

vizio si sia avviato ad un miglioramento esclusivamente dopo l'istituzione della Milizia.

*Voci.* Sì, sì. È un assioma.

FAZIO. Onorevoli colleghi, se proprio non volete sentir toccare questo tasto...

CIANO, *ministro delle comunicazioni.* No, no; dica, dica; anzi ne vogliamo sapere di più.

FAZIO. Ho detto abbastanza per esprimere il mio concetto e perchè la Camera comprenda. Ho denunciato questa duplicazione di servizi, questa spesa che mi pare non necessaria nel momento in cui siamo. La denuncio ancora al ministro: è una questione che per me è molto importante. Io non oso avere fiducia nella sua risposta favorevole, ma ho la convinzione di aver denunciato una questione che è molto sentita, se non qui dentro, certamente nel Paese. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Spetta di parlare all'onorevole Barbaro.

Non è presente: si intende che vi abbia rinunciato.

Non vi sono altri oratori iscritti.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

D'ALESSIO FRANCESCO, *relatore.* Il bilancio delle comunicazioni non ha avuto un gran numero di oratori.

DEL CROIX. La rapidità delle comunicazioni è dimostrata!

D'ALESSIO FRANCESCO, *relatore.* Il vostro relatore perciò può ben limitarsi a riassumere alcuni dei dati che egli ha cercato di condensare nella sua relazione.

Il problema ferroviario si è presentato quest'anno all'esame del Parlamento soprattutto sotto l'aspetto dell'esercizio e ciò può giustificare perchè da parte della Giunta generale del bilancio non abbia trovato esame esauriente e completo il problema certo importantissimo della elettrificazione, di cui ha parlato il valoroso collega Giarratana.

Il problema dell'esercizio era quello che assorbiva l'attenzione immediata della Giunta generale del bilancio, in quanto il *deficit* ferroviario si è tramandato di anno in anno, come la spada di Damocle che pesava sull'esercizio di Stato delle ferrovie. Il consuntivo dell'esercizio 1923-24 si è chiuso con un accertamento di disavanzo limitato a 298 milioni e le previsioni di quest'anno permettono in sicura coscienza alla Giunta generale del bilancio di accettare le previsioni per il pareggio dell'esercizio.

Il pareggio presuppone un accertamento delle entrate conforme ai risultati del con-

suntivo dell'esercizio decorso corroborato dai primi risultati dell'esercizio corrente; presuppone la spesa contenuta nelle limitate previsioni dei vari capitoli del bilancio, sui quali non è stato possibile rilevare lacune o eccessi di previsione.

Alcuni problemi hanno certo preoccupato la Giunta: quello delle pensioni, quello del materiale mobile, quello del rinnovo degli impianti, quello dei passaggi a livello; sono tutti quesiti di gravità notevole, ai quali abbiamo cercato di dare risposta il più possibile esauriente nella nostra relazione.

Io non devo, poichè la discussione è stata limitata soltanto ad alcuni punti, che rispondere ai tre oratori che hanno trattato della marina mercantile, della elettrificazione e della milizia ferroviaria.

Comincio da quest'ultima.

Certo il problema della milizia ferroviaria ha un fondo politico che sovrasta la questione tecnica, ma anche a volere esaminare il problema dal punto di vista esclusivamente tecnico, sarebbe eccessivo, onorevole Fazio, negare i notevoli, tangibili benefici che la milizia ferroviaria fascista ha portato al riordinamento del servizio ferroviario.

Tutti i vari rami del servizio che trovano riscontro negli elementi statistici che io ho avuto cura di raccogliere: diminuzione dei furti, diminuzione della morbilità del personale, diminuzione delle avarie, maggiore regolarità nelle corse dei treni, sono in gran parte, prevalentemente — sarebbe assurdo dire assolutamente — dovuti a questa migliorata vigilanza sui rami del servizio, che è esercitata da questo corpo di funzionari fidi all'Amministrazione, e scelti con criteri di rigorosa selezione.

Ora se noi esaminiamo i vantaggi economici, finanziari, ed anche politici del servizio, che si ricavano dalla presenza di un corpo limitato a duemila agenti, e che col complesso di compensi, stipendi ed indennità non costa più di 28 milioni, con quattro milioni di maggiore spesa — perchè 24 milioni circa rappresenta il costo degli agenti come ferrovieri — se ci limitiamo a considerare questo aspetto del problema, dobbiamo pur dire che la sicurezza del commercio, la sicurezza dei trasporti, la regolarità del servizio valgono ben più di questi quattro milioni di maggiore spesa per la milizia ferroviaria fascista.

Per quanto si riferisce ai pericoli di duplicazione accennati dall'onorevole Fazio