

CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

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

ASSEMBLEA PLENARIA

XXII.

RESOCONTO STENOGRAFICO

DELLA RIUNIONE DI MARTEDÌ 23 APRILE 1940-XVIII

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRANDI

INDICE

	<i>Pag.</i>
Congedi	503
Comunicazioni del Presidente.	503
Nomina di un Segretario della Presidenza	504
PRESIDENTE	504
Nomina di un Commissario	504
PRESIDENTE	504
Ritiro di un disegno di legge	504
PRESIDENTE	504
Registrazioni con riserva.	504
PRESIDENTE	504
Giuramenti	504
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX	505
PIERANTONI	505
PALA	507
AGAZZI	510
BERTAGNA	512
LIVERANI AUGUSTO	514
CENZATO	517
Disegno di legge (Approvazione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero per gli scambi e le valute per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX	521
Disegno di legge (Discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX	521
GORLA	521
FERRARIO ARTEMIO	525
PEVERELLI GIUSEPPE	527

La riunione comincia alle 9.30.

GAETANI, *Segretario*, legge il processo verbale della riunione del 15 marzo.
(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che ho concesso congedi ai Consiglieri nazionali: Adinolfi, Amato, Basile, Bloise, Boccadifuoco, Bologna, Bonucci, Calza Bini, Campagnoli, Carraroli, Cerutti Giuseppe, Colombati, Diaz Marcello, Di Giacomo Amatore, Di Marzo Vito, Fotticchia, Franca, Ghigi, Hemmeler, Lucentini, Magnini, Marinoni, Motta, Oppo, Orlando Luigi, Paolini Aldo, Pellegrini, Pinchetti, Pompei, Rabotti, Ricci Giorgio, Rizzo di Grado, Rocca-Ladislao, Sequi, Valery, Vitale.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che con decreti del Duce in data 27 febbraio e 4 marzo 1940-XVIII è stata riconosciuta la qualità di Consigliere nazionale della Camera dei Fascisti e delle Corporazioni rispettivamente ai fascisti Cabella e Ferrario Giambattista.

Con decreto del Duce del 4 marzo 1940-XVIII il fascista Longo è decaduto dalla carica di Consigliere nazionale della Camera dei Fascisti e delle Corporazioni; con successivo decreto del 6 marzo gli è stata nuovamente riconosciuta la qualità di Consigliere nazionale.

Con decreto del Duce in data 28 marzo 1940-XVIII sono decaduti dalla carica di Consigliere nazionale della Camera dei Fascisti e delle Corporazioni i fascisti: Benetti, Biag-

gini, Biaggioni, Bolondi, Bonato, Bozzi, Campanile Francesco, Catto, Comini, D'Andrea, Foscari, Glarey, Guggino, Lambertenghi, La Monaca, Mancini Ivran, Messina, Pasqualucci, Perone, Poggi, Righi, Rigi Luperti, Scaglione, Scarantino, Sommariva, Stampini e Turlà.

Con decreto della stessa data è stata riconosciuta la qualità di Consigliere nazionale della Camera dei Fasci e delle Corporazioni ai fascisti: Alzona, Benagli, Besta, Bosco, Consonni, Della Valle, Ercolani, Fantozzi, Feliciani Fernando, Ferrario Carlo, Ferrazzani, Galanzino, Giannantoni Camillo, Gino, Intorre, Jannelli Vincenzo, Maiorino, May Savina, Menzione, Piva, Quaglio, Radogna, Saltalamacchia, Savorgnan di Montaspro, Servidori, Sterle, Valli Antonio e Vanelli.

Con lo stesso decreto, inoltre, è stata confermata la qualità di Consigliere nazionale della Camera dei Fasci e delle Corporazioni ai fascisti: Di Marsciano, Tosi e Ongaro Almerigo.

Con decreti del Duce in data 2 e 4 aprile 1940-XVIII è stata riconosciuta la qualità di Consigliere nazionale della Camera dei Fasci e delle Corporazioni rispettivamente ai fascisti Bodini e Maggi Pecoraro.

Nomina di un Segretario della Presidenza.

PRESIDENTE. Comunico di aver chiamato a far parte dell'Ufficio di Presidenza, in qualità di Segretario, il camerata Pettini Domenico.

Nomina di un Commissario.

PRESIDENTE. Comunico che, in seguito alle dimissioni rassegnate dal Consigliere nazionale Peverelli Carlo, ho chiamato il Consigliere nazionale Censi a far parte della Commissione delle Assemblee legislative che dovrà dare il proprio parere sui progetti di riforma dei Codici.

Ritiro di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che la Commissione legislativa dell'industria, alla quale era stato deferito il disegno di legge n. 202, presentato dal Ministro delle corporazioni il 15 maggio 1939-XVII, riguardante l'istituzione della patente di mestiere per l'esercizio di alcune attività artigiane, non ha ritenuto di approvarlo.

Poichè è scaduto il termine prescritto per l'approvazione dall'articolo 16 della legge 19 gennaio 1939-XVII, n. 129, il disegno di legge è stato cancellato dall'ordine del giorno, dovendo considerarsi ritirato, ai sensi dell'articolo 42 del Regolamento della Camera dei Fasci e delle Corporazioni.

Registrazioni con riserva.

PRESIDENTE. Il Presidente della Corte dei Conti ha trasmesso l'elenco delle registrazioni eseguite con riserva nella prima quindicina del mese di marzo 1940-XVIII.

Giuramenti.

PRESIDENTE. Sono presenti nell'Aula alcuni Consiglieri nazionali, che ancora non hanno prestato giuramento. Li invito a giurare. (*Sorge in piedi e con lui si alzano i Ministri e i Consiglieri nazionali*).

Leggo la formula del giuramento.
(*Legge la formula*).

ALZONA. Giuro!
BENAGLI. Giuro!
BESTA. Giuro!
BODINI. Giuro!
BOSCO. Giuro!
CABELLA. Giuro!
CONSONNI. Giuro!
DELLA VALLE. Giuro!
ERCOLANI. Giuro!
FANTOZZI. Giuro!
FELICIANI FERNANDO. Giuro!
FERRARIO CARLO. Giuro!
FERRARIO GIAMBATTISTA. Giuro!
FERRAZZINI. Giuro!
GALANZINO. Giuro!
GIANNANTONI CAMILLO. Giuro!
GINO. Giuro!
INTORRE. Giuro!
JANNELLI VINCENZO. Giuro!
LONGO. Giuro!
MAGGI PECORARO. Giuro!
MAIORINO. Giuro!
MAY SAVINA. Giuro!
MENZIONE. Giuro!
PIVA. Giuro!
RADOGNA. Giuro!
SALTALAMACCHIA. Giuro!
SAVORGNAN DI MONTASPRO. Giuro!
SERVIDORI. Giuro!
STERLE. Giuro!
VALLI ANTONIO. Giuro!
VANELLI. Giuro!

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX. (*Stampato* n. 502).

È aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il camerata Pierantoni. Ne ha facoltà.

PIERANTONI. Il camerata Giarratana ha compilato, sul bilancio delle Ferrovie dello Stato, una relazione chiara e precisa. Tutti gli argomenti che interessano i diversi settori della vasta e complessa azienda sono stati da lui trattati in modo tale da dare una idea esatta di quella che è stata l'attività del grande organismo. Non mi soffermerò ad esaminare tutto il contenuto della detta relazione, ma desidero solo accennare ad alcuni punti che rivestono speciale importanza.

Tali sono:

1°) L'elettrificazione delle linee.

2°) La nuova grande stazione ferroviaria di Roma e la sistemazione degli impianti per l'E-42.

3°) La sistemazione degli impianti ferroviari di Genova e della Liguria.

4°) Ferrovie secondarie.

Le linee elettrificate, e in esercizio al 1° gennaio 1940-XVIII hanno uno sviluppo di chilometri 5.174, dei quali 3.246 a corrente continua e 1.928 a corrente trifase. A questi 5.174 di rete elettrificata delle Ferrovie dello Stato bisogna aggiungere i 1.829 chilometri delle Ferrovie concesse o secondarie delle quali mi occuperò in appresso.

Siamo dunque arrivati a preventivare la trasformazione di 9.670 chilometri.

Alla fine del 1942 dovrà essere compiuta la penultima tappa a 7.726. Così, mentre oggi la trazione elettrica assorbe i tre quarti del traffico totale, nel 1942 arriveremo a superare i quattro quinti.

Quale è la posizione dell'Italia, in tema di elettrificazione di fronte ad altri grandi Stati?

L'ultima statistica internazionale delle ferrovie è quella pubblicata nel 1938 che, naturalmente, si riferisce al 1937. Essa reca i seguenti sviluppi:

La Svizzera, federali e Loetschberg chilometri 2.360; la Francia, 3.000; la Germania, 2.260; la Svezia, 2.360; l'Inghilterra, 1.140; Stati Uniti, 4.299; questa ultima cifra

si riferisce alle sole ferrovie della classe A (con un prodotto, cioè, superiore ad annui dollari un milione). Tenendo conto delle altre linee si arriverebbe ad uno sviluppo di circa 9.000 chilometri. Le nostre ferrovie figurano per chilometri 3.929, ma oggi hanno raggiunto chilometri 5.174 più 1.800 alle ferrovie concesse, in tutto circa 7.000 chilometri. Senza, poi, tener conto del fatto che gli Stati Uniti d'America hanno una superficie di chilometri quadrati 7 milioni 839.063 contro chilometri quadrati 310.319 che ha l'Italia.

Come si vede, anche in questo settore la nostra Italia, l'Italia, cioè, forgiata da Mussolini ha saputo conquistare il primato. E non dovrò io dirvi dell'importanza enorme di tale primato.

E poi che siamo in tema di elettrificazione, mi sia consentita una breve digressione, pur restando in materia.

Intendo di far cenno alla elettrificazione delle ferrovie in Sicilia.

Fra i problemi che interessano l'isola che tanto amiamo e per la quale il Duce ha predisposto un piano di provvidenze che ne valorizzeranno sempre più le meravigliose risorse della natura, fra questi problemi, dico, v'ha quello dell'elettrificazione delle ferrovie.

Molte domande di concessione per la costruzione, in Sicilia, di impianti idroelettrici sono già in espletamento di istruttoria; il camerata Masetti, anzi, nella sua relazione per la conversione in legge del Regio decreto-legge 12 maggio 1938-XVI, ne ha fatto specifica menzione.

Si può affermare che v'è tutto un fervore di iniziative che viene controllato dal Ministro dei lavori pubblici nella cui zona di competenza esse rientrano.

Già il Regime ha emanato delle benefiche provvidenze per incrementare tali iniziative. Esse sono il contributo statale per la costruzione di serbatoi in Sicilia e Sardegna - Regio decreto-legge 12 maggio 1938-XVI - e il contributo straordinario per gli impianti idroelettrici in Sicilia e Sardegna - Regio decreto-legge 23 novembre 1939-XVIII, numero 1838 - non limitato ai soli serbatoi ma a tutte le opere.

A dare un impulso decisivo alla costruzione di tali impianti, utili, oltre che per la elettrificazione delle ferrovie anche per la irrigazione dei giardini di agrumi, vorrei pregare il Ministro delle finanze, quando le condizioni del bilancio lo consentiranno, di tenere in evidenza la possibilità di una maggiorazione dei contributi.

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

La relazione Giarratana si occupa, poi, della nuova grande stazione ferroviaria di Roma.

È inutile che io ne parli. Sappiamo che essa costituirà una nuova, colossale realizzazione del Regime.

Ma oltre la stazione vi è la sistemazione degli impianti ferroviari di Roma per l'E-42.

Senza addentrarci in particolari mi limiterò a dire che si tratta di un insieme di lavori imponenti che già incominciamo a vedere nelle loro linee gigantesche.

Tali lavori riguardano il servizio viaggiatori e il servizio merci, al fine di aumentare la potenzialità della linea di allacciamento delle varie stazioni di Roma e delle linee che vi affluiscono.

Finalmente altri lavori di portata eccezionale sono quelli che si riferiscono alla sistemazione degli impianti ferroviari di Genova e Liguria. Essa comprende l'ampliamento delle stazioni di Genova-Brignole, di Genova-Principe e di Sampierdarena; il collegamento delle due stazioni principali; doppi binari — raccordi e costruzione di nuovi fabbricati viaggiatori in sostituzione di vecchie baracche in legno; ampliamento e sistemazione generale della stazione di Sampierdarena.

Ed ora che, sommariamente, ho parlato di quelle che sono le realizzazioni di maggiore rilievo, realizzazioni già in atto o in marcia avanzata, vorrei far cenno, molto brevemente alle ferrovie concesse, e cioè alle ferrovie secondarie.

Queste ferrovie ebbero una prima disgrazia dalle origini. Vennero chiamate secondarie, quasi che fossero di secondaria importanza. In effetto esse rendono ed hanno reso servizi di peculiare necessità.

Valga, a titolo indicativo, il tenere in evidenza che esse allacciano, con i centri maggiori, paesi e località che, altrimenti, sarebbero avulsi dalla vita della Nazione, a meno di non fruire di linee automobilistiche.

Ma queste non rispondono alle esigenze del traffico in modo così completo come le ferrovie, che offrono indubbiamente, specie per le classi meno abbienti, maggiori comodità di trasporto, sia per le persone che per le cose.

Ho detto prima « il problema delle ferrovie secondarie », perchè, realmente, la situazione delle società concessionarie è per lo meno incerta. Il camerata Benni dovè adottare provvedimenti speciali quali sono quelli concretati nel Regio decreto-legge 26 agosto 1937-XV, n. 1688.

Tali provvedimenti possono riassumersi come appresso:

1°) soppressione delle partecipazioni dello Stato ai prodotti;

2°) esonero degli obblighi per la costituzione del fondo di rinnovo;

3°) sconto delle attuali sovvenzioni di esercizio ed ulteriori aiuti finanziari per mettere le aziende in grado di proseguire l'esercizio su quelle linee che non è possibile chiudere.

Ebbene, queste provvidenze, se hanno alleviato le condizioni delle concessionarie, non hanno valso a risanarle, tanto vero che buona parte di queste società o sono già entrate nel « convalescenziario » oppure debbono sperare, per vivere, in ulteriori aiuti.

Pochi dati statistici sono indispensabili ai fini delle conclusioni alle quali rapidamente arriverò.

Lo sviluppo globale delle ferrovie secondarie in Italia è di chilometri 5974 — esse rappresentano un valore complessivo di 3 miliardi e 985 milioni — le sovvenzioni statali raggiungono la somma di 167 milioni 743 mila lire annue.

Si tratta, come vedete, di un patrimonio cospicuo che merita speciale considerazione anche perchè, alle scadenze delle varie concessioni, esse dovranno andare allo Stato.

