

che fanno le gestioni merci: accettazione di merci, svincoli, compilazione dei documenti per i trasporti, applicazioni delle tariffe, accettazioni di recapiti, ecc.

Senonchè le agenzie invece di consegnare e svincolare le merci direttamente a mezzo del personale viaggiante, le consegnano al gestore merci.

Ora ritengo che con opportuno e non difficile provvedimento queste agenzie potrebbero essere adibite al servizio che fanno queste gestioni. Si otterrebbe una fortissima economia di spesa, e le operazioni sarebbero semplificate.

Ho promesso di essere brevissimo, e mi fermo a queste poche proposte che mi son permesso sottoporre all'onorevole Ministro. Ma devo, prima di lasciare questa tribuna, rilevare, e con legittimo orgoglio d'italiano, che le nostre ferrovie, sotto il Regime fascista, e sotto la vigile e sapiente guida del Ministro Ciano (*approvazioni*) si mantengono all'avanguardia, fra i migliori organismi ferroviari europei: disciplina negli orari; impeccabile proprietà dei treni; disciplina ed abnegazione nel personale; tecnicismo; parsimonia nella spesa.

Questo privilegio delle nostre ferrovie è dovuto anche e soprattutto alla coraggiosa epurazione fatta nel 1923-1924 di circa 40 mila elementi rossi, compresi un migliaio di funzionari.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Lo abbiamo fatto apposta!

PRESIDENTE. Onorevole Ministro, anche adesso interrompe! Lasci parlare l'oratore che dice così bene!

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. In quanto all'epurazione, devo dire che i ferrovieri sono oggi centotrentottomila ottocento ottantadue; il numero massimo raggiunto fu di 240,915.

ELEFANTE. Oggi noi possiamo affermare con piena sicurezza che la grande famiglia ferroviaria è animata da uno spirito Fascista veramente al cento per cento.

Vada a questi ottimi Camerati il nostro saluto ed il nostro plauso. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. — È iscritto a parlare l'onorevole camerata Fier. Ne ha facoltà.

FIER. Onorevoli Camerati, l'importanza e l'estensione della contrazione dei traffici ferroviari iniziatisi nel 1930, anzi nel secondo periodo del 1929, si è successivamente aggravata e non tende ancora oggi a diminuire in estensione e di intensità. Gli

introiti delle ferrovie, che nel 1929 avevano dato un risultato lordo complessivo di 5,055 milioni, sono preventivati nel disegno di legge sottoposto al vostro esame in 3,257 milioni circa: si ha cioè una contrazione globale, in poco meno di 4 anni, di circa 1,800 milioni, pari al 35 per cento del massimo introito lordo globale ottenuto nell'anno migliore.

Le ragioni di tale fenomeno sono state più volte prospettate ed hanno carattere generale. La stessa tendenza si nota in misura anche più accentuata in Germania e negli Stati Uniti d'America, in misura minore ma pur notevole in Inghilterra, in Francia ed in Svizzera. La crisi generale dovuta alle incertezze del mercato mondiale, alla depressione dell'attività industriale, si è ripercossa in maniera diretta sui trasporti, anche perchè per aiutare l'industria, il commercio e l'agricoltura si è cercato di facilitare lo scambio dei prodotti con riduzioni di tariffa o con applicazioni di speciali disposizioni, che se contribuirono da un lato a facilitare lo scambio di determinati prodotti, resero ancor più pesante il bilancio della azienda.

Si aggiunga che la perfezione dei nuovi mezzi tecnici specialmente nel campo automobilistico, l'adozione di motori a carburante di poco costo, il rapido perfezionarsi della rete stradale ordinaria hanno costituito una altra causa, e non secondaria, della situazione in cui oggi si trova l'Amministrazione del maggior Ente statale delle comunicazioni.

Essa ha cercato di ridurre rapidamente anche le spese di gestione diminuendo sensibilmente il personale ed il suo costo.

*Voce*. Quello è il meno!

FIER. .... è abbastanza perchè sono discese di duemila lire circa per agente .... Ha cercato di abbandonare le spese superflue, ha contratto perfino in limiti notevolissimi gli stanziamenti per il rinnovamento e la manutenzione del materiale rotabile e delle linee.

Su questo punto io richiamo la vostra attenzione, perchè le ferrovie, oltre ad essere l'organo più efficiente delle comunicazioni, sono anche uno dei mezzi più importanti, necessari ed indispensabili della difesa nazionale. Ond'è che bisogna mantenere in efficienza le ferrovie, anche se queste sono in passivo.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Sono in efficienza.