

sità del pubblico più viva. E più facile potrà essere la fiducia, più rapido il consenso.

Nove anni or sono, quando il Ministro Ciano dava il via alla radio italiana, le stazioni trasmettenti di radiofonia non raggiungevano forse in tutto il mondo il numero di dieci.

Ma oggi vi sono nel mondo più di 25 stazioni radio-trasmettenti di televisione che fanno servizio tutti i giorni con manifesto interesse degli amatori e con giovamento degli studiosi che si applicano al perfezionamento degli apparecchi. Tre di queste stazioni sono germaniche: una è costituita da un trasmettitore sperimentale del Ministero delle poste e telegrafi tedesco, e fa servizio giornaliero e serale; un'altra, di ricerche per lo stesso Ministero, fa servizio tre volte alla settimana; la terza costruita da una casa industriale tedesca, fa servizi quotidiani di televisione. Un'altra stazione è a Londra con servizio giornaliero; più di 20 funzionano nell'America del Nord.

Nove anni fa, quando nasceva fra noi la radiofonia, nessuna industria italiana si era specializzata nei nuovi problemi e nella nuova produzione; e dovemmo fare, per qualche tempo, i nostri acquisti all'estero. Ma oggi, prima ancora che nasca tra noi la radiotelevisione, alcune industrie italiane, con spirito precursore veramente fascista, già sono pronte ai nuovi cimenti e attrezzate alle nuove possibili richieste del mercato: lo si è visto anche alla Fiera di Milano, che si è chiusa ieri trionfalmente.

Certo in Italia e fuori, in fatto di televisione, siamo agli inizi. Ma ogni cosa deve avere un inizio; e come non sarebbe stato possibile ottenere con la radiofonia i risultati che abbiamo accennati se, nove anni fa, un Ministro antiveggente e alcuni uomini di buona volontà e di fede non avessero affrontato le difficoltà e i pericoli di quegli inizi, così non sarà possibile ottenere che la televisione si affermi, progredisca e si perfezioni tra noi, se anche in Italia non si dia luogo ad un servizio ufficiale e regolare di radiotelevisione di prova. Questo molto varrebbe a ravvivare la fede nei pionieri che già lavorano, pieni di coraggio e d'ansia di progresso, tra noi; varrebbe ad incoraggiare gli ingegni italiani che ardentemente e fortemente perseguono la mèta nuovissima e varrebbe a formare, intorno alla televisione, i primi gruppi di proseliti e di propagandisti.

Io credo di ricordare che il Duce ha ammonito una volta: « Non tenete discorsi, se non quando avrete da fare delle proposte ».

Ecco. Io un discorso non l'ho tenuto, ma, con la mia voce modestissima, una proposta, o per meglio dire una raccomandazione, l'ho fatta.

Alla forza e allo spirito illuminato del Governo Fascista, ora, l'alto giudizio e la decisione. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole camerata Chiesa.

CHIESA. Onorevoli camerati, il bilancio di previsione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1933-34 si presenta, su un ammontare complessivo di poco oltre i 4 miliardi, con una minore entrata di circa 815 milioni che assorbe le prevedibili economie nelle spese intorno ai 140 milioni, e lascia scoperto un passivo di 675 milioni.

La previsione è senza dubbio prudente; e del resto il Ministro Ciano ci ha abituati — con lodevole inversione sull'ordinaria sorte nelle previsioni dei bilanci industriali — a migliorare in sede consuntiva le condizioni di preventivo.

Tuttavia, male sarebbe nasconderci la delicatezza della situazione economica della nostra grande azienda ferroviaria, che vede discendere gravemente i propri traffici per valori davvero notevoli.

Giusta, invero, le previsioni del bilancio in esame, la complessiva perdita nei prodotti del traffico rispetto all'esercizio 1929-30, dal quale può ritenersi abbia avuto origine la depressione, ascenderà in cifra assoluta ad oltre 1800 milioni, il che corrisponde ad oltre il 37.5 per cento dell'ammontare originale raggiunto prima della crisi.

Ed è da rilevare che la rete delle ferrovie italiane — almeno per quanto mi è dato dedurre dalle notizie statistiche finora disponibili, e che contemplano solo parte del 1932 per le altre reti europee — è fra le più colpite dalla depressione dei traffici, dopo la rete del Reich germanico.

Come è noto, la contrazione si riferisce in misura maggiore al traffico merci, ma ha importante valore anche nei riguardi del traffico viaggiatori.

Si tratta dunque di un fenomeno di ampiezza e profondità veramente imponenti, e per il quale potrebbe essere di scarso conforto citare il vecchio adagio del male comune.

Da ciò la cura, e vorrei dire l'ansia, con cui l'indomabile energia e l'alacre spirito del Ministro hanno cercato di correre ai rimedi.

Ad aggravare il fenomeno si assommano, come è noto, due cause concomitanti: la prima, e che è la fondamentale, deriva dalla