Le ferrovie concesse all'industria privata, nella loro quasi totalità, collegano, tra di loro, località e centri abitati, ma li collegano anche alle grandi linee delle reti ferroviarie. Tali ferrovie costituiscono, in genere, per i detti centri, il solo mezzo di comunicazione ferroviaria. Non esistono duplicati ferroviari meno qualche rarissima eccezione, come quella della Milano-Como, servita anche dallo Stato unicamente a causa delle esigenze del traffico.

Le semplificazioni e riduzioni di servizi — sia pure spinte al massimo — come risulta che è stato già fatto per l'azione vigile del Ministro, non sono valse a risolvere integralmente il problema.

V'è, io penso, una sistemazione di natura contingente, immediata, nell'attesa di un riassetto completo e definitivo. Questo non potrà aversi che, a seconda dei casi singoli, o con l'elettrificazione delle trazioni o con l'adozione di automotrici.

Un risanamento radicale delle aziende non potrà aversi che con una revisione delle originarie concessioni, con clausole di rivedibilità delle sovvenzioni di esercizio, la cui maggior misura dovrebbe essere eventualmente subordinata ad una reintegrazione,

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

da parte dei concessionari, dei capitali investiti. Questo però non potrà farsi nella attuale anormale situazione; potrà farsi quando la vita del Paese avrà ripreso il suo ritmo consueto.

Al momento presente occorre sorreggere tali aziende e però liberarle od alleggerirle, entro i limiti compatibili con la sicurezza dell'esercizio, degli oneri che non possono più assolvere, per le riserve relative agli accantonamenti ed integrare i loro bilanci. Questo, però, dovrebbe essere fatto solo per quelle aziende per le quali l'intervento finanziario è giustificato da questi tre elementi: necessità dell'esercizio, capacità dei dirigenti delle aziende, perfetta regolarità tecnica e amministrativa delle aziende medesime.

Una simile soluzione appare opportuna anche per la considerazione che se queste linee dovessero essere esercitate dallo Stato, ne deriverebbe un danno economico anche maggiore. È intuitivo che il privato può più agevolmente attuare misure di economia di quello che non possa fare una grande amministrazione di Stato, la quale, appunto perchè di Stato, non può, per la riluttanza del pubblico e delle autorità locali, attuare tutte quelle misure semplificative che una Società privata, nell'intento di conseguire il minor costo di esercizio, riesce ad introdurre senza altra preoccupazione di responsabilità che non sia quella dell'esercizio stesso.

È opportuno quindi che queste ferrovie rimangano affidate all'industria privata, sotto il controllo continuo, s'intende, dello Stato. Cerchiamo di aiutarle ancora in questo momento difficile, nella piena sicurezza che in un avvenire prossimo, con l'aumento dei traffici, con il minor costo della trazione, e con tutte quelle altre provvidenze che si ravviseranno del caso, possano entrare in una fase di modesta tranquillità finanziaria.

Confido di avere consenzienti in queste mie osservazioni e conclusioni i Ministri delle comunicazioni e quello delle finanze.

Essi avranno in tal modo costituito un nuovo titolo di benemeranza per quella politica ferroviaria che, sotto le direttive del Capo del Governo, ha raggiunto le finalità che ne costituiscono il presupposto ed altre ben maggiori ne raggiungerà in un avvenire non lontano. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il camerata Pala. Ne ha facoltà.

PALA. Camerati, non vorrete considerare una presunzione fuori di luogo la mia, se mi permetto di richiamare l'attenzione della

Camera sulla discussione del bilancio della marina mercantile. Non è fuori di luogo, perchè mai come in questo momento la marina mercantile deve essere presente al cuore degli italiani, e perciò tutti i problemi grandi o piccoli, che si riferiscono ad essa, hanno e debbono avere particolare risonanza nel nostro spirito.

Io mi soffermerò su problemi, che forse potrebbero apparire di secondaria importanza, ma non per questo io credo che vorrà mancarmi la vostra indulgenza.

Il camerata Bibolini, nella sua relazione, ha molto giustamente messo in particolare rilievo la figura del marinaio italiano, del marinaio mercantile, che, in tutto sentendosi fratello del marinaio di guerra, in questo momento fa la sua guerra per la difesa degli interessi del nostro paese. (*Vivissimi applausi*).

Esso è veramente mobilitato spiritualmente per lavorare nell'interesse esclusivo della nostra Italia.

È bene, pertanto, rilevare, che tutto quello che si può fare e, quindi, tutto quello che è già stato fatto, per sostenere in questo duro lavoro il fisico ed il morale dei nostri uomini di mare, è benissimo fatto.

Perciò, non possono non incontrare la simpatia del popolo italiano tutti gli accordi di natura sindacale intervenuti in questo tempo fra le organizzazioni competenti, per dare un particolare sollievo al lavoro in questo settore. E se anche sul terreno materiale i lavoratori di questo settore hanno avuto provvidenze di carattere particolare, che portano alla elevazione del salario in misura maggiore di quanto non sia avvenuto nel settore di terra, non credo ci sia nessuno che possa trovare esagerato quanto si è fatto in questo campo, anche perchè (è bene metterlo in risalto) nel raffronto internazionale i marinai italiani hanno ancora una volta dato prova d'una grande parsimonia, d'una grande modestia di pretese. Ed i ritocchi, i vantaggi, che ad essi si sono dati, indubbiamente sono molto meno sensibili di quelli di cui godono i marinai delle bandiere degli altri Paesi non belligeranti.

Bisogna, perciò, porsi continuamente il problema del personale della marina mercantile, perchè esso si possa trovare, in qualunque momento, in condizioni di piena sufficienza nei raffronti degli interessi della nostra marina.

Il camerata Bibolini nella sua relazione, parlando della flotta, ha messo in risalto la necessità di un incremento quantitativo della

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

flotta mercantile italiana; questo problema, che gli ambienti marinari italiani agitano da diverso tempo, è un problema che ha avuto la cura e l'attenzione del Governo, perchè una legge speciale già pone in atto tutto il meccanismo per attuare, entro un certo numero di anni, non solo l'incremento quantitativo della flotta, ma anche il suo miglioramento qualitativo.

I cantieri hanno sugli scali numerose navi in costruzione destinate ad aumentare la consistenza della nostra flotta, così da dare ad essa la possibilità, non solo di poter provvedere in pieno a tutti gli approvvigionamenti necessari al nostro Paese, ma di potersi lanciare con baldanza sempre maggiore sul terreno della competizione internazionale, per intensificare il suo lavoro per gli altri Paesi.

È questa vera e propria autarchia; è questo vero e proprio apporto attivo di valuta alle necessità della nostra Nazione.

Il camerata Bibolini ha voluto fissare qualche cifra a questo riguardo; e con la sua fantasia di tecnico, che non perde di vista i voli lirici, che gli sono ispirati dalla magnifica bellezza della sua Lerici, ci ha trasportato verso quote indubbiamente molto alte: di fronte ai tre milioni e mezzo di tonnellate di stazza lorda, possedute oggi dalla flotta mercantile italiana, egli auspica i sei milioni e mezzo come mèta da raggiungere. Nessuno più di me può esserne lieto; io mi accontenterei, per conto mio, anche di una quota più bassa, almeno in un primo momento.

Comunque, nel campo marittimo non vi possono essere dei limiti alla nostra intraprendenza: qualunque quota può essere raggiunta purchè ci accompagni la tenacia per lottare.

Abbiamo presenti i casi di paesi, molto minori di noi, molto meno importanti, sia sul terreno spirituale sia sul terreno economico, che posseggono delle flotte indubbiamente più numerose della nostra, fatto il raffronto con la loro popolazione.

Quindi io accetto come buon auspicio quella cifra indicata dal camerata Bibolini, ed a tale cifra faccio riferimento per rilevare la necessità di guardare con particolare cura alla preparazione dei marinai, particolarmente alla preparazione di coloro che saranno destinati a guidare ed a comandare le navi.

Non è dimenticato da molti il fatto che anche recentemente, in certi momenti, abbiamo dovuto lamentare in qualche settore della ufficialità della marina mercantile una certa deficienza di personale nel settore degli ufficiali macchinisti; settore particolarmente

delicato per cui la preparazione tecnica deve essere curata in modo speciale.

Se questa deficienza si è rivelata nel momento in cui la nostra flotta era a mala pena di tre milioni di tonnellate, è giusto che ci si debba preoccupare di preparare ufficiali ed in genere il personale per i giorni in cui queste quote verranno superate.

Perciò penso che qualunque cosa si faccia a questo riguardo, sarà ben fatta.

E poichè le iniziative non mancano, sia per incoraggiare i giovani ad intraprendere la carriera del mare, sia particolarmente per porre in grado di studiare i figli dei marittimi, di quelle famiglie che posseggono vivo l'entusiasmo per il mare, ma che molto spesso non posseggono le possibilità materiali per fare studiare i propri figli, ritengo che si debba in modo speciale tendere a dare aiuti concreti a coloro nella misura più larga possibile.

Non credo, quindi, di essere in errore segnalando alla vostra simpatia che una iniziativa notevole è già partita in questi giorni dalla stessa famiglia dei marinai. Essi pensano che aiutando i propri figlioli allo studio si possa in pieno realizzare il concetto del Regime di andare verso il popolo, e quell'altro concetto, degnamente affermato dalla Carta della Scuola, di far sì che i figli del popolo possano con lo studio, aiutati dallo Stato, o da altre iniziative, che sono animate dallo stesso spirito, elevarsi nella scala sociale.

Vi sono, oltre a questa, che ho voluto segnalare alla vostra simpatia, una serie di altre iniziative già in atto, e io penso che esse potranno ad un certo momento avvicinarsi le une alle altre per integrarsi in modo da realizzare un aiuto serio ed ottenere frutti notevoli.

Un altro aspetto del problema che deve essere esaminato è quello del tirocinio professionale: una volta che il giovane è uscito dall'Istituto nautico col suo bravo diploma di capitano di lungo corso, dovrebbe essere subito imbarcato onde poter compiere il suo periodo di tirocinio professionale necessario per ottenere la patente.

Ricordo che per iniziativa dell'uomo che sarà sempre ricordato dai marinai italiani come colui che visse tutte le passioni e tutti i loro entusiasmi, fu creato un organismo che, nel nome di Nazario Sauro, avrebbe dovuto realizzare questa aspirazione del tirocinio professionale in navi-scuola.

Questo Ente, avrebbe dovuto imbarcare i giovani appena usciti dagli Istituti nautici su una nave a vela perchè fosse consentito loro, attraverso un tirocinio pratico, di diventare veri uomini di mare.

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

Ma contingenze e ragioni diverse hanno fatto sì che tale aspirazione non abbia potuto avere la sua realizzazione integrale. Però l'idea non deve essere abbandonata. Se la nave a vela non è il mezzo migliore allo scopo, si studino altri sistemi.

Però non bisogna lasciare abbandonati a se stessi i giovani al momento in cui hanno compiuto gli studi e sono entrati in possesso del loro diploma. Proprio allora bisogna interessarsi particolarmente di loro.

La « Nazario Sauro », io penso, potrebbe dare a se stessa un contenuto veramente nobile e importante, addossandosi il compito di provvedere al tirocinio professionale dei giovani ufficiali. In tale maniera il Regime avrebbe veramente assolto il compito di accompagnare per tutto il decorso della sua preparazione culturale e pratica il futuro ufficiale della marina mercantile, e dopo che il tirocinio professionale sarà compiuto, non sarà male che degli accordi fra le organizzazioni sindacali stabiliscano che il giovane, in possesso della patente, non debba restare neanche un giorno a terra senza possibilità di un imbarco di almeno qualche mese di durata, imbarco che dovrebbe dare al giovane ufficiale la possibilità di far conoscere ed apprezzare le sue qualità professionali nel mondo armatoriale. Bisogna dare al giovane ufficiale questa possibilità di impiegarsi, bisogna far sì che egli possa farsi conoscere dai datori di lavoro, e questo non dovrà essere difficile ottenere, se la buona volontà sorreggerà, soprattutto negli anni prossimi cioè nel periodo del primo formarsi della nuova grande marina.

Sono persuaso che la stessa gente di mare, attraverso gli organismi che essa possiede e che, sul terreno dell'industria, si stanno giorno per giorno affermando, potrà trovare la possibilità di marciare magari all'avanguardia, segnando la via agli armatori perchè qualche cosa di veramente concreto si faccia.

Un altro lato della relazione Bibolini, mi interessa in modo particolare, anche esso connesso a questa aspirazione del potenziamento della nostra flotta mercantile, ed è quello dei cantieri.

Per il passato, l'armamento italiano ha avuto una *forma mentis* tutta speciale in materia di navi.

Mentre le grandi navi, quelle destinate a linee regolari interne e alle regolari comunicazioni internazionali, nel dopoguerra si sono incominciate a costruire in Italia e dai nostri cantieri sono usciti dei gioielli e dei

capolavori di perfezione veramente ammirevoli, nel settore della marina da carico si è seguito un altro criterio.

L'idea dell'acquisto della nave di seconda mano ha dominato il pensiero dei nostri armatori. Non avevano tutti i torti.

In realtà, attraverso l'acquisto delle navi di seconda mano, più di una marina importante si è formata nel mondo e ha potuto esercitare un'attività di primo ordine e anche più di una flotta di armatore italiano si è potuta imporre nel traffico del mondo.

Però, a un determinato momento, questa strada è diventata particolarmente difficile da percorrere. Un po' dovunque sono sorte le limitazioni alle vendite di navi di seconda mano e poi, dovunque, si è visto che questa fonte non bastava da sola.

Diversi anni or sono, la Corporazione del mare, discutendo il problema, pensò che la soluzione del potenziamento della nostra marina da carico non potesse venire con l'adottare un unico sistema, ma bisognasse percorrere entrambe le strade, vale a dire quella dell'acquisto e quella delle costruzioni.

Oggi la situazione è ancor più radicalmente cambiata.

Pensare alla possibilità di acquistare oggi, significherebbe vivere fuori dalla realtà.

Oggi se si vuole incrementare la nostra flotta non si può pensare di poterlo fare che con la costruzione. Ma a questo punto non solo la mentalità degli armatori si deve diversamente orientare, ma anche il sistema e l'organizzazione dei cantieri devono radicalmente mutare. (*Applausi*).

I cantieri italiani, magnificamente attrezzati, come mentalità dei loro dirigenti, per costruire delle grandi unità, sino ad oggi non hanno dimostrato, almeno tutti, salvo qualche eccezione naturalmente, di essere altrettanto attrezzati, almeno nello spirito, a costruire navi da carico. Parlo di attrezzatura mentale e non di capacità in rapporto alle officine ed alle maestranze.

