

## XXXIX.

## TORNATA DI LUNEDÌ 15 DICEMBRE 1924

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ROCCO**.

## INDICE.

	<i>Pag.</i>
<b>Congedi</b> . . . . .	1523
<b>Domanda</b> di autorizzazione a procedere ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	1523
<b>Proposta</b> di legge ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	1524
<b>Presentazione</b> di relazioni:	
PALMISANO: Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Crisafulli-Mondio . . . . .	1524
— Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Rossi-Passavanti . . . . .	1524
<b>Petizioni</b> ( <i>Discussione</i> ):	
GEMELLI, <i>relatore</i> . . . . .	1524
CELESIA, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	1524
LEONE LEONE, <i>relatore</i> . . . . .	1525
PIERAZZI, <i>relatore</i> . . . . .	1525
SARROCCI, <i>ministro</i> . . . . .	1525
<b>Disegno</b> di legge ( <i>Seguito della discussione</i> ):	
Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925:	
PETRILLO . . . . .	1525
CIANO, <i>ministro</i> . . . . .	1529-52
Ordini del giorno:	
BAISTROCCHI . . . . .	1540
GATTI . . . . .	1540
CIARDI . . . . .	1544
BARBARO . . . . .	1547
D'AYALA . . . . .	1550
SERPIERI . . . . .	1551
PENNAVARIA . . . . .	1552
MADIA . . . . .	1552
D'ALESSIO FRANCESCO, <i>relatore</i> . . . . .	1554
TOSTI DI VALMINUTA . . . . .	1554
Discussione dei capitoli:	
RUBINO . . . . .	1560
Si approvano tutti i capitoli del bilancio del Ministero delle comunicazioni, nonchè tutti i capitoli dell'entrata e della spesa del bilancio delle ferrovie. Sono approvati anche gli articoli del disegno di legge.	

**Disegno** di legge (*Presentazione*):

DE' STEFANI: Proroga dell'esercizio provvisorio, fino a quando non siano tradotti in legge, degli stati di previsione dell'entrata e della spesa, per l'anno finanziario 1924-25, non ancora approvati. . . 1539

La seduta comincia alle 15.

MIARI, *Segretario*, legge il processo verbale della tornata pomeridiana precedente. (*È approvato*).

**Congedi.**

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli Barbieri, di giorni 2; Belloni Ernesto, di 2; Grancelli, di 1; Starace, di 5; Ferretti, di 1; Milani Giovanni, di 2; Cavazzoni, di 4; Mariotti, di 1; Beneduce, di 3; Bonardi, di 5; Cartoni, di 1; Alice, di 4; Marescaledi, di 3; Riccioni, di 3; Bono di 3; Barduzzi, di 2; Moreno, di 4; Guàccero, di 1; per motivi di salute, gli onorevoli Tumedei, di giorni 3; Cerri, di 2; Bagnasco, di 2; per ufficio pubblico, gli onorevoli Muzzarini, di giorni 3; De Capitani, di 3; Lanfrancioni, di 5; Manaresi, di 3; Mazza de' Piccioli, di 2; Alfieri, di 2; Zugni Tauro, di 3.

(*Sono concessi*).

**Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio.**

PRESIDENTE. Il ministro della giustizia ha trasmesso la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il de-

putato Barbiellini Amidei, per concorso nei reati di danneggiamento continuato e di furto qualificato.

Sarà stampata, distribuita e inviata agli Uffici.

#### Annunzio di proposta di legge.

PRESIDENTE. I deputati Franco e Starace hanno presentato una proposta di legge per una tombola nazionale a favore dell'erigendo ospedale civile in Gallipoli.

Avendo gli onorevoli proponenti dichiarato di rinunciare allo svolgimento, la proposta sarà stampata, distribuita e inviata agli Uffici.

#### Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Palmisano a recarsi alla tribuna per presentare due relazioni.

PALMISANO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro l'onorevole Crisafulli-Mondio per duello, e la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro l'onorevole Rossi-Passavanti per duello.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate, distribuite e iscritte nell'ordine del giorno.

#### Petizioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le petizioni.

La prima è quella n. 7357 con la quale il maggior generale nella riserva Testa Michele chiede di essere risarcito dei danni materiali e morali che a suo dire l'Amministrazione militare gli avrebbe arrecato.

Invito l'onorevole Gemelli, relatore, a recarsi alla tribuna per riferire su questa petizione.

GEMELLI, relatore. Onorevoli colleghi, esaminata attentamente la petizione presentata dal generale Testa, preso visione della deliberazione della Commissione esercito e marina, presieduta da Sua Eccellenza l'onorevole Bonardi, riassunta nella relazione del relatore onorevole Ciochi, che nella sua parte conclusiva suona così: «...la Commissione per l'esercito e la marina militare in base a tali considerazioni — (considerazioni che per brevità non riporto,) — addita il Testa a Sua Eccellenza il ministro della guerra, come meritevole di qualche risarcimento economico in via puramente equitativa »;

visto ancora: le lettera di Sua Eccellenza Acerbo sottosegretario di Stato alla Presidenza e quella del presidente del Consiglio onorevole Mussolini, rispettivamente in data 5 gennaio 1924 e 9 marzo 1924, indirizzate personalmente al generale Testa, che nella sostanza confermano la necessità di «...seguire la via indicata dalla Commissione »;

ritengo opportuno di proporre alla Camera che la petizione del generale Testa sia inviata al Ministero della guerra perchè, tenuto conto del deliberato della Commissione esercito e marina e sulla scorta degli abbondanti documenti in di lui possesso, emetta, in breve volgere di tempo, un definitivo equo giudizio che ponga termine una volta per sempre alla annosa questione.

