

Spese per le accademie e le biblioteche, lire 130,000.

Spese per le antichità e le belle arti, lire 861,955.

Spese diverse, lire 1,508,382.40.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 107,028,062.50.

Categoria II. *Movimento di capitali*. — Estinzione di debiti, lire 512,750.

Totale della categoria seconda, 512,750 lire.

Totale del Titolo II (parte straordinaria), lire 107,540,812.50.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 1,439,998,046.90.

PRESIDENTE. *Riassunto per categorie.*

— Categoria I. Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria) lire 1,439,485,296.90.

Categoria II. *Movimento di capitali*, lire 512,750.

Totale generale, lire 1,439,998,046.90.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

Procediamo ora all'esame dell'articolo unico del disegno di legge. Ne do lettura:

« Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dell'educazione nazionale, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932, in conformità dello stato di previsione, annesso alla presente legge ».

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932.

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 1931 al 30 giugno 1932.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare l'onorevole camerata Scotti. Ne ha facoltà.

SCOTTI. Onorevoli camerati, lo studio del bilancio delle ferrovie dello Stato presenta nell'attuale periodo di crisi un grandissimo interesse. Tale interesse deriva non soltanto dalla naturale ripercussione che i risultati

finanziari delle ferrovie hanno sul bilancio dello Stato e dall'influenza che l'andamento tecnico e commerciale delle ferrovie ha sulla economia della Nazione, ma deriva specialmente dalla importanza dei problemi che la politica deflazionistica, voluta dal Duce e da lui sviluppata con inflessibile tenacia, ha imposto a tutte le industrie e quindi anche alle ferrovie. Problemi di minor spesa, di più basso costo, e vorrei anche dire di migliore prodotto, che le ferrovie, in quanto hanno risentito per le prime della depressione economica, devono se non per le prime, almeno in modo definitivo, risolvere, continuando con ritmo accelerato quella politica di deflazione che già è in atto, mediante i noti provvedimenti per la riduzione del personale (si prevede una riduzione di 12.000 agenti) e con la istituzione del nuovo ufficio commerciale e del traffico.

Il controllo vigile e costante del Ministro delle comunicazioni ci assicura che questa opera verrà condotta da tutti i competenti organi ferroviari, con spirito veramente deflazionista, perchè sembra un paradosso ma risponde invece ad una palmare verità che, in tutti i campi della economia nazionale, certi ancora esistono che, pur adattandosi ad orientare la propria azione, per la forza prepotente delle cose, verso la deflazione, tale azione svolgono con mentalità ancora influenzata dalla tendenza opposta.

La risoluzione dei problemi che assillano tutte le industrie si presenta particolarmente necessaria ed urgente per le ferrovie, inquantochè la situazione delle nostre ferrovie, come quella delle ferrovie di tutto il mondo, per quanto non sia preoccupante, è da considerarsi con molta attenzione.

Se infatti i risultati del bilancio, chiuso al 30 giugno 1930 con un avanzo di 92 milioni, sono soddisfacenti, tuttavia l'esame del bilancio mette in luce alcuni sintomi che denunciati in modo non equivoco nel rendiconto per il detto esercizio finanziario, trovano la loro conferma nella relazione del camerata Fier, che espone i risultati del primo semestre dell'esercizio in corso, che ha dato luogo ad una riduzione del traffico del 15 per cento e commenta la previsione per il prossimo esercizio, di minori introiti e conseguentemente di minori spese per circa 700 milioni.

Nè i bilanci delle ferrovie estere si trovano in migliori condizioni.

In Francia, ad esempio, le compagnie ferroviarie francesi prevedono un disavanzo per l'esercizio in corso di 2900 milioni, in gran parte dovuti alla diminuzione del traffico.