Psicologicamente i dirigenti dei nostri cantieri non si sentono portati a desiderare di costruire la nave da carico, la modesta carretta, quella che costa poco e che può anche dare scarsa soddisfazione al tecnico che vi lavora attorno, ma che però è tanto utile per il complesso dell'economia del paese. Abbiamo avuto delle segnalazioni in questo campo, di tempi di primato di costruzioni di navi da parte di qualche cantiere. Esattissima segnalazione, esempi veramente meravigliosi che vanno però imitati e che non

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

devono restare isolati, come isolati sono purtroppo in questo momento.

Tutta l'organizzazione cantieristica nazionale si deve mettere al passo per costruire ogni genere di unità e non ha da temere che possa mancar ad essa il lavoro, perchè se il ritmo di potenziamento della nostra marina mercantile sarà qual'è nelle nostre aspirazioni, ci sarà lavoro a iosa per tutti i cantieri e forse bisognerà anche aumentare gli scali.

Il camerata Bibolini, nella sua relazione molto interessante e precisa, specialmente sotto il profilo tecnico, ha detto una cosa che non mi ha totalmente persuaso e cioè che bisognerebbe dare un ritmo di lavorazione di una certa entità per costruire 3.000.000 di tonnellate in dieci anni. Non bisogna potere avere la capacità di costruire solo 300.000 tonnellate all'anno, ma 300.000 tonnellate come quota di maggiorazione della flotta, più quelle tonnellate che debbono essere calcolate come la quota per rimpiazzare le navi che andranno man mano a scomparire per demolizione, perchè l'obiettivo ultimo è di raggiungere la consistenza completa dei 6.000.000 e mezzo di tonnellate....

BIBOLINI, *Relatore*. Chiarisco: si tratta di stazza lorda non di portata.

PALA. Parlo anche io di stazza lorda. Comunque, questi sono i punti sui quali mi sono permesso di richiamare l'attenzione della passione marinara del Ministro, sapendo che essi non sono lontani dal suo spirito e che in lui vi è piena e completa la stessa passione che vive in tutti i marinai d'Italia. A lui auguro di poter realizzare in pieno quello che è nei voti di tutti. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il camerata Agazzi. Ne ha facoltà.

AGAZZI. Camerati, ritengo opportuno richiamare brevemente l'attenzione della Camera sopra quel punto della relazione del camerata Bibolini che tratta della marina velica. La marina velica, o meglio, motovelica, perchè questo è oggi il suo deciso e necessario orientamento, viene da molti associata ad un concetto di fatale decadenza, giustificato, del resto, anno per anno, dalla inesorabilità delle nostre cifre statistiche. Gli ottomila velieri infatti, che, dopo le giornate di Lissa hanno concretato quel meraviglioso sforzo della nostra gente di mare, che ci ha portato di colpo al secondo posto nelle gerarchie marinare del mondo, si sono ridotti nel 1913, ancora cioè prima del salasso operato dai sottomarini, a poco più della metà nel numero ed a un terzo nel tonnellaggio, per ridursi ancora nel 1938 a meno di un

terzo nel numero e alla decima parte nel tonnellaggio.

Vi è, dunque, una diminuzione progressiva; diminuzione nel numero, e, quel che è peggio, diminuzione nel tonnellaggio per il continuo rarefarsi dei grossi velieri e per l'immiserirsi dei rimanenti nel piccolo cabotaggio; venendosi così a creare una situazione, che non poteva non preoccupare seriamente tutti coloro, i quali credono nella necessità di questa marina e nella sua vitalissima importanza nell'educare e nell'inquadrare marinarescamente le nuove generazioni.

La guerra economica, che non tollera zone di neutralità e che non rispetta angoli morti, ha richiamato anche i più scettici a considerare questa marina, non come una marina di emergenza, ma come una marina di necessità; come una parte integrante di quel sistema di trasporti, che è presupposto essenziale di ogni e qualsiasi piano autarchico; a considerare pertanto questo lamentato decadimento come un provvisorio ripiegamento sotto una momentanea pressione, alla quale occorre trovare la necessaria reazione.

Sotto questa pressione, che aveva ridotto al disotto del minimo i margini di guadagno, rischiava di andare alla deriva, per mancanza di possibilità nel mantenere e di coraggio nel costruire, tutta una ricchezza di materiale, che in altri tempi aveva fatto la nostra fortuna; e minacciava di disperdersi tutta una organizzazione che aveva il collaudo di secoli. E un contratto di lavoro, il noto «arruolamento alla parte», che era la più genuina espressione di quella nostra antica comunanza sul mare, che fa, davanti al rischio e al guadagno, una cosa sola della nave, del capitano e dell'equipaggio, veniva oggi a sancire la legittimità economica di salari, scesi al disotto delle trecento e anche duecento lire mensili, disamorando così e allontanando dal mare tutta una benemerita categoria, che sul mare aveva fatto il suo guadagno e costruito le fortune della Patria. È stato sufficiente che oggi questa pressione si allentasse, permettendo così al nolo, e con il nolo, al salario di risalire verso un più equo e soprattutto umano livello, perchè la curva di discesa si arrestasse, e perchè tutta una nuova attività di costruzioni, di riparazioni, di programmi di lavoro, di speranze animasse tutto questo mondo di marinai, di capitani, di armatori, di piccoli cantieri, di artigiani marittimi, di tutto, insomma, il piccolo, grande mondo che vive all'ombra della vela.

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

La guerra ha fatto così risaltare quale sia la vera, la giusta soluzione di questo problema; occorre cioè garantire una equa, tollerabile, e soprattutto in certo qual modo stabile situazione del mercato, perchè sia assicurata la vita e lo sviluppo di questa marina, quale formatrice di una vera classe di autentici marinai, non imbastardita dalla promiscuità del transatlantico; e quale prezioso apporto al nostro problema autarchico, chè qui leva, con perfetto stile fascista, la piccola vela come una possibilità della nostra indipendenza, almeno su questo mare Mediterraneo, il tanto auspicato mare nostrum, contro il blocco di ferro di carbone e di petrolio, che tende oggi a dominare il mondo. (*Applausi*).

Problema dunque non di opportunità, ma di possibilità. Il nolo infatti non è un qualsiasi prezzo che possa venire fissato o garantito da un listino imposto dalla autorità; esso esige invece tutta una preventiva e concomitante razionalizzazione del settore del lavoro, quale quella già operata nel maggior campo della marina da passeggeri e del traffico di linea, sul fondamento qui di un preminente interesse nazionale. Ma non vi è settore del mare, dove questo interesse nazionale non sia preminente; dove il rispetto alla iniziativa privata, qui quanto mai necessaria, non possa e non debba contemperarsi con quella responsabilità dell'imprenditore davanti allo Stato, che forma una delle più rivoluzionarie e delle più significative dichiarazioni della Carta del lavoro, e che qui, più che altrove, è necessario inquadrare e precisare, anche sotto l'aspetto del grave problema della legittimazione degli alti profitti e delle sovvenzioni statali nei cicli di depressione; e che in altri paesi, non ultima la cosiddetta liberalissima Inghilterra, sta oggi assumendo forme di vera, propria e permanente nazionalizzazione di tutta la Marina mercantile.

Razionalizzare il settore di lavoro qui vuol dire, da una parte garantire indisturbati alla marina motovelica i suoi traffici naturali, le merci cioè poverissime, di gran massa e di limitato settore mediterraneo, disimpegnandone la marina a vapore e a motore, la quale vedrebbe così aumentata la sua potenzialità in altri settori, a tutto vantaggio di quel nostro principio autarchico, che esige un volume di stiva sufficiente per la massa delle nostre importazioni ed esportazioni, nonché una massa di manovra, la quale assicuri ed intensifichi quella nostra esportazione di servizi, che è il trasporto per conto altrui; e d'altra parte vuol dire sot-

trarre alle odiose decurtazioni dei sensali e alla ingiusta concorrenza delle ferrovie il nolo motovelico, che qui, è bene ricordare, è precipuamente un vero e proprio salario, e, come tale, non suscettibile di troppe ampie oscillazioni, come quelle oggi verificatesi e che vanno dalle 200 lire dell'ieri, alle 1200 e alle 1500 lire, realizzate oggi mensilmente in qualche settore.

Oltre che il settore di lavoro qui va anche razionalizzato l'ambiente di lavoro. Questa marina va tolta, specie oggi che va tutta trasformandosi in motovelica, dall'ingiusta posizione di marina tollerata, la parente povera della grande marineria italiana, la quale, di fronte alle anacronistiche quote di carico e scarico nei porti, non possiede oggi garanzia alcuna di continuità nè di accosto nè di lavoro.

Noi dovremmo abituarci a vederla inquadrata in quella nostra organizzazione portuale, dominata dalla politica fascista della concentrazione dei mezzi, e dove i porti minori sono chiamati, anzichè a disperdere le loro forze e i loro mezzi in una assurda concorrenza con i porti maggiori, distogliendo questi ultimi dalle loro importanti funzioni nel campo internazionale, a provvedere invece a creare tutto un sistema capillare di distribuzione e di accentrimento delle merci, reso sempre più necessario dalle navi sempre più grandi e sempre più costose, nonchè a trarre profitto dall'ingente nostro sviluppo costiero, per supplire, almeno in parte, a quella navigazione interna, che da noi fa così grande difetto.

Ma tutte queste modalità di esecuzione di questa eventuale disciplina del nolo motovelico rientrano nella specifica competenza di quel Comitato tecnico, così egregiamente presieduto dal camerata Ferretti, e che è stato costituito sulla base delle direttive così chiaramente e sapientemente esposte alla Corporazione del Mare dall'Eccellenza il Ministro delle comunicazioni, allora ancora Sottosegretario alla marina mercantile. Vedrà il Comitato se, scartato a priori il piano di costruire, anche in parte, una flotta motovelica ad opera o con l'aiuto dello Stato, sia invece opportuno avviare intese con i grandi Enti della produzione, onde persuaderli della convenienza economica di questi trasporti motovelici e addivenire così alla formazione del relativo nolo a base corporativa, il quale garantisca quel minimo di salario, che altrimenti sarebbe quanto meno incompleto lasciare affidato alla sola clausola di un contratto collettivo e che lasci, anche e soprattutto, un margine sufficiente per quello che

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

è oggi il problema che assilla tutto il mondo marinaro: la costruzione e la ricostruzione del naviglio.

Vedrà anche il Comitato se sia più o meno opportuna la costituzione del tanto invocato e anche tanto deprecato Consorzio, il quale realizzi anche in questo settore il beneficio della organizzazione collettiva, la quale non lasci questi piccoli armatori, per lo più gli stessi capitani delle navi, isolati di fronte alla massa dei caricatori, dei sensali e dei ricevitori; e se questo Consorzio dovrà limitarsi alla pura funzione di distribuzione e di collocamento del lavoro, manovrando la massa dei motovelieri nei vari settori a seconda della domanda, oppure se dovrà costituirsi in vero e proprio organismo di gestione collettiva dei noli, assicurandone così la stabilità, evitando gli sprechi, ripartendo equamente i guadagni, e soprattutto provvedendo alla formazione di quelle riserve, che in nessun campo, come in questo, hanno così necessario e benefico giuoco.

Tutte queste modalità di esecuzione vanno lasciate al Comitato.

In questa suprema Sede, io credo che sia stato bene, che si sia affermata, di fronte agli scettici, i quali vedono, o quanto meno vedevano, nella marina motovelica una forma di marina ormai superata, e di fronte a un conforto del mondo della vela, che se è fiero delle sue memorie, sente però di non potere, di non dovere scomparire, non fosse altro che per quella sua funzione conservatrice di tessuto connettivo materiato da migliaia di piccoli ma tenaci interessi, i quali servono per tener duro, per tenere saldo, anche là dove crollano, sotto la bufera, le grandi, le gigantesche costruzioni dell'economia, e che ha dato ripetute prove di saper risorgere anche dalla rovina la più spietata, quale quella infertagli dagli inglesi al tempo del blocco napoleonico, è bene, ripeto, che sia stata affermata l'opportunità e la possibilità di provvedere, secondo le giuste, sagaci e soprattutto pratiche direttive impartite dal Ministro, alla sua sistemazione. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il camerata Bertagna. Ne ha facoltà.

BERTAGNA. Camerati, sullo stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni — complesso imponente e lusinghiero di attività che hanno per loro campo di azione le vie del mondo — io mi soffermerò brevemente sulla parte ferroviaria, rilevando subito i risultati brillanti ottenuti da questa Amministrazione, la quale dopo un periodo di crisi che è culminato nel 1935,

a partire dal bilancio 1936-37, chiude con un netto progressivo avanzo.

Indubbiamente, noi abbiamo nell'Amministrazione ferroviaria un organismo sensibilissimo e pronto che segue, quando non anticipa, il progresso dei tempi trasformando e adattando i suoi impianti e la sua attrezzatura alle necessità del momento. Così come alcuni anni or sono, di fronte alla minaccia che proveniva dai nuovi, rapidi mezzi di trasporto, le Ferrovie hanno provveduto aumentando la velocità dei treni, oggi, di fronte alle difficoltà del momento, che si riassumono nell'alto costo e nella difficoltà di rifornimento del carbone, le Ferrovie provvedono — attraverso un piano completo — alla elettrificazione della rete, sulla quale si è già intrattenuto il camerata Pierantoni e sulla quale, perciò, non mi dilungo.

Ma un'altra difficoltà le Ferrovie stanno superando in questo momento ed è la deficienza dei carri ferroviari, deficienza che era già in atto in questi ultimi tempi per l'intensificato traffico e che è stata resa ora più acuta nel momento contingente, anche in seguito al trasporto del carbone dalla Germania via terra. Quantunque la disponibilità dei carri ferroviari oggi — e ancora per alcuni anni, malgrado le ordinazioni in corso — sia inferiore a quella che si aveva dieci anni or sono, grazie alle disposizioni tempestivamente adottate dalle Ferrovie dello Stato, tutto il servizio si svolge in modo regolare, anche se qualche difficoltà si è presentata, del resto immediatamente superata dall'Amministrazione delle Ferrovie. Si è giunti ad avere per un lungo periodo di tempo un carico medio giornaliero di 20 mila carri, il che, tenuto conto delle disponibilità che noi abbiamo, vuol dire che in un periodo di cinque giorni si completa il ciclo di utilizzazione del carro, ciò che costituisce un risultato brillantissimo, del quale bisogna dare atto all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Diversi sono i provvedimenti adottati dalle Ferrovie per supplire alla lamentata deficienza numerica di carri, provvedimenti che vanno dall'istituzione di servizi sussidiari con automezzi, alla istituzione di servizi ridotti e regolari anche nei giorni festivi. Ma bisogna pure affermare che tutte queste provvidenze a ben poco avrebbero valso, se non avessero trovato nel personale delle Ferrovie dello Stato il collaboratore consapevole e convinto.