PRESIDENTE. Il Governo si oppone ?

CELESIA, sottosegretario di Stato per le comunicazioni. Il Governo non si oppone.

PRESIDENTE. Pongo a partito le conclusioni della Commissione che sono per l'invio di questa petizione al ministro della guerra.

(Sono approvate).

Segue la petizione n. 7359 con cui Piccirillo Vincenzo, assistente delle ferrovie dello Stato chiede di poter riscattare agli effetti della pensione alcuni anni trascorsi fuori servizio per ragioni indipendenti dalla sua volontà.

Invito il relatore, onorevole Galeazzi, a recarsi alla tribuna per riferire su questa petizione.

(Non è presente).

Non essendo presente l'onorevole relatore, la discussione su questa petizione è rinviata ad altra seduta.

Segue la petizione n. 7360 con cui Chinceli Sabino ed altri pensionati statali di Bari e provincia invocano la parificazione tra le vecchie e le nuove pensioni.

Di questa petizione è stato chiesto il rinvio dall'onorevole ministro delle finanze. Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Segue la petizione n. 7361 con cui Jodice Alfredo chiede che sia ammesso lo scioglimento del matrimonio per taluni casi.

Invito il relatore, onorevole Leone Leone, a recarsi alla tribuna per riferire su questa petizione.

LEONE LEONE. La Commissione, tenendo presente che la nostra legislazione civile sancisce la indissolubilità del matrimonio e che un'eventuale modificazione a tale principio deve dal Governo essere valutata e vagliata, ha concluso per l'invio di questa petizione al ministro della giustizia e degli affari di culto.

PRESIDENTE. Il Governo consente?

SARROCCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo consente.

PRESIDENTE. Pongo a partito la proposta della Commissione per l'invio al ministro della giustizia e degli affari di culto di questa petizione.

(È approvata).

Segue la petizione n. 7370, con la quale il comune di Camporgiano fa voti perchè l'Unione edilizia nazionale (in liquidazione) restituisca le somme ritirate per conto di quei proprietari che le cedettero i diritti a mutuo senza veder ricostruiti i loro fabbricati.

Invito il relatore onorevole Pierazzi a recarsi alla tribuna per riferire su questa petizione.

PIERAZZI. La Commissione, tenendo presenti i motivi addotti dal comune di Camporgiano, ha concluso per l'invio al ministro competente di questa petizione.

SARROCCHI, *ministro dei lavori pubblici*. La competenza sarebbe non del ministro dei lavori pubblici ma di quello delle finanze.

Ad ogni modo posso dichiarare che mi risulta che l'Unione edilizia provvede al deposito presso la Cassa depositi e prestiti dei mutui scontati; e non mi oppongo alla conclusione del relatore.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta dell'invio al Ministro delle finanze della petizione del comune di Camporgiano.

(È approvata).

Segue la petizione n. 7356 con la quale il signor Avventuriero Raffaele chiede di sottoporre alla Camera un suo progetto sull'automilitarismo inteso ad affidare l'istruzione militare alla iniziativa privata, e ad accordare, come corrispettivo, la riduzione di ferma.

Il relatore onorevole Cimoroni non è presente. La discussione di questa petizione sarà, quindi, rinviata ad altra seduta.

Segue la petizione n. 7352 di Antoni Domenica che chiede la corresponsione delle somme arretrate e non pagate della sua pensione di guerra. Il relatore onorevole Cimo-

roni non è presente; anche questa petizione sarà, quindi, rinviata ad altra seduta.

Sono così esaurite le petizioni inscritte nell'ordine del giorno di oggi.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione del seguente disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Petrillo.

PETRILLO. Non vorrei aver l'aria di enunciare un paradosso, ma, leggendo il decreto istituzionale del Ministero delle comunicazioni dell'aprile 1924, e guardando il suo funzionamento e gli organi di cui è costituito, io son venuto nella convinzione che quel decreto ha mutato, di nome, sì, il ministro, ma non ha costituito un Ministero. Perchè onorevoli colleghi, non basta mettere sul frontone di un palazzo una scritta con « Ministero delle comunicazioni » o, se non sul frontone di un palazzo su quello della città ferroviaria che è sorta sulle alture di Villa Patrizi, a Porta Pia; non basta sulla carta stampata sovrapporre alla antica scritta una nuova, con la denominazione di « Ministero delle comunicazioni » quando per l'essenza stessa degli elementi che dovrebbero costituire il Ministero, non è possibile, non soltanto un'amalgama tra i vari elementi, ma nemmeno una comunicazione.

Giacchè sembra che, come *lucus a non lucendo*, così questo Ministero delle comunicazioni, che deve servire alle comunicazioni di tutti e di ciascuno, non basti a stabilire le comunicazioni interne fra l'una e l'altra parte del Ministero stesso! Perchè restano sempre, onorevole ministro, non per deficienza o per cattiva volontà di uomini, ma per resistenza di cose, restano pur sempre, distinte assolutamente e inconciliabili, quelle che sono le tre parti del suo Ministero. Una prima parte è rappresentata dalle ferrovie, cioè un'amministrazione strettamente autonoma; un'altra parte è quella delle poste, dei telegrafi e dei telefoni, che ha un ordinamento burocratico, un ordinamento strettamente statale; e poi vi è la marina mercantile

che è così e così, un po' ondeggiante tra l'una e l'altra specie di amministrazione.

