

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2355, concernente l'abbuono a favore delle Casse di risparmio di Bolzano e di Brunico delle anticipazioni statali, coi relativi interessi corrisposte in applicazione dei Regi decreti-legge 9 dicembre 1920, n. 1883, e 5 aprile 1935, n. 491, per i « deficit » di conversione delle valute austro-ungariche.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2355, concernente l'abbuono a favore delle Casse di risparmio di Bolzano e di Brunico delle anticipazioni statali, coi relativi interessi, corrisposte in applicazione dei Regi decreti-legge 9 dicembre 1920, n. 1883 e 5 aprile 1935, n. 491, per i deficit di conversione delle valute austro-ungariche. (*Stampato*, n. 1064-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Se ne dia lettura.

MARCHI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 9 dicembre 1935-XIV, n. 2355, relativo all'abbuono a favore delle Casse di risparmio di Bolzano e di Brunico delle anticipazioni statali, coi relativi interessi, corrisposte in applicazione dei Regi decreti-legge 9 dicembre 1920, n. 1883 e 5 aprile 1935, n. 491, per i deficit di conversione delle valute austro-ungariche ».

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936-XIV al 30 giugno 1937-XV.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936-XIV al 30 giugno 1937-XV.

Come la Camera ricorda, la discussione generale di questo disegno di legge è stata chiusa ieri, riservando la parola agli onorevoli relatori ed al Governo.

Domando agli onorevoli relatori, camerati Perna, Borriello e Giarratana, se intendono aggiungere altro alle loro relazioni.

PERNA. Rinuncio a parlare.

BORRIELLO. Rinuncio.

GIARRATANA. Rinuncio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro delle comunicazioni.

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. (*Vivissimi applausi*). Onorevoli Camerati! Nella mia esposizione sul preventivo 1936-37 del bilancio del Ministero delle comunicazioni, comincerò dall'azienda delle ferrovie dello Stato, rivolgendo anzitutto un vivo ringraziamento al relatore onorevole Giarratana, che, con tanta diligenza ed acutezza, ha preso in esame la situazione di questa grande azienda, ed agli onorevoli Camerati che hanno voluto in questa occasione lumeggiarne gli speciali aspetti.

Il camerata Giarratana ha esposto, con chiarezza e con dovizia di dati, come dalla situazione deficitaria che presentava il bilancio ferroviario 1934-35 si sia giunti alla situazione notevolmente migliorata dell'esercizio in corso e si sia potuto presentare in pareggio il bilancio 1936-37.

Gli elementi fondamentali che hanno permesso di raggiungere questo risultato sono: l'aumento del traffico, lo sgravio di una parte degli oneri addossati all'azienda ferroviaria, l'aumento delle tariffe merci e le economie nelle spese di esercizio.

L'aumento del traffico è il fenomeno che ha cominciato a manifestarsi in maniera progressiva ed abbastanza sensibile nel primo semestre dell'esercizio in corso, ed è continuato anche nei primi due mesi del corrente semestre, sebbene in misura meno accentuata, a causa soprattutto del perturbamento dei traffici internazionali.

Esso è certamente dovuto in parte a cause eccezionali; tuttavia, se teniamo conto che dal 1929 in poi il traffico, specialmente per le merci, su quasi tutte le ferrovie del mondo è stato in continua diminuzione, ma che da qualche tempo si è verificata in molti paesi una tendenza al risollevarlo, come ha illustrato anche in un diagramma il vostro relatore, io credo si possa ragionevolmente supporre che il fenomeno, verificatosi ultimamente anche da noi, sia di natura permanente.

È lecito quindi farvi affidamento, pur senza sopravvalutarne gli effetti, specialmente nella situazione attuale. Voi vedete infatti che per il 1936-37 è stato, in via prudenziale, previsto un aumento dei prodotti del traffico solo in ragione del 4 per cento dei prodotti accertati per l'anno 1934-35, mentre l'incremento, pur essendosi verificato solo in questi ultimi mesi, risulta già di una percentuale notevolmente superiore.

Degli oneri addossati al bilancio ferroviario ebbi già occasione di parlare in questa stessa Assemblea nella seduta del 15 maggio 1935, quando fu discusso il bilancio 1935-36. Illustrando allora le condizioni nelle quali era venuto a trovarsi detto bilancio, dissi che non bisognava con leggerezza ritenere che la più grande gestione tecnica dello Stato fosse di peso alla Nazione, poiché essa aveva sostenuto, nel passato, ingenti oneri che avrebbero dovuto gravare su altri bilanci.

Dimostrai come il bilancio d'esercizio fosse, sino da allora, quasi in pareggio, e come la crisi fosse sostanzialmente una crisi di carattere patri-