Un particolare basti per tutti: la percentuale dei carri da riparare è scesa al 7,5 per

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

cento, di fronte al 12 per cento, quale era nel 1924-25.

Tuttavia, il fatto che contraddistingue in questi ultimi tempi l'intelligente preparazione ferroviaria è l'adeguamento delle tariffe per i trasporti delle merci, che è andato in vigore dal 1° febbraio 1940. La riforma delle tariffe per una grande rete e per una grande amministrazione è un fatto complesso che investe tutta l'economia del Paese. Una tariffa errata in difetto può tornare a pregiudizio di chi la istituisce, dando vita a traffici effimeri non corrispondenti ad una sana economia; una tariffa errata in eccesso può essere causa di contrazione del traffico con danno per l'attività nazionale. A questo si aggiunge poi il continuo mutare delle situazioni per fatto interno ed internazionale, per il bisogno di tutelare determinate produzioni o d'incoraggiare l'inoltro verso l'estero di altre produzioni, per la necessità di rinnovare materiali ed impianti che vincola l'azienda nell'intento di evitare concorrenze che assottiglino le entrate. Da tutto ciò deriva la difficoltà di restare nel giusto mezzo, configurando le tariffe in modo che rispondano alle esigenze del vettore e dell'utente.

Per questo la legge istitutiva dell'Amministrazione ferroviaria prevede la revisione periodica delle tariffe; ma se nei 35 anni di esercizio due sole sono state le revisioni operate: quella del 1° gennaio 1922 e quella del 1° febbraio 1940, ben si può dire che l'Amministrazione, attraverso l'esame metodico dei casi che si presentano ed il promovimento di misure inserite volta per volta nella ristampa semestrale delle condizioni e delle tariffe, abbia dato alla sua difficile azione, in tale campo, un carattere che pienamente soddisfa le esigenze del pubblico utente oltre che le proprie.

È indubbio che la tassazione ferroviaria era divenuta negli ultimi tempi tanto complessa da rendere pressochè impossibile la determinazione del costo del trasporto da parte degli utenti e difficile anche per la stessa Amministrazione, con conseguenti errori a danno del pubblico e dell'Amministrazione ferroviaria.

L'introduzione di tariffe eccezionali temporaneamente dovute alla concorrenza di altri mezzi di trasporto era venuta a rendere sempre più difficile la materia, nella quale, si può dire, che ormai ben pochi si orientavano con sicurezza di vedute. La riforma introdotta risolve questo problema di importanza primordiale nella vita dei traffici; con la riduzione delle classi dei prezzi da 300 a 60, con

la semplificazione della nomenclatura e con la introduzione di nuove voci richieste dal progresso della tecnica e dell'economia, le nuove tariffe permettono di conoscere senza troppe difficoltà il costo dei trasporti, risultante di uno studio che i competenti organi dell'Amministrazione ferroviaria hanno compiuto con piena coscienza dei loro compiti. La riforma inoltre introduce non poche innovazioni, oltre che molte attenuazioni di prezzo, che non possono essere dimenticate in un esame, sia pure sommario, del provvedimento attuato. Specie per quanto riguarda il trasporto dei prodotti agricoli, è evidente che si è cercato di ridurre la portata degli aumenti di costo, mediamente del 20 per cento, tenendo conto delle necessità dell'agricoltura. In molti casi gli aumenti sono notevolmente inferiori alla stessa media indicata ed in alcuni casi, come per esempio per il trasporto di piccoli colli e pacchi agricoli, i prezzi dei trasporti sono senz'altro inferiori a quelli precedenti. Di questo dobbiamo sinceramente dare atto all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, come dobbiamo dare atto di due importanti innovazioni che sono state portate in materia: quella relativa ai trasporti in esportazione via mare e quella relativa ai trasporti di più partite in un solo carro.

Nel sistema italiano dei prezzi di trasporto ferroviario mancava una tariffa per l'inoltro a grande velocità delle merci e dei prodotti destinati ai porti per l'imbarco. Tale mancanza tornava a danno dell'esportazione e specialmente di quella dei prodotti ortofrutticoli e di altre merci facilmente deperibili. Questa lacuna oggi è stata colmata introducendo un trattamento inferiore alla metà e meno di quello della tariffa ordinaria. Per quanto riguarda poi il trasporto di più partite in un solo carro, la tassazione di merci e prodotti più disparati ammettenti comunità di carico, viene, secondo le nuove tariffe, effettuata sulla base del carico totale e sul prezzo di ciascuna merce spedita.

Il vantaggio di queste innovazioni è evidente: quando si tratta, ad esempio, di merci della stessa classe, il costo della spedizione raggruppata si riduce ad un terzo circa del costo del complesso delle spedizioni ove fossero fatte separatamente. È da augurarsi che tanto l'Amministrazione delle ferrovie, quanto le Organizzazioni sindacali interessate, facciano opera di intensa propaganda per diffondere la cognizione di queste facilitazioni che tendono nel tempo stesso a ridurre il costo dei trasporti ed a utilizzare in maniera più completa e razionale i carri, dei quali, come

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

abbiamo visto, abbiamo insufficiente disponibilità.

Vi sono poi altre innovazioni, come quella della riduzione delle soprattasse per l'inoltro delle merci con i treni viaggiatori, dei diversi criteri di risarcibilità dei danni dovuti per fatto delle Ferrovie, ma soprattutto delle agevolazioni di prezzo concesse per il trasporto di prodotti di interesse autarchico, (vinacce, vinaccioli, paglia, prodotti per tinta e per concia, fibre tessili, per rimanere sempre nel campo dell'agricoltura) che confermano la cura con la quale l'Amministrazione ferroviaria segue le necessità del momento. Occorre inoltre constatare che il nuovo sistema non è chiuso, nel senso cioè di non ammettere per un qualsiasi periodo di tempo revisioni, aggiunte, od attenuazioni nei prezzi di trasporto, secondo le necessità contingenti; ma bensì aperto ad ogni manifestazione di bisogni effettivi e legittimi, tanto che provvedimenti mitigativi sono stati introdotti dopo l'entrata in vigore delle nuove tariffe o sono in via di essere introdotti.

Altre necessità si presentano ed io mi permetto di accennarne brevemente, nella speranza che la vigile attenzione dell'Eccellenza il Ministro delle comunicazioni vorrà tenerne conto. La tariffa per il trasporto del bestiame è certamente una delle più elevate: essa diveniva grave col precedente sistema nel caso di spedizioni di un numero di capi superiore ad otto. In effetto la nuova tariffa riduce l'aumento per capi oltre gli otto in una misura che, partendo dal 12 anziché dal 20 per cento, scende al 2 e 3 per cento. Ciò malgrado la tariffa è molto elevata e meriterebbe di essere riveduta. Altrettanto può dirsi per i mangimi che devono essere spostati dall'una all'altra zona.

Vi è, infine, un altro settore nel quale occorre operare con coraggio. Si è più volte parlato in questa Camera dei fertilizzanti e delle difficoltà che si oppongono alla loro diffusione, difficoltà che si concretano nell'alto costo di questa materia prima in partenza e, quando si tratta specialmente di materia più povera, in arrivo. Bisogna ricordare che abbiamo degli stabilimenti di produzione distribuiti insufficientemente per tutto il territorio nazionale; abbiamo materie che vanno dall'Italia settentrionale alla Sicilia, altre che vanno dalla Sicilia all'Italia settentrionale. Ora di questo bisogna che le Ferrovie tengano conto, come devono tener conto del fatto che l'agricoltura è chiamata oggi a compiti eccezionali. Io penso che si debba rivedere questa tariffa dei trasporti, come penso che sia giunto il

momento di impostare tutto il problema di questa tariffazione in un senso diverso, nel senso cioè di consentire a tutti gli agricoltori d'Italia un prezzo di costo dei fertilizzanti che sia quanto più possibile indipendente dalla maggiore o minore distanza dal centro di produzione. Così la tariffa ferroviaria diverrebbe elemento moderatore e nel tempo stesso propulsore dell'economia del paese.

Ed infine, consentitemi, camerati, come spezzino di rilevare, dalla relazione del camerata Giarratana, con profonda soddisfazione, le notizie che riguardano l'imminente trasformazione della stazione ferroviaria di La Spezia. Soltanto chi vive in questo centro, sa e sente quanto fosse necessaria questa trasformazione, non per comodità di traffico, ma per la stessa sicurezza del traffico.

Vedo con soddisfazione che si conta di dar inizio ai lavori nel giugno prossimo. Porgo pertanto, all'Eccellenza il Ministro delle comunicazioni, l'espressione della viva riconoscenza della città di La Spezia.

L'Amministrazione delle ferrovie dimostra, in tutto il complesso della sua attività, di essere veramente sensibile ai bisogni del Paese, in qualunque momento si presentino, e soprattutto in questo momento eccezionale.

Come oggi l'Amministrazione delle ferrovie è elemento importante per la potenza economica e guerriera del Paese, così domani l'Amministrazione delle ferrovie sarà elemento non ultimo per la sicura vittoria delle nostre armi. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il camerata Liverani Augusto. Ne ha facoltà.

LIVERANI AUGUSTO. Il settore di lavoro, di cui ho l'onore della rappresentanza sindacale, è di quelli fondamentali nella economia nazionale e si presenta alla vostra attenzione con la quadratura possente delle sue masse come uno dei più interessanti, sia per se stesso, sia per la sua funzione nella particolare posizione geografica d'Italia, che respira sul mare e traffica per le vie del mare e sia per il grave momento storico che attraversiamo, nel quale l'importanza politica ed economica dei porti è divenuta preminente.

Così i portuali vengono alla ribalta di questa tribuna con la sicura fierezza di una vera potenza di lavoro, esprimendo l'avviso che non si può utilmente e compiutamente parlare della marina mercantile senza accennare alla funzione dei porti, alla loro attrezzatura e alle organizzazioni operaie che ne costituiscono il cuore.

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

E vengono con questa sicura fierezza per la coscienza di una perfetta sensibilità fascista ed umana come di chi ha penetrato l'interno delle supreme direttive e se ne è fatto una norma di vita.

Per questo ringrazio il camerata relatore che ha voluto dare, seppur sobrio, efficace risalto all'organizzazione del lavoro portuale dimostrando di sentire la connessione che lega la nave alle calate e ne fa un tutto armonico e inscindibile.

Noi abbiamo superato ormai da lunga data il periodo formativo della coscienza sindacale e corporativa tra gli organizzati portuali, i quali hanno il vanto di avere raggiunta l'esperienza corporativa anche prima che essa venisse codificata, e sono remote ormai nel tempo le prepotenze delle piccole e grandi cricche che imperavano nei porti.

Oggi il lavoro è, come deve essere, una funzione ed uno strumento della produzione; ordinato, diretto ai fini che trascendono l'interesse dei singoli e la contingenza dell'ora, e non v'è nessuna superstite resistenza alle direttive di marcia segnate dall'interesse collettivo.

I portuali marciano al passo romano senza deviazioni e senza tentennamenti, sentendo che la loro è una vera milizia, cementata ormai da quasi un ventennio di opere concordate, disciplinata da un insieme di leggi, da una legge in modo particolare che ha un numero, ma che ha soprattutto un nome, quello venerato dell'Uomo che i marittimi ed i portuali chiamano padre: dell'Eroe di Cortellazzo, Costanzo Ciano! (*Vivissimi applausi*).

La sua opera vive nella sana trasformazione dello spirito della gente dei porti e del mare, riscattata dalle furie devastatrici della negazione dei valori spirituali ed avviata al decoro del lavoro.

Per tale opera, questa gente che era tormentata da mille mali morali, è divenuta la più sana; esempio in ogni circostanza di comprensione politica e di spirito associativo.

Tale maturità corporativa si è compiuta ed affinata, giova riconoscerlo, per l'opera di saggia e intelligente collaborazione tra le organizzazioni sindacali e le amministrazioni dello Stato, veramente meritorie quest'ultime, dalle centrali alle periferiche, dalle più modeste alla più alta, onde è mio dovere ringraziare, a nome degli operai portuali, il sano e operoso organismo dei funzionari che costituisce una burocrazia non vessatoria, ma utile e pronta.

Per l'opera saggia delle leggi e degli uomini chiamati ad applicarle, per la rispondenza perfetta dei lavoratori e dei mezzi, noi

possiamo guardare con compiacimento e sicura fede l'organismo portuale che ogni giorno si affina e si incrementa, dilatando i traffici, giuocando un ruolo di particolare importanza nell'economia nazionale, entrando nella lizza della concorrenza, con sempre maggiore successo.

E nei tempi che volgono, con cielo di tempesta, possiamo essere giustamente fieri della nostra marineria e dei nostri apprestamenti portuali, che danno un meraviglioso spettacolo di ordine, di disciplina, di educazione senza servilismi, ricercati da tutti e da tutti ammirati.

Ve ne do testimonianza per il confronto che ho potuto fare fra i nostri porti e quelli di altre nazioni, particolarmente della Francia, del Belgio e dell'Olanda.

La nostra organizzazione è veramente unica nel genere ed è la base della fortunata concorrenza che deve rendere sempre più potenti i nostri empori chiamati a svolgere determinate direttive di traffici: Genova, Savona, Trieste, Fiume servono un retroterra che varca i confini della Patria e ad essi in ogni tempo sarà rivolta particolarmente la vigile attenzione del Governo e la premura delle organizzazioni, perchè siano sempre più adeguati alle loro funzioni e solleciti di ulteriori sviluppi.

Nè posso a questo proposito tacere la mia convinzione che avendo ogni porto un suo retroterra definito da opportunità geografiche, militari, industriali, non si deve alterarne le naturali fonti di prosperità e smiunirne la potenza a favore di altri, creando pletoriche istituzioni che siano poi destinate a rimanere inattive od a provocare artificiosi sviamenti di traffici. (*Applausi*).

Era questo il mal costume dei passati Governi e noi sappiamo che ogni forma di privilegio e di concorrenza interna rappresenta un danno per l'economia nazionale.

La concorrenza dovrà essere attiva, audace, dirò anzi spietata nei confronti di porti esteri; mai dei nazionali.

La nostra è una economia controllata ed unitaria; gli attriti tra i vari organismi attraverso più o meno plausibili accorgimenti tariffari, rappresentano un fomite di disagio per le maestranze e per i traffici.