Occorre ricordare che nel 1907 si aggiunse all'autonomia ferroviaria, che fu una specie di limbo dei Santi Padri, che si volle costituire fra un'amministrazione statale ed un'amministrazione a tipo industriale. Allora la mente fertile dell'onorevole Giolitti, fatto apposta per gli accomodamenti e per i mezzi termini conciliativi, fra coloro che volevano un'amministrazione statale e quelli che volevano lasciare l'amministrazione alle antiche società ferroviarie, che non facevano male il loro dovere escogitò il ripiego di una amministrazione autonoma, la quale non avesse molti rapporti con il Parlamento e il parlamentarismo. A dimostrare la comune origine restò semplicemente una specie di cordone ombelicale, che univa la nuova amministrazione al Ministero dei lavori pubblici.

Infatti, noi abbiamo saputo da uno dei più autorevoli ministri dei lavori pubblici, l'onorevole Riccio, quale era l'angosciosa posizione in cui si trovava di fronte all'Amministrazione ferroviaria. Era un Re che regnava e non governava, era anzi non tanto un Re costituzionale, quanto un Re travicello, perchè non gli era possibile fare il bene e, al più, poteva impedire il male, negando il visto alle deliberazioni del Consiglio di amministrazione delle ferrovie.

Oggi siamo andati forse a un eccesso opposto, perchè il ministro delle comunicazioni si trova in una posizione di assoluto privilegio, per ciò che riguarda le ferrovie, di fronte agli altri suoi colleghi di Gabinetto. Egli non ha i rallentamenti che impone il parere del Consiglio di Stato, egli non conosce le soste della Corte dei conti, egli non si trova a ogni svolta di fronte al disco chiuso del ministro delle finanze, il quale gli impedisce ogni movimento. Ebbene, questa condizione di privilegio del ministro ha fatto sì che abbiamo adesso non più un'Amministrazione autonoma, ma un ministro autonomo di un'Amministrazione, la quale è soggetta egualmente in certo modo allo Stato...

PANUNZIO; *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. Non è esatto!

PETRILLO. Perchè, onorevole ministro, il bilancio delle ferrovie dello Stato non esce da quel laboratorio di alambicchi che è la Ragioneria generale dello Stato...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Esce proprio da quella!

PETRILLO. No...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Allora lei non è bene informato.

PETRILLO. Perdoni, onorevole ministro. Se così fosse, l'autonomia delle ferrovie dello Stato sarebbe addirittura distrutta.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È sotto tutela!

PETRILLO. Ah! adesso è sotto tutela e lei sarebbe il tutore!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. No. SARROCCHI, *ministro dei lavori pubblici*. È il pupillo! (*Si ride*).

PETRILLO. Quello che è da rilevare si è la impossibilità di una vera pratica utilità della fusione soltanto apparente delle tre aziende.

Le altre concentrazioni ministeriali: finanze e tesoro, agricoltura industria e lavoro; quelle vagheggiate da alcuni della guerra e marina finiscono con l'aver una realizzazione pratica di economia, ma l'attuale neoformazione ministeriale non ha fatto risparmiare un agente, anzi ha aggiunto un nuovo sottosegretario di Stato, e poco male se ha fatto scendere un filosofo come Sergio Panunzio dalle astrazioni filosofiche alle realtà concrete della vita.

È un'antitesi che bisogna comporre: il ministro deve essere uguale nella sua azione, senza di che il Ministero delle comunicazioni resterà sempre un'etichetta formale, cui non risponde una sostanziale unità organica e contabile.

O le ferrovie diventano amministrazione statale o le poste diventano un'azienda autonoma con un'amministrazione ed un bilancio proprio, con agilità e sveltezza di movimento, senza remore e inceppi non strettamente necessari.

Esercizio industriale e azienda ad ordinamento burocratico sono termini contraddittori. Avviene tutti i giorni alle Amministrazioni che debbono procedere agli acquisti, che per attendere i visti e le approvazioni non trovano più il genere oppure non trovano più il prezzo. Con le rapide oscillazioni dei prezzi l'Amministrazione a mani legate non può acquistare nel momento più favorevole del mercato. Inoltre, onorevole ministro, ella sa meglio di me quanti servizi paralleli vi sono tra le due aziende. Per esempio, vi sono il servizio di approvvigionamento telegrafico, quello di recapito e tanti altri che potrebbero essere facilmente fusi, solamente se si potesse portare nell'Amministrazione postale quella stessa organizzazione finanziaria e giuridica che ha l'Amministrazione ferroviaria, o viceversa, por-

tare nelle ferrovie la stessa Amministrazione postale.

Onorevoli colleghi! L'Amministrazione delle poste, come ente autonomo, e non più statale, è stata studiata in un progetto di riforma del ministro Giuffrida. Egli aveva preso a modello l'organizzazione delle ferrovie dello Stato e voleva che anche quella delle poste fosse alla sua volta regolata da un Consiglio di amministrazione o da un commissario del Governo.

