in condizioni planimetriche ed altimetriche più difficili, speriamo di effettuare in solo 2 ore con un elettrotreno identico a quello che abbiamo inviato alla Esposizione di New-York. (*Vivissimi applausi*). Saremo così lieti di provare al Nord America, Paese che è l'avanguardia delle costruzioni elettriche, che questo nostro elettrotreno di concezione e fabbricazione completamente, al cento per cento, italiana, batte qualsiasi primato mondiale di velocità e di comodità per i passeggeri. (*Vivissimi applausi*).

Ma la ricerca delle massime velocità non distoglie l'Amministrazione da quella, sempre più diligente, delle maggiori comodità per il pubblico. E perciò, mentre si perfezionano rapidamente la linea e l'armamento, si cura, in ogni particolare, lo studio e la costruzione

del materiale mobile per attenuare sempre più i fastidi e rendere maggiormente confortevole il viaggio. Come lo dimostrano i nuovi elettrotreni, che rappresentano un notevole miglioramento rispetto ai primi entrati in servizio.

Nonostante i numerosi lavori in corso, e nonostante che ad alcuni transiti dell'estero continuano a verificarsi sensibili ritardi nella consegna dei treni internazionali, ritardi che si ripercuotono nelle comunicazioni interne, la regolarità del nostro servizio ferroviario è portata come esempio all'estero. È recente il riconoscimento di una numerosa comitiva di tecnici ferroviari inglesi venuti per un viaggio d'istruzione in Italia. E non soltanto il servizio ordinario viene svolto con puntualità esemplare, ma anche il servizio straordinario, che di frequente si presenta per adunate, da eseguirsi in breve tempo, di cifre imponenti di viaggiatori, e per trasporti, anche improvvisi, d'intensità considerevole e d'importanza eccezionale per il Paese, si svolge con regolarità impeccabile. (*Applausi*).

Camerati, ho finito questa esposizione, purtroppo abbastanza prolissa, per quanto mi sia sforzato di renderla più breve possibile.

Spero di essere riuscito a dare alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni la sensazione della imponente massa di lavoro, che sta forgiandosi nelle fucine del Ministero delle comunicazioni. Lavoro duro e complesso che viene eseguito con fede, disciplina e tenacia da tutto il personale di tutte le amministrazioni (*Vivissimi applausi*) e dalle Milizie dipendenti dal Ministero delle comunicazioni, al quale personale e Milizie pertanto rivolgo il più vivo elogio e l'espressione del mio compiacimento. (*Vivissimi applausi*).

Voi avete udito dalla sicura ed appassionata parola dei Camerati, che sotto gli ordini del Duce presiedono ai Ministeri militari, quale sia, nella più intensa ed armonica fusione di uomini e di mezzi, la preparazione di tutti gli italiani per qualsiasi evento segnato dal destino per l'avvenire del nostro Paese.

Ma a tale preparazione si affianca, ugualmente ferma e quadrata, la mobilitazione di tutte le energie fatiche e di lavoro, del nostro grande popolo che marcia vittorioso nel fecondo solco delle opere di civiltà e di pace tracciatogli con serena e cosciente volontà dal Capo.

Risuona tuttora squillante l'eco delle sue bronzee parole lanciate dall'alto del fatidico Campidoglio nel Gran Rapporto tenuto il 20 aprile di questo XVII anno

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

dell'Era Fascista per il disciplinato coordinamento di tutte le energie nazionali che dovranno rendere l'Esposizione Mondiale del 1942 degna di Roma, dell'Italia Fascista e del titolo di « Olimpiade della Civiltà ».

Obbedendo all'alto comandamento ci siamo imposti anche noi un accelerato ritmo di lavoro nei diversi e variati settori di attività che dipendono dall'Amministrazione delle comunicazioni.

Saranno così ultimati e funzionanti nel 1942 i due nuovi cavi Sicilia-Tripoli e Brindisi-Durazzo e saranno inaugurati nuovi cavi sotterranei che faciliteranno ogni comunicazione telefonica nel Paese e coll'estero.

Saranno varate 400.000 tonnellate di navi oggi impostate sugli scali da quelle da carico ai superbi dominatori degli oceani tipo super « Vittoria » (*Vivi applausi*), mentre contemporaneamente si svolgerà il nostro programma decennale che ci darà armate 2.000.000 di tonnellate di nuovissime e veloci unità di carico destinate a portare ai primissimi posti l'efficienza della nostra Marina mercantile. (*Vivi applausi*).