Necessario, invece — e il relatore giustamente lo rileva — è ridurre al minimo le spese generali che gravano sulle operazioni portuali, ricordando, però, contro la facile credenza, che non sono le tariffe delle merci operaie a costituire il coefficiente maggiore della spesa, bensì il magazzinaggio, le soste, i

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

mezzi meccanici e tanti altri fattori sui quali, pertanto, deve esercitarsi il sistema della più rigida economia.

Adeguare, quindi, i porti alle necessità delle zone di influenza, gestirli con sano criterio di amministrazione e condurre in tutti, grandi e piccoli, uno stesso spirito informatore. Questo dico anche perchè mentre nei grandi e medi porti la legislazione portuale è applicata in pieno, non altrettanto può dirsi nei confronti dei piccoli porti, rade e spiagge, dove il lavoro ha scarsa regolamentazione e l'operaio difetta di tutela.

Le compagnie portuali, questa creazione magnifica della legge 24 gennaio 1929-VII, che ha liberato i lavoratori da ogni servitù e ha dato ad essi veste di umana e sociale dignità, dovranno gradualmente costituirsi laddove la necessità è sentita, soprattutto nel sano concetto fascista che considerando le attività dei trasporti (porti, ferrovie, poste, telefoni, ecc.) funzioni indispensabili e fondamentali della vita civile dello Stato, obbliga chi vi abbia parte a una disciplina rigida di lavoro.

I piccoli porti rappresentano complessivamente una cospicua massa di attività; in essi, però, il lavoro si esegue talvolta senza controllo, con sistemi empirici, senza quella tutela mutualistica ed assistenziale che è ormai garanzia di tutti i lavoratori. Da questo consegue la necessità, anche nei piccoli porti, di una disciplina sistematica ed estensiva che dia adeguata parte alla rappresentanza sindacale dei lavoratori.

E poichè si parla d'integrare l'organizzazione dei porti dove questa manchi o sia incompleta, credo opportuno far cenno alla questione dei pontili in concessione a privati, sui quali, nel più dei casi, il lavoro viene affidato a maestranze raccoglietiche, non qualificate. Anche qui occorre intervenire con precise norme in omaggio al principio che tutte le operazioni portuali debbono essere eseguite da maestranze organizzate secondo i dettami della legge.

È, infatti, notevole che, sotto gli auspici della legislazione portuale, si sia pervenuti alla definitiva regolamentazione del ramo industriale, disciplinato come le altre compagnie portuali dal Consorzio autonomo del porto di Genova, e che comprende tutti i lavoratori addetti alle riparazioni ed alle manutenzioni delle navi. Dopo un lungo periodo di incertezze, infatti, questo vitale organismo, forte di circa 2000 operai, costituisce oggi uno strumento validissimo e della più alta efficienza produttiva nel più grande emporio del Mediterraneo.

Questa felice esperienza, ci è arra di nuove più vaste attuazioni a beneficio del lavoro portuale per la potenza sempre maggiore dei nostri organismi, a decoro e prestigio della Patria fascista.

Il camerata Bibolini nella sua interessante relazione tratta, fra l'altro, della costruzione e della gestione dei velieri e motovelieri di stazza lorda fino alle 500 tonnellate, cui i decreti ministeriali del 22 ottobre 1927-V, e 2 ottobre 1928-VI, attribuiscono la facoltà d'impiego degli equipaggi nelle operazioni di stiva. Il provvedimento che evidentemente intende agevolare la tradizionale marineria velica, ha motivo di essere in tanto in quanto si tratti di favorire natanti aventi a bordo equipaggi compensati alla parte.

L'estensione, però, ai piroscafi di eguale tonnellaggio non può trovarci favorevoli se non in quanto anche per questi viga il sistema alla parte il quale, pressochè normale nella marina velica, è eccezionale in quella motorizzata.

Si tenga presente, in ogni modo, il gravame del lavoro richiesto nelle operazioni di stivaggio cui gli equipaggi non dovrebbero essere assoggettati quando non siano sollecitati dall'interesse diretto nella gestione del natante.

Non è mio compito però considerare la proposta del camerata Bibolini dal punto di vista dell'interesse dei marittimi e quindi mi limito a constatare che con l'attuazione di essa si verrebbe a modificare con una certa gravità le condizioni dei lavoratori portuali, specialmente nei piccoli porti ove il lavoro si presenta piuttosto scarso e per la massima parte è costituito dalle operazioni su naviglio di piccolo tonnellaggio. Nel formulare queste riserve è doveroso per me aggiungere che nessun spirito egoistico muove i portuali, che si sentono d'una sola famiglia con i naviganti con i quali dividono le dure fatiche del mare e dei porti.

Il mio consentimento col relatore è poi francamente inteso là dove egli accenna alla situazione numerica dei lavoratori dei porti e sollecita l'apertura dei ruoli a favore dei lavoratori avventizi; io andrò anzi oltre la sua dichiarazione.

Si consideri, infatti, la situazione dei portuali riguardo al loro numero, al progredire dell'età ed al logorio fisico prodotto da un lavoro estenuante, nonostante la robustezza spesso eccezionale dei soggetti; i ruoli delle Compagnie sono stati compilati da oltre un decennio e per tale periodo, nella quasi totalità dei casi, sono stati bloccati, dimodochè

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

l'età media degli iscritti supera oggi largamente i 40 anni, media rispettabile che va aggravandosi col progredire del tempo in modo da rendere indispensabile la immissione di linfa giovane nei quadri dell'organizzazione portuale. E sieno, anzitutto, come il relatore afferma, i lavoratori avventizi ad essere ammessi nei ruoli, perchè hanno pratica di lavoro, attitudine fisica e benemeranze notevoli. Questa riapertura dei ruoli non deve però alterare un equilibrio sanamente costituito in molti anni di esperienza; nè si dimentichi, ove la riapertura di essi dovesse avvenire, che sarebbe opportuno, prima delle nuove assunzioni, tener debito conto della situazione particolare dei singoli porti, perchè se è vera la cifra di lire 30 di guadagno per giornata vissuta per alcuni di essi, per altri questa cifra è molto al di sopra della realtà; ed esiste disagio per pleora di personale.

Queste mie dichiarazioni non devono in nessun modo ingenerare allarme nei portuali, i quali sanno di avere nel Ministro, nel Sottosegretario alla marina mercantile e nella loro organizzazione, piena comprensione e perfetta tutela. E i portuali dimessi dal lavoro per età o inabilità, si allontanano dalla loro famiglia lavorativa tutelati e pienamente assistiti dal complesso delle provvidenze sociali che il Regime ha creato e che perfeziona ed aumenta di potenza e di numero.

In questo spirito si sono applicati i recenti aumenti salariali; in questo spirito si sviluppa l'assistenza con la costituzione già prevista di un ente che coordinerà le varie attività assistenziali per potenziarle e per indirizzarle ad efficienza ed a decoro sempre maggiore; particolarmente si svolgeranno le nostre premure ai vecchi lavoratori, che nelle case di riposo debbono trovare la continuità delle abitudini e il conforto della buona colleganza, nonchè ai bambini dei portuali, speranza della vita, che bisogna allevare forti e generosi alle patrie fortune.

I portuali d'Italia meritano che si pensi a loro con animo amorevole e con solerte cura; essi hanno dato sempre esempio di coesione, di volontà, di disciplina collaborando con la potenza del loro braccio a questa costruzione imperiale che tanto più s'innalza e tanto più brilla ciclopica nel sole.

Essi recano a loro vanto le stive colme di uomini e d'armi per la vittoria nelle terre lontane, e di molti nomi hanno infiorato il libro d'oro dei caduti in servizio della Patria, caduti sul lavoro come all'assalto, con lo stesso spirito di dedizione e di sacrificio; essi sono in piedi tutti, massa quadrata, operante

e cosciente, volti bruciati dal salso, occhi brillanti fissi negli occhi del Duce. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il camerata Cenzato. Ne ha facoltà.

CENZATO. Camerati. Parlo come tecnico, nel senso che è l'attività ch'io spendo ormai da moltissimi anni nelle discipline tecniche — anzi elettrotecniche — che mi spinge a intervenire nella discussione del bilancio delle comunicazioni. Non vi spaventi però l'esordio, perchè non vi intratterò su formole, nè infarcirò di cifre il mio breve dire.

Il camerata Giarratana nella sua diligente e davvero pregevole relazione, ha detto giustamente che non era il caso di ritornare in questa sede ad esaminare l'elettrificazione sotto un punto di vista generale, ad esaminare cioè il problema tecnico del sistema e la convenienza economica della trasformazione. La relazione segna le tappe — giustamente definite gloriose — della nostra elettrificazione che la stampa quotidiana ha reso note al gran pubblico e su cui è del tutto superfluo insistere. Ma ciò che a me tecnico interessa anzitutto di sottolineare, sono i risultati raggiunti nelle loro realizzazioni dagli ingegneri delle Ferrovie dello Stato, che vanno additati alla nostra riconoscenza per molte ragioni — non ultima quella dell'enorme sforzo cui sono stati sottoposti e che hanno compiuto con altissimo senso del dovere e con compensi notevolmente inferiori a quelli che avrebbero facilmente trovato altrove.

È di ieri il 44° Congresso dell'Associazione elettrotecnica italiana, tenutosi a Bologna ed avente per primo tema la « Trazione elettrica ». L'apporto che i nostri ingegneri ferroviari hanno dato a quel Congresso in forma concreta, precisa, materata di conoscenza diretta, animata dall'appassionata ricerca del meglio, dalla ragionevole fiducia in nuovi prossimi progressi squisitamente italiani, merita aggettivi che i tecnici sono riluttanti ad usare. Intervenero al Congresso e presero parte attiva ai lavori diversi stranieri, fra cui — graditissimi — il direttore generale del reparto ferrovie del Ministero dei trasporti del Reich e il direttore dell'Ufficio centrale di Monaco delle ferrovie del Reich, i quali non mancarono di manifestare la loro sincera ammirazione per la nostra seria preparazione, e vollero — rientrati in patria — esprimerci con lettere significative il loro cordiale compiacimento. Il Congresso si è chiuso con la visita alla Sottostazione di conversione di Riccione, la più grande sottostazione di conversione di frequenza del mondo,

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

dove gli ingegneri del servizio elettrificazione hanno detto l'ultima parola della nostra dinamicissima tecnica. Constatammo a Riccione, con viva soddisfazione di elettrotecnici e con intimo orgoglio di italiani, quanto possano organizzazioni dove è diligentemente curata la selezione dei giovani e dove è mantenuta la serietà della tradizione con vigile senso di responsabilità. Ad essa dobbiamo certo in gran parte questi brillanti risultati, onde le lodi tributate ai funzionari risalgono al direttore generale delle ferrovie ed all'Eccellenza il Ministro delle comunicazioni.

Con le linee principali elettrificate si assolvono, a fine 1939, i tre quarti del traffico totale, mentre col nuovo programma di elettrificazione di 9.000 chilometri, sui 17.000 totali, si verrà a disimpegnare assai più dei quattro quinti del traffico stesso. Uno sviluppo così vistoso, che ci ha già portati al primo posto nelle elettrificazioni europee, ha sorpreso anche gli specialisti. Se vi è qui qualcuno che ha preso parte alla lontana riunione che gli elettrotecnici italiani tennero a Trento nel 1919, può convenire con me che neppure noi pochi entusiasti potevamo immaginare quello che dalla trazione elettrica si sarebbe ottenuto.

Invero il problema della trasformazione della trazione a vapore in trazione elettrica è stato sempre impostato — almeno nella maggioranza dei casi e fino a poco tempo fa — su un rapporto di convenienza, e l'argomento più comune che ancor oggi si mette in rilievo — anche da parte di molti tecnici — è l'economia del carbone.

Nessun dubbio che sia questo risparmio un fattore di capitale importanza, specie se lo si consideri dal punto di vista valutario e della completa autarchia del servizio. Ma esso non deve far dimenticare altri fattori che vorrei mettere rapidamente in rilievo. Come osserva acutamente il camerata Giaratana nella sua relazione, estendendosi le elettrificazioni, i vantaggi tecnico-economici aumentano in ragione della distribuzione sempre più equilibrata di mezzi e di materiali, di rifornimenti e di alimentazione. L'importanza delle spese patrimoniali e dell'acquisto di materiali metallici di importazione si esaurisce col tempo mentre è certo che non si esaurisce col tempo, ed è motivo delle più dure sorprese la spesa del carbone; mentre non si esaurisce certo la maggiore generale soggezione dell'esercizio con trazione a vapore, che si ripercuote in maniera rilevantissima sul maggiore impiego di materiali di

esercizio e di manutenzione, sui rinnovamenti, nonché sull'utilizzazione del personale e degli impianti.

Ma da un punto di vista nazionale (a parte l'inestimabile valore dell'indipendenza in quella che, con vecchia similitudine, possiamo chiamare la circolazione sanguigna del Paese) d'importanza paragonabile a quelli sopra elencati è il vantaggio di conseguire, per virtù dei nuovi mezzi tecnici, un raccorciamento delle distanze inimmaginabile solo pochi anni addietro, un rilevantissimo aumento nella capacità di servizio delle vecchie linee, la cui potenzialità era di già esaurita con lo scarso ed insufficiente rendimento dell'esercizio a vapore. E questo senza modifiche sostanziali, ossia non affrontando che spese relativamente limitate per consolidamenti e sistemazioni accessorie, di fronte a quelle ingentissime che sarebbero occorse per il raddoppio del binario.

Pensiamo ai nostri valichi alpini, pensiamo che solo la trazione elettrica ci ha consentito di rispondere agli inglesi importando dalla Germania, per via terra, gli ingenti quantitativi di carbone di cui abbiamo bisogno, e plaudiamo senza esitazioni alle elettrificazioni recentemente deliberate, auspicandone di nuove. Per le quali, io penso, non deve preoccupare — a meno di ragioni del tutto contingenti — la questione valutaria, che non è così semplice come può apparire a prima vista, ma che tuttavia, per i lodevoli sforzi che anche in questo campo sta svolgendo l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, va diminuendo di importanza.

E plaudiamo altresì all'introduzione ed all'impiego, che ci auguriamo si estenderà sempre più, degli elettrotreni e delle automotrici elettriche, i quali mezzi consentono composizioni leggere e proporzionabili all'entità dei traffici assai più di quel che riesca possibile col tipico treno a vapore che importa l'impiego della pesante locomotiva, del tender e del bagagliaio anche nei casi in cui le persone da trasportare non esigono che una o due vetture rimorchiate. Con l'impiego delle automotrici si favorisce il traffico e si riduce notevolmente il valore patrimoniale dell'unità treno e il costo dell'esercizio, con conseguenze che non tarderanno ad essere apprezzate nel conto spese del bilancio ferroviario. (*Vivi applausi*).