Ora io non so fino a che punto il concetto informatore di quella riforma potrebbe essere attuato. Certa cosa è che nel Ministero delle poste bisognerebbe contemplare due elementi: l'elemento industriale e l'elemento sociale, perchè non si può assolutamente di un servizio così delicato, che ha tante attinenze con la civiltà come quello delle poste, dei telegrafi e dei telefoni, avere un concetto puramente e semplicemente industriale, un gretto concetto bottegaio.

Bisogna pensare, onorevole ministro, tutte le volte che ci si prova a sopprimere una piccola ricevitoria di montagna, o una minuscola collettoria, che là si trova un aggregato di cittadini che pagano il loro tributo ed hanno i loro diritti, e che quella ricevitoria rappresenta l'unico rapporto che essi hanno col gran mondo civile.

Onorevole ministro! Prima che lei decida a sopprimere una sola di queste ricevitorie, guardi prima quanti organi superflui, non strettamente necessari, sono nel suo Dicastero!

Ora a questo concetto eminentemente sociale, a cui non può corrispondere in modo assoluto un concetto industriale, bisogna che si ispiri l'Amministrazione delle poste. Però, anche nell'attuale ordinamento burocratico di stretta amministrazione statale, il concetto industriale potrebbe avere le sue applicazioni.

Nel breve tempo che io passai al Ministero delle poste, potei darmi all'esame minuto del valore unitario delle singole operazioni postali. Sono le piccole riforme quelle che danno dei grandi risultati. Oggi se n'è sperimentata una, alla quale collaborai modestamente un tempo: quella del vaglia. Il modulo diverso porta con sé una diversa organizzazione e soprattutto una semplificazione della contabilità.

Lei che è abituato a vincere le grandi battaglie e a superare e sfondare ben altri ostacoli troverà inaspettate resistenze...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Le siluro. (*Si ride*).

PETRILLO. ...nei moduli. Perchè la questione dei moduli e dei controlli, nella pubblica amministrazione rappresenta l'inciampo più grave che possa trovare il ministro.

Noi abbiamo una amministrazione che può dirsi perfetta, ma vi è in essa un tale congegno di controlli che mi ricorda quei famosi rimedi contro i crampi dei nuotatori: si arriva a trovare sì il rimedio al crampo, ma si impedisce all'individuo di nuotare perchè quel rimedio impedisce il nuoto. (*Si ride*).

Quindi confido, stavo per dire nutro fiducia, (*Si ride*) che l'onorevole ministro voglia preparare e proporre alla Camera, nel più breve tempo possibile, una riforma organica dell'Amministrazione postale telegrafica e telefonica, la quale ci consenta di avere veramente un Ministero delle comunicazioni con Amministrazioni omogenee e che rendano possibili semplificazioni di servizi ed economie di spese.

Ma il bilancio di questo Ministero deve essere esaminato da un corpo politico, come la Camera italiana, sotto un altro profilo. Noi dobbiamo prescindere per un momento da quello che può essere il bilancio delle cifre per guardare al bilancio morale dell'azione del Governo fascista in questa grande branca dell'attività nazionale: guardare al bilancio morale, anche perchè esso ha permesso il risanamento del bilancio economico. Il risanamento del bilancio morale ha portato alla riduzione di quei *deficit* spaventosi che negli anni passati ci hanno preoccupato seriamente.

Ora il campo delle poste e delle ferrovie pareva scelto come terreno sperimentale di una forma di socialismo di Stato ed anche di rivolta contro lo Stato perchè, onorevoli colleghi, ricorderete che, se, durante la guerra, ferrovieri, postelegrafonici e marittimi avevano fatto a gara a chi potesse più spendere di operosità e di zelo per conseguire la vittoria al fronte e per la resistenza interna del Paese; subito dopo l'armistizio, come se un vento di follia li avesse travolti, postelegrafonici, ferrovieri e marittimi erano insorti tutti contro lo Stato e pretendevano non solo di regolare quelle che erano le loro spettanze ed i loro contratti di lavoro di fronte allo Stato, datore di lavoro, ma pretendevano di imporsi, perchè spalleggiati da partiti politici, alle direttive stesse dello Stato.

L'autonomia della politica estera che rivendicò l'onorevole presidente del Con-

siglio, non solo non era possibile, per il passato, di fronte alle grandi potenze estere, ma non era attuabile neppure di fronte alle minuscole potenze che si erano accampate nell'interno del Paese e che erano costituite da quei sindacati rossi i quali ogni giorno emanavano dei veti ai quali i Ministeri supinamente obbedivano. (*Approvazioni*)

Io non so, onorevoli colleghi, quanta parte della nostra politica estera sia stata fatta in quei covi rivoluzionari, quanta parte della nostra politica estera sia stata fatta dal capitano pirata onorevole Giulietti (*Approvazioni*), il quale imponeva i suoi veti e i suoi diritti di *embargo* imbarco alle merci, ai marinai e ai materiali bellici.

Non c'è qui l'onorevole Giolitti, altrimenti gli avrei domandato quanta parte della sua decisione di sgombero di Valona non si debba al fatto che i sindacati rossi ferroviari e marittimi avevano deliberato di non approvvigionare oltre le nostre truppe oltre Adriatico (*Approvazioni*). Ora tutti questi erano...

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio dei ministri, ministro degli affari esteri*. Materia di processo! (*Applausi*).