Lanceremo, inoltre, attraverso il sacro sottosuolo dell'Urbe, i più moderni e veloci convogli, prodotti dalla nostra tecnica ferroviaria, per congiungere l'epicentro di Roma con l'Esposizione, trasportando in pochi minuti l'imponente massa di 34.000 persone all'ora nei due sensi, avvicinando sempre più Roma al suo mare. (*Applausi*).

Ecco come nel 1942 saranno elettrificati 7800 chilometri di linea formanti lo scheletro basilare delle Ferrovie italiane, meraviglioso complesso di elettrificazione che non ha confronto con quello di nessun altro Paese del mondo. (*Vivi applausi*).

Ecco infine come saranno potenziati e migliorati tutti i mezzi della rete ferroviaria di Stato, dall'armamento agli impianti di segnalazione, dalle automotrici ai potenti locomotori, dalle nuove vetture ai velocissimi elettrotreni, alle nuove stazioni di Roma, che, nelle sue linee grandiose, rappresenterà l'unione nella sua continuità spirituale dell'Impero della Roma dei Cesari all'Impero della Roma di Mussolini. (*Vivissimi applausi*).

E questo grandioso complesso di lavoro, o Camerati, « ci piace vederlo » — come il Duce disse a chiusura del Suo discorso sul Campidoglio — « ci piace vederlo come simbolo delle volontà umane tese nello sforzo di realizzare la pace, sulle basi durature e veramente incrollabili della giustizia che sa conciliare le sue leggi eterne con quelle della vita ». (*Vivissimi prolungati ripetuti 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 delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939 al 30 giugno 1940, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella A).

Lo pongo a partito.

(È approvato).

## ART. 2.

L'Amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939 al 30 giugno 1940, ai termini del Regio decreto-legge 23 aprile 1925, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 1 — Tabelle B e C).

Lo pongo a partito.

(È approvato).

## ART. 3.

L'Amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939 al 30 giugno 1940, ai termini del Regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 2 — Tabelle D ed E).

Lo pongo a partito.

(È approvato).

## ART. 4.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939 al 30 giugno 1940, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 3 — Tabelle F e G).

Lo pongo a partito.

(È approvato).

ART. 5.

L'ammontare del Fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1939-40, in lire 900,000,000.

Lo pongo a partito.

(È approvato).

Dichiaro approvato lo stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario 1939-40.

**Approvazione del disegno di legge: 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.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: 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. (Stampato n. 57-A).

È aperta la discussione su questo disegno di legge.

Invito il relatore Consigliere nazionale Fera a riferire su di esso.

FERA, *Relatore*. Rinunzio a parlare.

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

Procediamo all'esame degli articoli. Se ne dia lettura, nel testo concordato tra Commissione e Governo.

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

ART. 1.

Sono convertiti in legge, con approvazione complessiva, senza modificazioni, i Regi decreti-legge emanati fino al 10 marzo 1939-XVII, indicati nelle sedici tabelle (lettere A e Q) annesse alla presente legge, stralciando dalla tabella E il Regio decreto-legge 30 gennaio 1939-XVII, n. 146; dalla tabella F il Regio decreto-legge 9 febbraio 1939-XVII, n. 126; dalla tabella I il Regio decreto-legge 25 gennaio 1939-XVII, n. 204; e dalla tabella O i Regi decreti-legge 28 novembre 1938-XVII, n. 2138, e 9 febbraio 1939-XVII, n. 271, contemplati nei successivi articoli 2, 3, 4 e 5.

Sono convalidati i decreti Reali, emanati fino alla data predetta, indicati nella tabella R annessa alla presente legge, per prelevazioni di somme dal Fondo di riserva per le spese impreviste.

(È approvato).

ART. 2.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 9 febbraio 1939-XVII, n. 126, concernente le norme di attuazione e di integrazione delle disposizioni di cui all'articolo 10 del Regio decreto-legge 17 novembre 1938, numero 1728, relative ai limiti di proprietà immobiliare e di attività industriale e commerciale per i cittadini italiani di razza ebraica, con le seguenti modificazioni:

*Nell'articolo 23, il n. 3 del comma secondo è sostituito dal seguente:*

3°) Da un ingegnere designato dal Sindacato fascista degli ingegneri, quando si tratti di fabbricati urbani, o da un dottore agronomo designato dal Sindacato fascista dei tecnici agricoli, quando si tratti di terreni.