Ma l'estrema elasticità offerta dalla trazione elettrica nella sua più moderna realizzazione del sistema a corrente continua ad

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

alta tensione che ho dianzi ricordato, e l'apporto che essa trazione può dare alla risoluzione di complessi problemi sociali per la sua capacità di trasportare rapidamente grandi masse, mi induce a ricordare un altro settore forse non sufficientemente considerato. Accanto ai grandi progressi delle ferrovie dello Stato giova riconoscere quelli compiuti dalle ferrotranvie concesse all'industria privata e dalle tranvie esercite direttamente od indirettamente dai Comuni, tutte dipendenti dall'Ispettorato ferrovie-tranvie-automobili. Si tratta di circa 9.000 chilometri di ferrovie concesse e di tranvie extraurbane di cui circa 4.450 chilometri elettrificati. Questo complesso di linee ha trasportato nel 1936 circa 6 miliardi e 200 milioni di viaggiatori-chilometro in confronto di 9 miliardi e 800 milioni di viaggiatori-chilometro trasportati nell'anno 1936-37 dalle ferrovie dello Stato, ed interessa sommamente grandi masse di popolazioni che si debbono spostare di pochi chilometri per raggiungere giornalmente il proprio lavoro.

Di queste linee, molte che fanno capo ai grandi centri hanno seguito le necessità dell'ora; circa metà di esse è elettrificata; alcune compiono un servizio esemplare, con impianti moderni ed elevate velocità di esercizio: ricordo la Circumvesuviana e la Nord-Milano, già citate al Senato dal Ministro Benni in una relazione a bilanci precedenti, come le tranvie urbane delle principali nostre città: Milano, Torino, Genova.

Il camerata Giarratana ha già illustrato nella sua relazione, fissando bene le cifre, le condizioni precarie di molti esercizi, da cui emerge evidente la necessità di provvedimenti nello stesso interesse dello Stato, su cui vanno fatalmente a ricadere i bilanci passivi di servizi pubblici insopprimibili. Ma io non penso di addentrarmi in questo campo, e limitandomi invece alle trasformazioni delle ferrovie concesse voglio augurarmi che il Governo Fascista, estendendo i concetti adottati per le elettrificazioni delle linee principali, addivenga allo stanziamento dei fondi necessari per l'applicazione delle leggi appositamente predisposte per la graduale trasformazione di quelle ferrovie concesse che rispondono a sentite necessità sociali.

S'affaccia a questo punto il problema della scelta fra l'elettrificazione e la soppressione del servizio su rotaie. È da tener presente, a questo riguardo, che già le Ferrovie dello Stato, con lodevole diligenza e con l'impiego delle automotrici, vanno differenziando le diverse linee nei confronti dei mezzi di tra-

zione, ciò che porterà ad attenuare l'acutezza del problema. Soluzioni analoghe varranno ad orientare la politica della soppressione delle linee concesse verso quelle che debbono considerarsi sorpassate come esercizio e non meritevoli di sacrificio da parte dello Stato; in ispecie verso le linee urbane e quelle extraurbane di minor movimento, che possono essere opportunamente sostituite con servizi di filobus, ed anche, là dove è possibile, con autobus a combustibile autarchico. Giova però sempre ricordare che, a favore del mantenimento di linee in condizioni economicamente precarie, sta da un lato la considerazione generale che il nostro paese ha una densità di ferrovie assai modesta in confronto ad altre nazioni europee; e stanno dall'altro considerazioni di ordine militare, visto che la trazione elettrica può dare, in condizioni di emergenza, prestazioni eccezionali, anche su linee tecnicamente deficienti. Gli insegnamenti di quest'ultimo agitato periodo dovrebbero, a mio avviso, far considerare la soppressione eventuale di ferrovie esistenti con ben altri criteri di quelli propugnati in quest'ultimo decennio (ai quali l'amico Giarratana sembra indulgere) essenzialmente derivati dalla preoccupazione di alleggerire il carico del bilancio dello Stato nel capitolo Ferrotranvie, poichè ogni ferrovia è un elemento potenziale di ricchezza avvenire ed offre capacità di trasporto irraggiungibili con ogni altro sistema e realizzabili con l'impiego di energia elettrica nazionale.

Chiuderò queste mie considerazioni, che, sorte dal desiderio di rendere un doveroso omaggio ai tecnici dell'Amministrazione ferroviaria, si sono certo di troppo allungate, rifacendomi al Congresso di Bologna che ho già ricordato, e alle conclusioni del relatore generale ingegner Marco Semenza che ha saputo elevarsi al disopra della semplice considerazione dei freddi problemi matematici e fisici relativi alla trazione elettrica, per vederne i riflessi nazionali e sociali. Sono anch'io nettamente fra quelli che ritengono di dover segnalare il pericolo della soppressione di mezzi ad alta capacità di trasporto, quali le ferrovie e le tranvie, per sostituirli con mezzi automobilistici; o meglio e più precisamente di dover segnalare il pericolo di visioni troppo sempliciste e di soluzioni troppo uniformi.

La riduzione delle distanze fra le regioni estreme del paese costituisce elemento di grande interesse nazionale; ma di altrettanto interesse per il paese è lo spostamento delle grandi masse fra le loro abitazioni e il centro

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

di lavoro: distanze modeste, ma numero stragrande di passeggeri. Basti ricordare, ad esempio, che il numero di passeggeri-chilometro dei servizi tranviari interni del comune di Milano è di circa 1 miliardo e 500 milioni nell'anno, con un percorso medio di circa 3 chilometri; che le ferrovie nord-Milano hanno un percorso medio di 15 chilometri e un numero di viaggiatori-chilometro di circa 400 milioni annui; che se si tien conto del solo movimento complessivo delle cinque maggiori città del Regno: Roma, Milano, Napoli, Torino e Genova, ci si avvicina al totale movimento passeggeri delle ferrovie dello Stato.

Ora le ferrovie sono state accusate di aver favorito l'inurbamento; ma è proprio nelle ferrovie che si trova l'unico strumento tecnico efficace per controbattere la tendenza all'ammassamento nelle grandi città. Se guardiamo alle zone più industriali del paese, per esempio alle zone intorno a Milano e intorno a Genova, possiamo rilevare che centinaia di migliaia di abitanti risiedono nelle zone agricole suburbane e si occupano di agricoltura, mentre alcuni familiari si recano al lavoro nelle industrie del grande centro: elemento questo di grande stabilità sociale, che tende a compensare nel ceppo familiare le conseguenze delle crisi industriali. Lo sviluppo industriale del centro principale, l'accrescimento di centri secondari, la possibilità di fissare una grande massa di persone in condizioni ideali di sanità fisica e morale, è connessa alla realizzazione di servizi interurbani rapidi e frequenti, con velocità medie elevate pur con fermate frequenti come solo le linee su rotaie e la trazione elettrica possono dare. Esempi di cosa si può fare in questo campo (e si può fare ancora di più, pur che vengano dati gli incoraggiamenti indispensabili) si hanno particolarmente, come si è già detto, intorno a Milano nelle ferrovie Nord-Milano e Milano-Gallarate-Varese, intorno a Napoli nella Circumvesuviana.

Servizi siffatti, congiunti ad una politica di case semirurali — igieniche — sparse nella verde tranquillità dei campi, possono essere nelle mani del Governo fascista strumenti di straordinaria efficacia per quel miglioramento fisico e quell'elevamento morale del popolo italiano che è, se non vado errato, la mèta suprema della rivoluzione Mussoliniana. *(Vivissimi applausi)*.

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

Chiedo ai Relatori, camerati Bibolini, Giarratana e Spinelli Domenico, se intendono parlare.

BIBOLINI. Non ho nulla da aggiungere alla relazione.

GIARRATANA. Rinunzio.

SPINELLI DOMENICO. Rinunzio.

PRESIDENTE. Procediamo alla discussione dei capitoli, che, se non vi saranno osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

GAETANI, *Segretario*, legge.

(Tutti i capitoli del bilancio sono approvati).

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

Se ne dia lettura.

GAETANI, *Segretario*, 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 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (Tabella A).

(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 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX, ai termini del Regio decreto-legge 23 aprile 1925-III, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926-IV, n. 597, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 1 — Tabelle B e C).

(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 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX, ai termini del Regio decreto-legge 14 giugno 1925-III, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926-IV, n. 562, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 2 — Tabelle D ed E).

(È approvato).

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

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 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX, 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*).

(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 1940-41, in lire 900,000,000.

(È approvato)

PRESIDENTE. Dichiaro approvato lo stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX.

Approvazione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero per gli scambi e per le valute per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che, su richiesta del Ministro per gli scambi e per le valute, costretto ad assentarsi da Roma per ragioni inerenti al suo ufficio, ho disposto l'inversione dell'ordine del giorno. Quindi la discussione dello stato di previsione del Ministero per gli scambi e per le valute per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX precederà quella dello Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

È aperta la discussione generale. (*Stampato* n. 509).

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Chiedo al Relatore se intende parlare.

DA EMPOLI, *Relatore*. Mi rimetto alla relazione.

PRESIDENTE. Procediamo alla discussione dei capitoli che, se non vi saranno osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

GAETANI, *Segretario*, legge.

(*I capitoli sono approvati*).

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame dell'articolo unico del disegno di legge. Se ne dia lettura.

GAETANI, *Segretario*, legge:

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero per gli scambi e per le valute, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

PRESIDENTE. Dichiaro approvato lo Stato di previsione della spesa del Ministero per gli scambi e per le valute per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX. (*Stampato* n. 501).

È iscritto a parlare il camerata Gorla. Ne ha facoltà.

GORLA. Sono note le provvidenze del Fascismo a favore dell'edilizia e particolarmente dell'edilizia popolare. Tutti ricordano l'estrema penuria di case che si verificò nell'immediato dopo guerra e la profonda crisi edilizia che il Governo fascista dovette affrontare appena salito al potere. Per limitare le mie considerazioni all'edilizia popolare basterà precisare che alla fine del 1922 soltanto alcune città possedevano un Istituto per le case popolari, la somma di tutti i loro patrimoni non arrivava ai 200 milioni di lire; il numero degli alloggi costruiti era inferiore ai 10.000.

L'impulso che il Duce ha dato all'edilizia fin dal primo anno di governo, e che poi ha continuamente mantenuto adeguando i provvedimenti alle varie situazioni che si presentavano, ha permesso di compiere un lavoro molto notevole, cosicché alla fine dell'anno XIV, epoca in cui inizia la sua attività il Consorzio nazionale per le case popolari, già 27 città capoluoghi di provincia avevano un Istituto, e il patrimonio di questi enti ammontava, in cifra tonda, a due miliardi di lire, ed era costituito da 78 mila alloggi, comprendenti 215 mila vani utili, abitati da 335 mila persone.

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

Con l'anno XV inizia la sua attività il Consorzio nazionale fascista per le case popolari, creato con la legge del 5 giugno 1935-XIII, sotto la presidenza del Ministro dei lavori pubblici. Un nuovo vigoroso impulso viene impresso alla edilizia popolare: in ogni provincia del Regno viene costituito un Istituto con giurisdizione estesa al territorio della provincia.

Alla fine del terzo anno di vita il Consorzio può presentare il seguente consuntivo: finanziamenti procurati un miliardo; contributi dello Stato per il pagamento delle annualità e degli interessi: dai due milioni annui dell'anno XIV ai 12 milioni dell'anno XVII e ai 16 milioni nel bilancio che è in discussione. Quando tutte queste somme saranno state utilizzate, il patrimonio degli Istituti per le case popolari sarà salito a tre miliardi, gli alloggi a 120 mila, i vani utili a 350 mila.

Le cifre che ho dato sono più eloquenti di qualsiasi commento. Ma, se il lavoro compiuto è stato grande, ancora maggiori sono i bisogni. A prescindere dallo stato di decrepitezza di un'alta percentuale di abitazioni tanto nelle città che nelle campagne e dalla conseguente necessità del loro rinnovamento graduale, si deve provvedere al rimpiazzo delle demolizioni praticate su scala abbastanza vasta per l'esecuzione dei piani regolatori che molti centri hanno in corso. Si deve soprattutto provvedere all'incremento naturale della popolazione ed alle migliorate condizioni di vita delle categorie meno abbienti realizzate dal Fascismo. Le nascite superano annualmente un milione di unità; l'eccedenza dei nati sui morti è di oltre 400 mila; la media annua dei matrimoni supera i 320 mila. Bisogna inoltre provvedere agli spostamenti della popolazione la quale si agglomera là dove il lavoro la chiama. Infine, ed è questo il dato più importante, va tenuto conto che il 65 per cento della nostra popolazione vive in abitazioni che non superano i tre locali. Di qui la necessità continua di nuovi alloggi i quali, anche volendoli limitare al compito di colmare i vuoti e di sistemare le nuove famiglie, occorrono in una misura non inferiore ai 100 mila all'anno.

È noto che il capitale privato rifugge dall'impiego nell'edilizia popolare, mentre i mezzi di cui attualmente il Consorzio può disporre gli permettono la costruzione annuale solo di circa 13 mila alloggi.

Come colmare la differenza?

Non vi sono che due modi: aumentare i mezzi a disposizione del Consorzio; soprattutto, allettare il capitale privato, perchè cerchi investimenti nelle case popolari.

È noto che il capitale privato va dove l'interesse e la convenienza l'attirano; è quindi necessario creargli condizioni tali, per cui riprenda la via dell'investimento nelle case popolari, poichè, infatti, si tratterebbe d'un ritorno, in quanto, fino alla vigilia della grande guerra, uno degli investimenti preferiti dal medio e dal piccolo capitale era proprio quello della casa. È stato lo sconvolgimento economico e sociale del dopo guerra che ha allontanato questi piccoli ma numerosi capitalisti dall'impiego nell'edilizia, ed ha generato così una delle principali cause della crisi ciclica nelle abitazioni, soprattutto di piccole abitazioni di cui ancora soffriamo.

È vero che sono intervenuti i poteri pubblici, ed abbiamo visto in quale misura, per sopperire alle necessità più gravi ed urgenti, ma è evidente che la funzione di questi enti non può essere che di integrazione, non di sostituzione dell'iniziativa privata, alla quale, secondo me, compete di provvedere al grosso del bisogno.

Mi permetto, quindi, di raccomandare al Ministro dei lavori pubblici lo studio di provvidenze atte ad attirare il capitale privato a cercare investimenti nell'edilizia popolare, convinto che solo con tale intervento si può avviare a soluzione il grave problema.

Agli Istituti per le case popolari ed al Consorzio che li riunisce rimarrà sempre un vastissimo campo di azione: rimarrà da provvedere a quella parte della popolazione, che il privato, anche se assistito da agevolazioni, non riuscirà mai a soddisfare. Anzitutto rimarrà a questi Istituti da provvedere alle famiglie meno abbienti e più numerose. Inoltre essi dovranno essere indirizzati a risolvere determinate e particolari situazioni, le quali richiedono prontezza di intervento e rapidità di azione, qualità che soltanto organismi manovrati dal centro possono avere.