PETRILLO. Di questi processi grandi e piccoli, onorevole presidente del Consiglio, non se ne è fatto nessuno...

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio dei ministri, ministro degli affari esteri*. Non è finita ancora la storia! (*Approvazioni*).

PETRILLO. ... perchè oggi che tutti invocano lo Stato forte, e per ogni ragazzo o ragazzaccio che crede fare una bravata si richiedono sanzioni punitive, vorrei domandare a tutti coloro che si fanno zelatori della libertà e dello Stato forte, quanti processi sono stati aperti e quante condanne sono seguite per quei ferrovieri che fermavano i treni e facevano scendere le guardie e i viaggiatori che non erano loro graditi, o buttavano dai bagliai i giornali che non dividevano le loro idee; che io mi sappia, nessuno di questi processi è stato fatto, nessuna condanna si è avuta. Nello Stato, all'ombra dello Stato, si accampavano queste forze nemiche; e lo Stato le alimentava non solo con gli stipendi, ma finanziando le loro organizzazioni.

Le Casse dello Stato nel fare le paghe ai ferrovieri e ai postelegrafonici, come gli armatori per la gente di mare, non dovevano solo fare la trattenuta di ricchezza mobile o del monte pensioni o di altri gravami che dovevano pesare sullo stipendio, ma la ritenuta per le federazioni rosse, le quali, venivano così finanziate attraverso gli organi dello Stato, e venivano formandosi il tesoro di

guerra per poter muovere le armi contro lo Stato stesso.

E queste federazioni trattavano con i ministri da pari a pari, da potenza a potenza, parlavano a tu per tu coi ministri nei loro parlamentini e nei loro comitati. Gli scioperi erano all'ordine del giorno, rappresentavano un diritto quesito e riconosciuto tacitamente nei contratti di lavoro. Per modo che quando un ministro, non ricordo se dei trasporti o dei lavori pubblici, e lo cito a titolo di lode, l'onorevole De Vito, volle applicare l'articolo 56 ai ferrovieri, fu defenestrato, e perchè i ferrovieri non fossero messi più in condizione di contravvenire all'articolo 56, il successore trovò una formula semplicissima, abolì l'articolo 56 e i ferrovieri non si trovarono più in condizione di poterlo violare. E ricordo che alle poste, dopo uno sciopero durato a lungo, e finito trionfalmente per i postelegrafonici, gli scioperanti, rientrati in servizio, trovarono il loro ministro intento a divulgare in una circolare ai capiservizio, l'apologo evangelico del figliuolo prodigo.

*Voci*. Chi era?

PETRILLO. L'onorevole Chimienti, che in quella circolare, scrisse che gli scioperanti che tornavano dovevano essere accolti con paterna benevolenza e che coloro i quali avevano servito lo Stato durante quei giorni, coloro che erano rimasti a guardia della casa abbandonata dai prodighi che erano partiti, coloro dovevano essere per il momento allontanati dall'ufficio, perchè col loro volto non turbassero la serenità della festa del ritorno. Ora questo, onorevoli colleghi, è consacrato in una circolare di un ministro delle poste, che un caposervizio ha postillato, con frase molto aspra, ma anche molto meritata.

Oggi tutto questo è finito. Oggi gli impiegati sono rientrati nei loro ranghi, sono coscienti dei loro doveri e sentono di avere nel Governo fascista la tutela della loro carriera e del loro avvenire. Ma la Camera e il Paese non possono dimenticare che oggi più gridano e che oggi aspirano alla successione di questo Governo i responsabili di quell'anarchia ferroviaria postelegrafonica e marittima che per poco non trasse l'Italia alla sua suprema rovina.

A costoro che accampano lontano di qui vorrei, per concludere, ripetere la frase che dal banco del Governo a quei banchi di estrema sinistra, allora rigurgitanti di deputati, lanciò Leonida Bissolati in un momento di santa indignazione. Bissolati a coloro che

l'insultavano gridò: « vi conosco, maschere ». Così noi, così il Paese deve rispondere a coloro che tardivamente parlano di libertà e di Stato forte. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle comunicazioni ha facoltà di parlare.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. La discussione sul bilancio delle comunicazioni si è risolta rapidamente, specie per l'assenza di gran parte degli oratori iscritti a parlare. Ciò imporrebbe a me di essere brevissimo...

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio dei ministri, ministro degli affari esteri*. Niente affatto!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*... ma siccome, oltre che alle domande rivoltemi in quest'Aula, devo delle risposte all'onorevole Giunta del bilancio, e poi soprattutto devo cancellare in paese l'opinione che da qualche parte si vorrebbe diffondere, che il bilancio dell'Azienda ferroviaria non sia sincero, così vi prego di volermi benevolmente ascoltare, anche se sarò lungo e noioso.

Il nuovo ordinamento del Ministero delle comunicazioni, che sembra non vada perfettamente a genio all'onorevole Petrillo, ha rimesso sul tappeto, ed ha finalmente fatto risolvere, la dibattuta questione dell'ordinamento dell'Azienda ferroviaria nei suoi grandi organi direttivi. Non tanto quando fu costituito il Ministero, ma quando fu reso noto il decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868, da molte parti, e specialmente dalla stampa non benevola, fu cantato il *de profundis* all'autonomia ferroviaria. Ora è bene intendersi, onorevoli colleghi: l'autonomia ferroviaria, se vera autonomia esisteva, è stata completamente rispettata nelle sue parti essenziali. Ma era proprio vero che l'Amministrazione delle ferrovie fosse indipendente da qualsiasi intromissione politica? Io credo perfettamente di no, e ve lo dimostrerò.