*Nell'articolo 71, comma primo, alle parole categoria a) dell'articolo 52, sono sostituite le parole: categoria c) dell'articolo 52.*

*Nell'articolo 76, dopo il primo comma è aggiunto il seguente:*

Agli effetti delle imposte dirette, l'equiparazione suddetta riguarda esclusivamente i redditi propri dell'Ente.

(È approvato).

ART. 3.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 25 gennaio 1939-XVII, n. 204, concernente il trattamento economico al personale delle scuole paracadutisti, con la seguente modificazione:

*Dopo l'articolo 10, è aggiunto il seguente:*

Art. 11. — Le indennità previste dal presente decreto relativamente al personale nazionale ed indigeno in servizio nella Libia, sono concesse con decorrenza dal 1° gennaio 1938-XVI.

(È approvato).

ART. 4.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 novembre 1938-XVII, n. 2138, concernente l'unificazione e semplificazione dell'accertamento e della riscossione dei contributi dovuti dagli agricoltori e dai lavoratori dell'agricoltura per le associazioni profes-

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

sionali per l'assistenza malattie, per l'invali-  
dità e vecchiaia, per la tubercolosi, per la  
maternità, per l'assicurazione obbligatoria  
degli infortuni sul lavoro e per la correspon-  
sione degli assegni familiari, con la seguente  
modificazione:

*Nell'articolo unico, 1° comma, alle parole  
a decorrere dal 1° luglio 1939, sono sostituite  
le parole: a decorrere dal 1° gennaio  
1940.*

(È approvato).

ART. 5.

È convertito in legge il Regio decreto-  
legge 9 gennaio 1939-XVII, n. 271, concer-  
nente la modificazione dell'ordinamento dei  
servizi e dei ruoli organici del Ministero delle  
Corporazioni, con le seguenti modificazioni:

*Il primo comma dell'articolo 2 è sostituito  
dal seguente:*

Un quinto dei posti disponibili nella  
prima attuazione del presente decreto, nel  
grado iniziale di gruppo A del predetto ruolo  
amministrativo centrale del Ministero, potrà  
essere conferito mediante concorso per titoli  
ed esami, al quale potranno partecipare,  
senza limiti di età, gli impiegati di ruolo di  
gruppo B e C, in servizio presso le Ammini-  
strazioni statali, e gli impiegati avventizi,  
giornalieri, a contratto, cottimisti, o comun-  
que non di ruolo, che alla data del bando di  
concorso prestino servizio presso le Ammini-  
strazioni statali da almeno due anni. I con-  
correnti dovranno essere in possesso del ti-  
tolo di studio previsto dalle vigenti disposi-  
zioni per l'ammissione al ruolo medesimo.

*Il primo comma dell'articolo 10 è sostituito  
dal seguente:*

I posti disponibili nella prima attua-  
zione del presente decreto nel grado iniziale  
del ruolo degli aiutanti e coadiutori (gruppo B)  
è di quello degli assistenti (gruppo C) del  
Real Corpo delle miniere potranno essere con-  
feriti mediante concorso per titoli ed esami,  
al quale potrà partecipare — senza limiti di  
età — il personale di ruolo di gruppo C, in  
servizio presso le Amministrazioni statali,  
e il personale avventizio, giornaliero, a con-  
tratto, cottimista, o comunque non di ruolo,  
purchè alla data del bando di concorso sia  
in servizio da almeno due anni presso le  
Amministrazioni statali. I concorrenti do-  
vranno essere in possesso del titolo di studio  
prescritto dalle vigenti disposizioni per l'am-  
missione ai rispettivi gruppi.

*Alla Tabella I, ruoli organici del Corpo  
Reale delle miniere, allegata al decreto-legge,  
sono sopresse le parole: « Ruolo d'ordine ».*

(È approvato).

(Per le Tabelle vedi Stampato n. 57-A).

PRESIDENTE. Dichiaro approvato il di-  
segno di legge.