Per adempiere anche a questa limitata funzione, i mezzi a disposizione del Consorzio dovranno essere aumentati, e già lo sono stati nell'anno in corso; dovranno essere aumentati al massimo, compatibilmente con le altre necessità dello Stato.

E poichè si tratta di provvedere la casa alle categorie meno abbienti, è necessario che gli affitti corrispondano alle possibilità di pagamento di queste famiglie e quindi, oltre alla massima economia nella costruzione, compatibile, però, con l'igiene e col decoro, bisognerà sempre che il capitale costi il minimo possibile e che venga assistito da

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

un congruo contributo statale per il pagamento degli interessi. Per poter facilitare queste operazioni, sarà pure necessario snellire la procedura per la stipulazione dei mutui, senza con ciò venir meno alle necessarie cautele e precauzioni per il portatore di cartelle. Bisognerà snellire queste operazioni, perchè attualmente in troppi casi i metodi sono lenti e defatigatori. Possibilmente, bisognerà unificare le procedure le quali, lasciate all'arbitrio, come avviene attualmente, degli Istituti finanziari sono praticate nelle forme più disparate.

A dimostrazione della necessità delle provvidenze che invoco, basti accennare che del miliardo di lire procurato dal Consorzio nel primo triennio della sua esistenza, soltanto la metà ha potuto finora venire utilizzata, a causa degli ostacoli che si incontrano nelle procedure.

Mi auguro che i mezzi a disposizione del Consorzio vengano aumentati.

Comunque, quelli che saranno messi a sua disposizione, bisognerà manovrarli in modo da ottenere il massimo risultato.

È mio convincimento che il sistema della distribuzione proporzionale dei finanziamenti fra i vari Istituti, se pure ha il pregio di una apparente equità, costituisce uno sbriciolamento eccessivo di iniziative e provoca una dispersione di forze tale da non permettere di ottenere risultati organici e di risolvere razionalmente le varie situazioni. Una maggiore concentrazione di forze è raccomandabile; e lo dimostrano i consuntivi di taluni grandi Istituti per le Case popolari e soprattutto le fulminee realizzazioni di alcuni vasti agglomerati di case operaie, quali quelle di Arsia e Carbonia.

Devo dare atto che su questa via si è messo il Ministero in quanto, nei Consigli dei Ministri del febbraio e dell'aprile, ha provveduto a stanziamenti speciali per la città di Roma e di Milano. Mi auguro che la pratica venga proseguita.

Ma voglio mettere in evidenza un altro lato del problema: le condizioni economiche della popolazione operaia nelle varie provincie, non sono eguali, e le case popolari costruite coi mezzi procurati dal Consorzio sono accessibili e molto ricercate nelle provincie ad economia più ricca, specie delle grandi città; lo sono meno e talvolta anche non lo sono affatto nelle altre provincie, dove il livello della vita economica è basso: voglio dire che non si possono prendere le popolazioni che abitino i « bassi », i sottani, o le grotte, per portare di botto quella popo-

lazione in case che costano 50 lire di affitto per vano. Una tale operazione non risolve il problema, anzi, in certo senso lo aggrava, perchè mette le famiglie davanti al doloroso dilemma o di non pagare l'affitto, o di privarsi del necessario per pagare la pigione.

Se si vuole intervenire in questi casi, bisogna farlo con mezzi adeguati, impiegando cioè un capitale a bassissimo tasso di interesse, assistito da adeguati contributi, e procurare soprattutto che i mutui coprano un'alta, altissima e talvolta totale percentuale dei costi dei fabbricati, perchè in questi casi gli enti locali non hanno alcuna possibilità di integrazione.

Comunque, bisogna costruire. Questo è il nostro comandamento; costruire pur fra le difficoltà grandi e sempre crescenti in cui la situazione internazionale ha posto anche il nostro Paese.

Non ci si deve arrestare, nè per la rarefazione di alcuni prodotti, nè per le difficoltà di approvvigionamento; si deve costruire, purchè si possa farlo con materiali italiani, con materiali autarchici.

Ed a proposito di autarchia nelle costruzioni, è forse opportuno dire una parola serena, o meglio dirò tecnica, che valga a mettere ordine nelle opinioni, talora alquanto confuse, che sono in circolazione.

Si deve anzitutto affermare che il settore edilizio aveva già raggiunto un alto grado di autarchia anche prima che questa divenisse un imperativo categorico per ogni buon italiano.

Accurate analisi, compiute sui consuntivi di costruzioni eseguite in tempi normali, anteriormente alle sanzioni e precisamente nel periodo 1933-34, hanno rivelato che nel costo di una casa la percentuale che viene spesa negli acquisti di materiali provenienti dall'estero è relativamente bassa.

Infatti essa oscillava fra il 10 e il 12 per cento per le costruzioni popolari, e raggiungeva un massimo del 20 per cento in alcune costruzioni speciali e di lusso. Una tale analisi ripetuta sui consuntivi di costruzioni finite nel 1939, ma anteriormente allo scoppio delle ostilità, ha rivelato che per le costruzioni popolari, la dipendenza dall'estero si è ridotta al 6 per cento. Circa la metà. La ragione di questa tassa che dobbiamo pagare all'estero per costruire e la impossibilità pratica di raggiungere il cento per cento di autarchia nell'edilizia sono evidenti, e di facile e rapido esame.

I materiali che compongono una costruzione sono essenzialmente le pietre naturali,

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

i laterizi, la calce, il cemento, il ferro e il legname, oltre ai materiali cosiddetti di finimento, come i vetri, le vernici, gli apparecchi sanitari, e pochi altri ingredienti.

Le pietre naturali sono totalmente autarchiche e, grazie a Dio, ne abbiamo in abbondanza e in quasi tutte le contrade nel nostro Paese. La materia prima per la confezione dei laterizi, calce e cementi, è pure nostra, è abbondante e diffusa, ma, per preparare questi materiali, occorre cuocerli, impiegando carbone che dobbiamo importare. Il grado di autarchia di questi prodotti quindi, pur essendo alto, non potrà mai raggiungere il cento per cento, a meno di impiegare energia elettrica o carbone nostrale, il che oggi non si fa ancora. Di legno e di ferro ne abbiamo anche noi ma non in misura sufficiente ai nostri bisogni; siamo perciò in parte tributari dell'estero. Il ferro poi viene largamente usato per la preparazione bellica e dobbiamo lasciarlo con priorità assoluta a questo impiego.

Tutti gli ingredienti che entrano in una costruzione bisogna portarli dove la costruzione sorge, o, come dicono i tecnici, a piè d'opera, e i trasporti li effettuiamo per ferrovia, per autocarro, più raramente con trazione animale. Le ferrovie e gli autocarri bruciano carbone o nafta che pure importiamo. Per gli autocarri c'è anche la questione del consumo delle gomme che vengono dall'estero. Ecco che per la necessità di trasportare i materiali a piè d'opera noi veniamo a pagare una tassa all'estero su tutte le costruzioni che noi facciamo, le quali, per tale ragione, non possono raggiungere il cento per cento dell'autarchia.

E si noti che si tratta di materiale pesante e si aggiunga che per i trasporti viene non solo ad abbassare il grado di autarchia dei laterizi, delle calci e dei cementi, ma a vulnerare l'autarchia totale delle nostre pietre naturali le quali, se vengono trasportate a grande distanza, come purtroppo qualche volta avviene, possono regredire a un grado di autarchia più basso di altri materiali che pure contengono componenti di provenienza estera.

Ho già asserito che il ferro va lasciato con priorità assoluta ai bisogni della preparazione militare. Devo però aggiungere che è un errore grossolano e una leggenda da sfatare quella che lo fa ritenere meno autarchico di altri materiali che entrano nelle costruzioni, mentre, nella maggior parte dei casi, è vero proprio il contrario. Quella qualsiasi quantità di ferro che viene riservata agli usi civili,

purchè distribuita equamente e sottratta agli artigiani della borsa nera (*Applausi*), permette di risolvere molti e importanti problemi costruttivi e di innalzare, là dove è usato con accorgimento, il grado di autarchia delle costruzioni. È un fatto che si può costruire anche senza ferro e in taluni casi anche economicamente, per esempio dove si può aumentare lo spessore dei muri e sostituire le volte ai soffitti piani. Ma questi casi non sono molto frequenti e non sono sempre economici.

Del resto, per costruzioni modeste, come lo sono nella quasi totalità quelle rurali, si può far senza del ferro, se si ha legname d'opera di produzione nostrana sul posto. Se il legname deve essere importato o fatto venire da grandi distanze, diventa invece più conveniente ed autarchico il ferro.

L'edilizia popolare, che per necessità di contenere i costi non può permettersi il lusso di aumentare troppo lo spessore dei muri e deve perciò ricorrere ai soffitti piani anziché alle volte, ha già ridotto l'impiego del ferro dai 15-16 chilogrammi per metro quadrato a chilogrammi 2,5 e anche a 2 chilogrammi per metro quadrato, pur rimanendo nei limiti di sicurezza. Bisogna però guardarsi dalle esagerazioni; e male farebbe chi, continuando nella diminuzione, volesse avvicinarsi troppo allo zero o raggiungerlo addirittura.

L'ingegnere coscienzioso deve intervenire a questo punto col suo veto, perchè vi sono limiti che non si varcano senza compromettere la stabilità e la sicurezza. Il buon tecnico può e deve essere audace ma non deve mai essere temerario.

Sono certamente da incoraggiare gli studi e i tentativi che il momento eccezionale ha promosso per ricercare nuove forme costruttive che ci riscattino dalla schiavitù dell'uso di alcuni materiali, purchè però queste ricerche vengano mantenute su basi rigorose e serie.

Vanno senz'altro condannati invece tutti quei pseudo inventori che pretendono di voler far lavorare determinati materiali classici noti e usati da secoli, come i mattoni ed il calcestruzzo, a sforzi che non possono sopportare, per esempio a quelli di tensione. Si tratta di una specie di persone pericolose; ed io invoco dal Ministro che a mezzo del Corpo dei funzionari tecnici che sono alle sue dipendenze, corpo di tanto riconosciuto valore e competenza, eserciti la più oculata vigilanza affinchè tali venditori di fumo, aiutati dalle difficoltà del momento ecce-

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

zionale, non riescano ad approfittare della credulità umana, che è sempre tanto grande, ed a procurare deprecabili disastri.

I mezzi per raggiungere il più alto grado di autarchia nella edilizia, che abbiamo esaminati, si possono compendiare in una frase: utilizzare nella maggiore misura possibile ed in ogni caso, i materiali che si trovano nelle immediate vicinanze del luogo in cui la costruzione deve sorgere al fine di evitare i trasporti.

Io sono convinto che il grande esercito dei tecnici e dei costruttori italiani, in tutte le sue gradazioni, dalle più alte alle più umili, esercito silenzioso e tenace, saprà degnamente assolvere al suo grave compito anche in queste eccezionali circostanze e recare al Duce un valido aiuto nella sua titanica opera di rendere sempre più grande, sempre più bella, sempre più potente l'Italia. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il camerata Ferrario Artemio.

Ne ha facoltà.

FERRARIO ARTEMIO. Camerati! Vi è un problema che si riconnette con la disciplina dell'impiego del ferro e che pertanto merita di essere almeno accennato in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici, ed è quello che riguarda la conservazione dei materiali siderurgici quando sono messi in opera, ossia quando costituiscono patrimonio vivo, operante, attrezzatura e ricchezza attiva della Nazione.

La corrosione e l'erosione dei materiali metallici, ed in specie dei materiali siderurgici, produce dei danneggiamenti che sono enormi. Noi ci siamo abituati ormai a considerare normali questi danneggiamenti e ci siamo rassegnati a subirli. Ma, se non fosse così, noi dovremmo guardare ad essi come ad una vera e propria calamità nazionale.

Una statistica americana ha preso in considerazione durante un cinquantennio tutti i quantitativi di ferro, di acciaio e di ghisa che si sono prodotti in tutto il mondo e che si sono messi in opera, non per aumentare le attrezzature e le costruzioni metalliche, ma soltanto per fronteggiare l'enorme, spaventoso vuoto che andava facendo la ruggine; e queste statistiche sono arrivate alla conclusione che 1.400 milioni di tonnellate di ferro e di acciaio sono stati prodotti ed impiegati per lo scopo predetto durante il mezzo secolo. Sono 28 milioni di tonnellate all'anno. Nel solo anno 1924, dice sempre la statistica,

siccome si doveva sopperire ai danneggiamenti prodotti durante il periodo bellico, durante il quale non si era potuto provvedere convenientemente alla manutenzione di manufatti, il 90 per cento della produzione di materiale siderurgico ha servito soltanto per la sostituzione.

L'ingegnere Guidi, che è uno dei nostri migliori tecnici in materia di corrosione dei metalli, ha cercato di estendere queste considerazioni anche alla parte economica, e considerando e valutando in linea approssimativa il prezzo del materiale siderurgico in una lira al chilogrammo, e tenendo conto che un 25 per cento può essere recuperato dal rottame, calcola che 55 milioni al giorno vengono spesi in tutto il mondo per far fronte alla corrosione dei metalli. La quota parte che spetterebbe all'Italia, dato il rapporto fra la produzione generale mondiale ed il consumo italiano annuo, sarebbe di 850 mila lire circa al giorno, cioè 300 milioni all'anno. E non è tutto, perchè per sostituire le membrature metalliche che sono logore dalla corrosione, naturalmente bisogna provvedere alla loro sostituzione e bisogna lavorare, mettere in opera quelle nuove e provvedere alla manutenzione, la quale, seppure dà i risultati che ho detto, tuttavia è quella che più o meno mantiene il danneggiamento nei limiti che abbiamo rilevato.

Un immediato effetto di questo stato di cose è questo, che si risolve in un altro danno indiretto, dovuto ad una difesa passiva. Gli ingegneri, i progettisti, per sopperire a quello che è il rapido deperimento delle membrature metalliche, sono costretti ad aumentarne lo spessore. Questo porta a una maggiore spesa per impiego di materie prime in eccesso, rispetto al quantitativo necessario, e corrispondentemente di carbone press'a poco nella stessa misura.

Rimedi contro questo stato di cose se ne sono suggeriti parecchi.

Devo segnalare che il Consiglio nazionale delle ricerche ha recentemente istituito un centro studi per la corrosione dei metalli, e lo ha collocato presso il laboratorio chimico merceologico del Consiglio provinciale delle Corporazioni di Genova.