L'Amministrazione era retta da un direttore generale e da un Consiglio di Amministrazione. Il direttore generale era presidente del Consiglio di amministrazione. Il Consiglio di amministrazione aveva voto deliberativo. Le deliberazioni del Consiglio di amministrazione erano però sottoposte al *veto* o al semplice visto del ministro dei lavori pubblici, il quale aveva quindi una ingerenza esclusivamente negativa.

Oggi l'Amministrazione ferroviaria è regolata nel modo seguente. C'è un direttore generale, come c'era prima, i cui poteri — abbastanza ampi — sono rimasti immutati

ed in parte accresciuti, contrariamente a quel che crede l'onorevole Netti. Questo direttore generale ha due vice direttori. Tutti e tre sono stati scelti fra il personale ferroviario, e la scelta pare sia stata felice, perchè nessuno ha avuto niente da dire. C'è un Consiglio di amministrazione composto di riconosciute competenze tecniche; ma il male incomincia quando esso, invece di essere presieduto dal direttore generale, come era prima, viene presieduto dal ministro, il quale vuol sapere che cosa succede dentro l'Amministrazione delle ferrovie! Ora io trovo che questo invece di essere un male, è un bene. È vero che il Consiglio di amministrazione ora è un organo consultivo; ma il ministro è obbligato a sentirlo in tutte quelle che erano le pratiche amministrative per cui prima aveva voto deliberativo; ed io vi dico, per la esperienza che ne ho fatta in sei mesi, che non uno dei pareri del Consiglio di amministrazione è stato da me rigettato; non uno dei miei decreti è stato preso contro il voto del Consiglio di amministrazione. Io ho la coscienza di poter dire che, firmando i decreti, so di che cosa si tratta e non mi limito, come già diceva l'onorevole Riccio in quest'Aula, a mettere un visto grafico. Evidentemente perchè egli non conosceva, nè poteva conoscere, i veri termini degli affari a lui sottoposti.

Ingerenza politica: ma io credo che ci sia sempre stata. Se ne volete degli esempi, non ho che l'imbarazzo della scelta. In materia di tariffe furono durante l'esercizio di Stato adottate dal Governo riduzioni per ragioni di interesse pubblico, spesso senza neppure sentire il Consiglio di amministrazione, quantunque gravassero notevolmente sul bilancio dell'azienda. E questo in una azienda autonoma!

In materia di personale ricordano tutti la dolorosa storia degli avventizi assunti durante la guerra. L'Amministrazione, per sostituire il personale che si trovava sotto le armi e più per provvedere ai bisogni del periodo bellico, assunse numerosi avventizi con l'espressa riserva della temporaneità. Tornati dalla guerra, gli ex-impiegati ferroviari furono naturalmente riassunti; ma invece di licenziare gli avventizi, e di rendere così liberi dei posti per i mutilati ed i combattenti, intervennero recentemente due decreti, uno del 1919 e l'altro del 1920, coi quali si mettevano in pianta stabile 47 mila avventizi. Ora io mi domando: si può ritenere che gli organi di una Amministrazione autonoma avrebbero preso o consigliato un prov-

vedimento di tanta gravità, sicura origine di dissesto finanziario e di tante questioni?

Dunque nessuna sostanziale trasformazione nell'ingerenza politica del Governo nell'Amministrazione delle ferrovie.

Del resto questa modificazione attuale non è una invenzione, non è una creazione. La Commissione parlamentare Chimirri, nel 1917 se non erro, consigliava una forma di autonomia che non era molto diversa da quella ora attuata.

Tale Commissione riconosceva che il presidente del Consiglio di Amministrazione non poteva essere lo stesso Direttore generale, ed allora proponeva un funzionario di fiducia del Ministro come Presidente del Consiglio di amministrazione. E quindi il Ministro, attraverso a questo suo funzionario, avrebbe dovuto sorvegliare e dirigere l'azienda.

E finisco su questo punto, concludendo che nel fatto la riforma nulla ha innovato circa le varie figure amministrative dell'azienda e circa gli ordinamenti interni. Dal Direttore in giù tutto è rimasto tale e quale; dal direttore in su c'è forse la noiosa presenza del Ministro nel Consiglio di amministrazione, onorevole Petrillo!

PETRILLO. Sempre gradita.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Del resto devo comunicare alla Camera che il nuovo assetto dato alle ferrovie dello Stato ha riscosso anche l'approvazione di un eminente personaggio, competentissimo in materia ferroviaria, qual'è il senatore Riccardo Bianchi, il quale ebbe a dirmi che nel 1909 egli aveva consigliato appunto al Ministro del tempo un ordinamento come quello che oggi è stato tradotto in atti.

E parliamo della gestione finanziaria. La serie dei disavanzi verificatisi nel bilancio delle ferrovie dopo la guerra fino all'esercizio scorso, ha culminato nel 1921-22 in 1257 milioni, per iniziare la fase discendente nel 1922-1923 con 906 milioni e nel 1923-24 con 298 milioni. Sono note le condizioni dell'azienda ferroviaria, allorchè il Governo nazionale, assumendo il potere e rendendosi perfettamente conto di quello che era allora il caos ferroviario, credè di affidarne la gestione ad un Commissario straordinario munito di speciali poteri.