**Approvazione del disegno di legge: Modifica-  
zioni all'ordinamento giudiziario.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca  
la discussione del disegno di legge: Modifica-  
zioni all'ordinamento giudiziario. (*Stampato  
n. 18-A*).

È aperta la discussione su questo disegno  
di legge.

Invito il relatore Gianturco a riferire su  
di esso.

GIANTURCO, *Relatore*. Rinunzio a parlare.

PRESIDENTE. Non essendovi oratori  
iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, di-  
chiaro chiusa la discussione.

Procediamo all'esame degli articoli. Se ne  
dia lettura, nel testo concordato tra Com-  
missione e Governo.

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

ART. 1.

Per la durata di due anni dal giorno della  
entrata in vigore della presente legge gli  
uditori di pretura potranno, per necessità di  
servizio, dopo almeno tre mesi di tirocinio,  
essere destinati con funzioni di vice-pretore  
nelle preture indicate nella tabella allegata  
al Regio decreto 12 maggio 1930-VIII, n. 663,  
ovvero a reggere temporaneamente preture  
prive di titolare o posti vacanti di pretore  
in sottordine. Tuttavia non potranno otte-  
nere il passaggio al grado 10° con la nomina  
effettiva a vice pretore nè conseguire la mag-  
giore indennità di cui all'ultima parte del-  
l'articolo 2 della legge 17 aprile 1930-VIII,  
n. 421, se non dopo sei mesi di tirocinio.  
Ugualmente solo da detta nomina effettiva  
decorreranno i termini stabiliti nell'articolo 3  
della legge stessa per la presentazione agli  
esami per pretore aggiunto e per l'avanza-  
mento al grado 9°.

(È approvato).

ART. 2.

È abrogata la disposizione contenuta nel  
primo capoverso dell'articolo 2 della legge  
5 giugno 1933-XI, n. 557, ai sensi della quale  
non può partecipare al concorso per le pro-  
mozioni in Corte di appello il magistrato che

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

sia preceduto in graduatoria da colleghi, i quali non abbiano l'anzianità necessaria per prendervi parte.

La presente disposizione si applica anche per il concorso indetto per le promozioni in Corte d'appello da conferirsi nel 1940.

(È approvato).

ART. 3.

All'articolo 1 del Regio decreto 4 giugno 1936-XIV, n. 1178, è aggiunto il seguente comma:

È tuttavia in facoltà del Ministro di derogare, tutte le volte che necessità di servizio lo richiedano, alla distribuzione per gradi del personale di cancelleria e segreteria negli uffici giudiziari e nel Ministero, ferme restando le dotazioni d'organico per i singoli gradi fissati dall'ordinamento in vigore.

(È approvato).

ART. 4.

All'articolo 8 del Regio decreto-legge 5 novembre 1931-X, n. 1444, sono aggiunti i seguenti comma:

Per la durata di un triennio dal giorno di entrata in vigore della presente legge il servizio prestato negli uffici tavolari o negli uffici giudiziari dipendenti da altri ministeri è equiparato, per gli effetti di cui al comma che precede, al servizio di dirigente nelle cancellerie delle preture.

La predetta disposizione è applicabile anche ai funzionari di cancelleria addetti al Ministero della giustizia o ad altri Ministeri, che entro un anno dalla data sopra indicata conseguano il diritto alla promozione al grado superiore.

(È approvato).

ART. 5.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

(È approvato).

PRESIDENTE. Dichiaro approvato il disegno di legge.

**Presentazione  
del bilancio preventivo della Camera.**

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il camerata Fani, Questore della Camera. Ne ha facoltà.

FANI, Questore. Mi onoro di presentare alla Camera il bilancio preventivo delle spese interne della Camera dei Fasci e delle Corporazioni per l'esercizio finanziario 1939-40.

PRESIDENTE. \*Do atto al Questore, Camerata Fani, della presentazione del bilancio preventivo della Camera dei Fasci e delle Corporazioni per l'esercizio finanziario 1939-40. Sarà stampato e distribuito.

**Sull'ordine del giorno.**

PRESIDENTE. Lunedì 22 maggio, alle ore 15,30, la Camera si riunirà in Comitato Segreto. Alle ore 16, riunione pubblica, con il seguente ordine del giorno:

*Discussione dei seguenti disegni di legge:*

1. 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)

2. 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)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**La riunione termina alle 18.**

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI  
DOTT. ALBERTO GIUGANINO