Devo aggiungere che l'ingegnere Manzitti, con una precedenza di sei anni su tutti gli altri studi stranieri di cui attualmente abbiamo notizia, ha dimostrato che con la polvere di zinco, finissimamente suddivisa, si può costituire una pittura, la quale esercita una protezione attiva contro la ruggine, e pare che in

questo senso si debbano orientare le nostre ulteriori ricerche.

Questo è un lato del problema. Abbiamo parlato di corrosioni e di erosioni; naturalmente si chiamano corrosioni quelle che derivano da cause chimiche ed erosioni quelle che derivano da cause meccaniche.

Il sottosuolo delle grandi città è tutto attraversato da tubazioni in ghisa, ferro e acciaio che si deteriorano rapidamente. Si è ritenuto per un certo periodo di tempo che tali materiali venissero logorati a causa dell'umidità e degli agenti atmosferici, i quali hanno dei poteri aggressivi maggiori nel sottosuolo, e delle difficoltà della manutenzione.

Viceversa si è potuto constatare che nessuna di queste circostanze è definitiva nella determinazione dei danneggiamenti, e che piuttosto bisogna ricercarne le cause nelle correnti vaganti nel sottosuolo, le quali derivano sia da una imperfezione di isolamento dei cavi elettrici, sia dalle scariche elettriche a terra che si verificano al disotto delle rotaie ed in particolare in corrispondenza degli scambi automatici.

Nelle navi la corrosione dei materiali metallici è ancora più imponente, specie nelle eliche delle navi grandi e veloci dove i danni sono così giganteschi e vistosi da determinarne la sostituzione dopo pochi mesi di esercizio.

Preoccupato di questo stato di cose, l'Ammiraglio inglese qualche anno fa dispose che il suo Consiglio delle ricerche facesse delle indagini e mettesse a punto la questione. Da questa iniziativa dell'Ammiraglio britannico è venuto fuori quel rapporto che è conosciuto nella tecnica marinara sotto il nome di « Parson-Cook » dal nome dei due relatori, il quale conclude che l'erosione delle eliche è dovuta agli effetti di cavitazione che determina un continuo martellamento delle acque sulle pale dotate di forte movimento rotatorio.

Queste conclusioni hanno portato gli ingegneri a disegnare delle eliche di maggiori dimensioni e più lente, ma tuttora non si è affatto avviato all'inconveniente lamento.

Allora dobbiamo ancora una volta render lode all'ingegnere Manzitti che da diversi anni sta facendo degli esperimenti molto laboriosi e difficili, ed ha trovato che l'erosione delle eliche non deriva da un fatto meccanico, cioè non è una erosione ma una corrosione di natura elettro-chimica. Le eliche sono cari-

cate fortemente di elettricità che poi, con un drenaggio da lui ideato, si possono mettere in corto circuito con lo scafo.

Le erosioni sono di tutt'altro genere e certamente sono meno gravi. Il quantitativo di ferro che viene lasciato nel solco dall'aratro quando si arano dei terreni compatti e fortemente abrasivi è senza dubbio inferiore al quantitativo di ferro che viene distrutto dalla ruggine. Tuttavia, dalla frequenza che riscontriamo nella sostituzione degli attrezzi agricoli, dobbiamo pensare che anche questa parte grava abbastanza sensibilmente sull'economia generale della siderurgia italiana.

Si può rimediare relativamente con facilità a questa usura dei materiali metallici nei terreni, semplicemente cementando e temperando gli attrezzi agricoli. Questa tempera e cementazione non si fanno molto frequentemente, tuttavia un recente metodo ideato da un modesto artigiano, Gaetano Ajello, consente di estendere questa tecnica anche alle più modeste officine artigianali, cioè a quelle che vivono a fianco dell'agricoltore stesso nei piccoli centri rurali.

Ma il campo di azione nel quale rimane più alto il margine di economia realizzabile nel consumo dei metalli siderurgici rimane quello della elevazione delle qualità di resistenza dei ferri e degli acciai. Sarebbe molto difficile e molto imbarazzante, anche per una persona tecnica, il dire oggi per quali ragioni si fondano ancora delle grandi masse di ghise a bassa qualità e dotate di coefficienti di rottura che non superano i 20,21 kg. Basterebbero, con gli stessi ingredienti, e con la stessa materia prima, una maggiore accuratezza e forse una migliore attrezzatura per ottenere agevolmente, a parità di spesa, una elevazione del 30 o del 40 per cento dei carichi di rottura, con un risparmio corrispondente nella quantità di materiale che dovrebbe essere messo in opera.

In generale, poi, tutti i casi di impiego della ghisa dovrebbero essere riveduti, perchè molte volte la ghisa può essere sostituita da ferri laminati e da ferri forgiati, eliminando per lo meno il 40 od il 50 per cento in peso del metallo impiegato.

Una grandissima parte dei materiali metallici per le costruzioni edili, per le palificazioni in traliccio, per i tubi, per le lamiere, per i tiranti, per le carpenterie metalliche in genere, per ponti, per fasciami, viene ancora oggi costruita in acciaio comune a basso carico di rottura. Basterebbe elevare di una piccola quantità il tenore di carbonio e adeguare il silicio e il manganese a questo nuovo tenore,

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

per fare assegnamento quasi su di un raddoppiamento delle qualità intrinseche del metallo, senza perdere neppure il pregio della saldabilità.

Molti prodotti correnti di acciaio semiduro comune si adoperano ancora oggi allo stato grezzo, e tutt'al più vengono sottoposti ad un semplice trattamento di ricottura. In queste condizioni la media del limite del carico elastico di snervamento è superiore ai 30 chilogrammi, e il carico di rottura non supera i 50-55 chilogrammi. Basterebbe un trattamento termico appropriato per portare questi coefficienti ad un 30, 40, 45 per cento, di più.

Il Prof. Forcella è un benemerito assertore di queste teorie, e lui stesso le ha introdotte negli ambienti nei quali lavora, ma occorre che tutta l'Italia senta i benefici che sono ottenibili dall'applicazione di queste nuove tendenze, di queste nuove teorie.

Si direbbe che la locuzione « industria pesante » che si dà alla tecnologia del ferro ci induca tutti ad usarne senza parsimonia e quasi quasi attribuendo al ferro delle prerogative piuttosto quantitative che qualitative.

Ma il ferro, che in molti casi è un metallo indispensabile, in molti altri casi non lo è, e già si tende attualmente a sostituirlo con dei metalli più autarchici, è tuttavia sempre prezioso per la pace e per la guerra. Impariamo dunque a trattarlo come un patrimonio sacro, e affiniamo le nostre cognizioni su di esso per custodirlo gelosamente, utilizzando al massimo grado tutte le sue qualità di resistenza, conservandolo con ogni cura quando è messo in opera. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il camerata Peverelli Giuseppe. Ne ha facoltà.

PEVERELLI GIUSEPPE. Camerati, vi parlerò della produzione lapidea italiana, dei marmi, graniti e pietre, ma non per farvi un bel discorso su questo nostro meraviglioso prodotto che l'Italia così avara in altri settori minerari, ci elargisce a dovizia permettendoci un primato indiscusso e indiscutibile, ma per indicarvi alcune cifre molto significative sulla produzione e sull'impiego del patrimonio pietrificato del nostro Paese.

Occorre anzitutto una precisazione: il marmo, i graniti, le pietre, sono all'origine completamente autarchiche, dato che materia prima, mano d'opera, macchinario, mezzi di produzione sono esclusivamente italiani.

Anche il poco acciaio degli scalpelli e delle lame da sega, una volta importato

dalla Svezia e dalla Germania, è ormai di produzione nazionale, con minerali nazionali, e nulla ha da invidiare agli acciai esteri.

Solo se si volesse sofisticare, bisognerebbe precisare che per il trasporto dal luogo d'origine al luogo di impiego, occorre o nafta o carbone, ma nel valore del prodotto tale percentuale è talmente minima (secondo l'accurato studio del sindacato ingegneri di Milano, già accennato dal camerata Gorla, la valuta esportata per l'impiego di unità di marmo granito nelle costruzioni è dell'ordine del 0,06 per una distanza media di trasporto di 200 chilometri) che praticamente, anche reso a luogo di impiego, il nostro materiale si deve considerare come assolutamente autarchico.

Del resto, l'onere del trasporto è comune a qualsiasi materia prima o prodotto italiano.

Esaminando le statistiche di quasi un ventennio, dal 1917 al 1938, troviamo che la produzione massima dei principali prodotti dell'industria lapidea nazionale (marmo bianco e colorato in blocchi, alabastro, granito e calcare, diorite, gneiss, peperino, porfido e serpentino, breccia, puddinghe, sienite, troscite, travertino, ecc.) si è avuta nel 1926, con tonnellate 1.748.402, mentre la produzione minima si è ottenuta nel 1918, con tonnellate 498.382.

Mancano ancora dati precisi sulla produzione del 1939; tutto però lascia supporre che il minimo sarà di poco superato.

Inutile esaminare a fondo le cause. La crisi del marmo è nota: dalla diminuita e ormai quasi cessata esportazione, all'impiego di altri materiali (ceramiche, vetri, cemento, ecc.), alla diminuita possibilità d'impiego da parte dell'edilizia. E la crisi non sembra per ora avviarsi a una soluzione, perchè il mondo in armi non ha certo bisogno di marmi, perchè i noli aumentati gravano sul costo di un materiale tanto pesante, perchè non si costruiscono più palazzi o case di abitazione, ma trincee e fortini, dove il marmo non trova certo impiego.

Occorre aggiungere che ogni Paese, bene o male, ha potuto trovare nel suo sottosuolo qualche pietra che i mezzi moderni di lavorazione hanno saputo sapientemente far brillare; e una propaganda autarchica locale ha saputo far largamente adottare.

Così non si può pensare, per ora, ad una ripresa della esportazione: resta il mercato interno, il mercato italiano che mai come in questo momento ha la possibilità di dimostrare la sua aderenza alle direttive del

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

Regime, non solo adottando il marmo, il granito e le pietre, dove esigenze estetiche lo richieggano, e in sostituzione di altri materiali non autarchici, o non completamente autarchici, ma riportando in onore strutture un tempo di largo impiego e di provata resistenza.

Se è assurdo pensare oggi che le case economiche o popolari, specialmente delle grandi città, dove per necessità di spazio occorre procedere in elevazione più che in estensione, possano farsi con murature in pietra o a volta, è pure vero che palazzi, ville e villini, stazioni, opere monumentali, ponti, viadotti e persino le modeste case coloniche debbano farsi in pietra, lavorata a lucido, ornata dove economicamente è possibile, ma adoperata, anche con semplice squadratura, dove il costo è fattore essenziale.

E in tutti gli uffici, scale, lavandini, rivestimenti di marmo possono ben sostituire surrogati di cemento e ghisa, costosi rivestimenti di ceramica, esterofili manufatti di vetro, tutti certo di gran lunga antiautarchici.

Ricordo ancora che la pietra pomice di Lipari può in questo momento essere di valido aiuto all'economia del ferro (dove sostituibile) permettendo strutture leggerissime e molto resistenti.

Il provvedimento per gli stemmi può essere integrato con quello per le targhe di enti statali e parastatali ed anche di privati.

Difficile non deve essere lo studio di manufatti atti a sostituire architettonicamente e artisticamente cancellate e ringhiere di scale e balconi. E, a proposito di costo, la necessità di un maggiore senso, direi, di praticità, adoperando la pietra dove la natura ce l'ha data.

Ogni regione d'Italia più o meno ha nelle sue pietre una gamma di colori naturali meravigliosi dal bianco statuario dell'Altissimo, al nero di Bergamo; dai nobili verdi delle Alpi Piemontesi, ai rossi variegati di Verona e Vicenza; dai graniti policromi della zona dei laghi ai rinomati travertini di Tivoli, tutta una tavolozza dove artisti ed architetti possono attingere a piene mani colla certezza di accontentare i gusti più raffinati, senza fare trasporti troppo onerosi e distrarre anche in minima parte il combustibile necessario ai trasporti e proveniente dall'estero.

Termino: ho voluto con queste poche parole richiamare l'attenzione dell'Eccellenza il Ministro dei lavori pubblici che, con tanto amore procede, inflessibile, verso

la mèta dell'autarchia anche nel difficile campo delle costruzioni, sulla possibilità di disposizioni legislative o anche di semplici norme, a volte più efficaci, perchè il nostro patrimonio lapideo, specialmente in questo momento, sia chiamato a sostenere il suo ruolo nella risoluzione del problema.

Molte discussioni e qualche provvedimento in campo corporativo; nulla però che ancora valga a ridare lavoro a numerosi operai disoccupati: necessità quindi di una coscienza della pietra, direi di una malattia della pietra in ogni architetto, in ogni costruttore italiano; necessità che i provvedimenti disposti in sede corporativa per i marmi bianchi, ma poco attuati, siano fatti rigidamente rispettare, siano integrati ed estesi a tutti i materiali lapidei italiani; e necessità e più ancora convenienza per produttori e consumatori che si possa, parafrasando la famosa frase di Svetonio, «trasformare l'Italia di Mussolini in una Italia di marmo e di granito». (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Domani riunione pubblica alle ore 9.30 con il seguente ordine del giorno:

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941-XIX.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della cultura popolare per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1940-XVIII al 30 giugno 1941 Anno XIX.

Ritengo di far cosa gradita alla Camera comunicando il programma dei lavori per la corrente settimana in cui si esaurirà l'esame dei bilanci.

Giovedì, 25 aprile, la riunione si inizierà con le dichiarazioni del Ministro della cultura popolare e si approverà il bilancio. Farà seguito l'esame e l'approvazione del bilancio del Ministero degli affari esteri. Si inizierà quindi l'esame del bilancio del Ministero dell'interno.

Venerdì, 26, la riunione si inizierà con le dichiarazioni del Sottosegretario per l'interno e si approverà il bilancio. Si inizierà quindi l'esame del bilancio del Ministero delle finanze con relativa approva-

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

zione. Successivamente, sarà iniziato l'esame del bilancio del Ministero per l'Africa Italiana.

Sabato, 27, la riunione si inizierà con le dichiarazioni del Ministro dell'Africa Italiana e relativa approvazione del bilancio. Quindi avrà luogo la discussione del rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1938-39 e degli altri consuntivi.

La Camera dei Fasci e delle Corporazioni si riunirà, poi, in Comitato segreto per l'esame del consuntivo 1938-39 e preventivo 1940-41 delle sue spese interne.

Le riunioni avranno inizio tutti i giorni alle ore 9.30.

Camerati, Saluto al Duce!

(I Consiglieri rispondono: A Noi!).

La riunione termina alle 12.5.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

DOTT. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