Il Commissario straordinario, con un'opera veramente chirurgica, tagliò tutto quello che c'era di canceroso o di superfluo nell'azienda e sollevò l'Amministrazione sì da rendere possibile nel primo anno di ridurre il *deficit* a 906 milioni, e nell'esercizio testè

scorso a 298 milioni. Si parla di consuntivi, quindi non credo si possano in alcun modo sollevare dei dubbi.

Ritornando al disavanzo, sarà bene soggiungere che altro *deficit* si accollava lo Stato per la gestione delle linee ferroviarie delle nuove provincie, gestione tenuta dalle ferrovie dello Stato per conto del Dicastero della guerra prima, delle finanze poi.

L'importo complessivo del *deficit* risulta quindi pel 1921-22 di 1431 milioni, e per i due esercizi successivi rispettivamente di 1032 e 412 milioni.

Per l'esercizio 1924-25 la prima previsione, concretata un anno fa, importava un disavanzo di 194 milioni, pur restando esclusa dal bilancio la gestione della navigazione e quella delle linee delle nuove provincie. Procedendo poi man mano l'opera di riassetto, e vedendosene i risultati concreti sotto forma di incremento dei vari cespiti d'entrata e di riduzione delle spese, specie in quelle del personale, la previsione poté essere progressivamente migliorata.

Infatti con lo stato di previsione presentato nella nuova legislatura alla Camera fu ritenuto di poter limitare il disavanzo presunto a milioni 110, comprese le nuove provincie.

Con successiva tabella di variazioni presentata il 30 maggio, tenuto conto dei più recenti accertamenti in merito all'andamento delle entrate e delle spese, il detto disavanzo poté infine essere eliminato, presentandosi così finalmente, dopo una serie di *deficit* tanto rilevanti, il bilancio in pareggio.

Sono lieto di comunicare alla Camera che questa previsione è finora confermata dai risultati, poichè i primi quattro mesi dell'esercizio in corso hanno già dato un maggiore gettito di prodotti del traffico per circa 170 milioni sui 198 previsti per l'intero esercizio. (*Applausi*).

La diminuzione del prezzo del carbone permette d'altra parte di fare assegnamento sopra una ulteriore economia di oltre 50 milioni.

Cosicchè, per effetto dell'aumento dei prodotti e della diminuzione di spese sopraccennate, il bilancio potrà sostenere, senza che sia compromesso il pareggio, il maggiore onere che, in seguito alla recente riforma sul contributo annuale dell'Amministrazione al fondo pensioni, si prevede debba sostenersi.

Vi sono peraltro, nel campo delle opposizioni, voci che tendono a mettere in forse

il pareggio, gettando sospetti sulla sincerità del bilancio, con l'affermazione che esso occulti degli oneri che ad arte non vi si farebbero figurare.

Ciò non risponde al vero. Il bilancio attuale è redatto, nè più nè meno, in base alle disposizioni fondamentali per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, contenute nella legge Gianturco del 1907, e parzialmente modificata nel 1909. Nella sua struttura quindi risponde quasi perfettamente ai bilanci di anteguerra ed i rispettivi risultati sono completamente paragonabili fra loro.

Si può anzi notare che sui bilanci attuali, in più che su quelli d'anteguerra, gravano gli oneri per le passività di esercizio delle linee di scarso prodotto progressivamente aggiunte alla primitiva rete di Stato, come le ferrovie secondarie Sicule, le ferrovie Sarde e le linee delle nuove province, di esercizio per la massima parte costoso in causa delle loro condizioni altimetriche.

L'onorevole Petrillo ci ha detto: voi dell'Amministrazione ferroviaria siete dei fortunati. Non avete a che fare colla ragioneria generale dello Stato. Onorevole Petrillo, l'ho interrotta per dirle che anch'io ero sotto tutela. Difatti il mio collega Ministro delle finanze, siccome finora l'Amministrazione ferroviaria era in *deficit*, si è creduto autorizzato, ed ha avuto da me il pieno consenso, di mettere il naso in tutti i meandri dell'azienda ferroviaria (*Si vide*) e non solo, onorevole Petrillo, il Ministro ha visto e rivisto il bilancio, ma il Vice ragioniere generale dello Stato, commendatore Cambi, è anche membro del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Vede che io sono fortunato fino ad un certo punto, oppure sono fortunatissimo, perchè ritengo che camminare dritti e dir sempre la verità sia la migliore delle fortune. (*Vive approvazioni*).

Il pareggio è fittizio, si è tuttavia detto da taluno, perchè non comprende gli interessi del primo capitale d'impianto delle ferrovie, cioè della spesa fatta dallo Stato per la costruzione e l'acquisto delle linee, il cui servizio grava invece sul bilancio delle finanze.

Si dimentica con ciò che trattasi del bilancio dell'Amministrazione esercente, al quale proprio ora, che esce dal periodo difficilissimo dei disavanzi, si vorrebbe addossare un onere che in passato non ha mai avuto, perchè mai considerato come proprio dell'ente che si assume il compito di eserci-

tare le linee, le quali dallo Stato furono costruite o fatte costruire essenzialmente per fini di pubblica utilità.

Perchè il servizio ferroviario raggiungesse introiti tali che, oltre a compensare le spese vive, permettessero la remunerazione normale dell'intero capitale di impianto, occorrerebbe imporre ai trasporti tariffe così onerose, specie in un paese come l'Italia, in cui le linee, per le loro condizioni medie altimetriche, richiedono spese di esercizio elevate, che le ferrovie mancherebbero in buona parte agli scopi di utilità generale per cui furono costruite.

Altro motivo di dubbio viene trovato in quanto riflette l'onere delle pensioni ferroviarie, poichè da un lato si afferma che tale onere neutralizza in gran parte il beneficio della diminuzione del personale, e dall'altra si dubita che il bilancio non rispecchi fedelmente l'onere stesso, in tutta la sua portata.

Orbene, mentre le disposizioni prima vigenti miravano a ratizzare in 10 o 20 anni la quota annua di integrazione dei capitali del fondo pensioni, la recente riforma ha consistito appunto nell'addossare all'Amministrazione, anno per anno, la reale spesa che occorre per far fronte alla parte di pagamenti cui non bastano i proventi del fondo pensioni.

Con ciò mi pare che il bilancio acquisti una maggiore sincerità.

Basti dire che per l'anno 1923-24 tale contributo dell'Amministrazione ammonta a 312 milioni e che per l'esercizio in corso si prevede possa ammontare a 295 milioni; cifre queste che comprendono anche una quota fissa annua di 40 milioni destinata all'incremento patrimoniale del fondo pensioni.

La parte poi dell'accennato contributo, che corrisponde al maggiore onere per il personale eliminato in questi ultimi due anni, e che comincerà a far sentire il suo completo effetto nel 1924-25, è di 90 milioni. Questa maggior somma di 90 milioni andrà di anno in anno diminuendo, perchè non rappresenta che una anticipazione di liquidazioni di pensioni, che sarebbero avvenute negli anni venturi per effetto degli esoneri normali. Ma in ogni modo essa è inferiore alla spesa annua per le competenze dei circa 50 mila agenti eliminati, che avrebbe altrimenti gravato sull'esercizio in corso e sui venturi per oltre 500 milioni.

Il meccanismo per far fronte agli oneri delle pensioni è stato poi dettagliatamente illustrato dall'onorevole relatore del bilan-

cio, ciò che mi dispensa dal dare maggiori schiarimenti.

Si è detto pure che il pareggio del bilancio sarebbe ottenuto a scapito della buona manutenzione e del rinnovamento delle linee e del materiale rotabile, per insufficienza dei relativi stanziamenti.

Neppur questo risponde a verità. Alla manutenzione delle linee sono assegnati 129 milioni, somma superiore a quella spesa nel 1923-24, che rappresenta con piena sufficienza quanto occorre, in relazione all'attuale costo dei materiali impiegati nella manutenzione — specie delle traverse — per l'esecuzione del normale programma di revisione annua delle linee stabilito dal servizio tecnico competente.

Assurda sarebbe qualsiasi artificiosa insufficiente valutazione delle esigenze reali, in questo campo che ha così stretta relazione con la sicurezza dell'esercizio.

Occorre, anzi, a questo proposito, soggiungere subito che nessuno degli incidenti verificatisi, incidenti del resto comuni a qualsiasi rete ferroviaria, ha messo in luce deficienze nella manutenzione delle linee.

Alla manutenzione dei rotabili, sulla quale si è intrattenuto ancora l'onorevole Netti, sono assegnati 621 milioni, somma superiore anch'essa a quella spesa nel 1923-1924, e che è pari al 17 per cento del prodotto previsto, mentre la legge organica prevede uno stanziamento minimo del 9 per cento e mentre nell'anteguerra la spesa relativa era pari all'incirca al 12 per cento.

Certamente negli esercizi che vanno dal 1918-19 al 1922-23 la spesa fu maggiore, perchè vi influirono le disastrose condizioni del materiale uscito logoro dalla guerra, il più elevato costo delle materie prime e le più onerose condizioni dei contratti con l'industria privata; ma il materiale stesso oggi può dirsi ricondotto a condizioni normali, tanto è vero che nello scorso esercizio, pur essendosi speso notevolmente di meno, la percentuale del materiale fuori servizio per guasti è stata assai inferiore a quella dell'esercizio precedente, sebbene non possa ancora raggiungere le basse percentuali dell'anteguerra, in relazione con lo stato generale di maggiore deperimento dovuto al lungo servizio di guerra.

Quanto alle spese di manutenzione straordinaria e di rinnovamento, lo stanziamento di milioni 37 e mezzo, stabilito per i lavori destinati a riparare ed a prevenire i danni di forza maggiore, appare più che adeguato alle esigenze a cui nell'esercizio si dovrà far

fronte, in relazione all'esperienza del passato nonchè allo svolgimento dei lavori già in corso ed ai progetti per i nuovi lavori.

Così dicasi pel rinnovamento della parte metallica dell'armamento, per cui sono stanziati milioni 32.6 in corrispondenza alle basi in proposito stabilite dalla legge del 1909.

È però disponibile e potrà pure spendersi durante l'esercizio il residuo di oltre 20 milioni rimasti sul corrispondente capitolo del 1923-24.

Infine lo stanziamento per il rinnovamento del materiale rotabile è fissato in milioni 89.1, pari al 2.50, per cento dei prodotti in corrispondenza alle basi stabilite dalla legge del 1909.

Debbo parlare adesso dell'importante argomento dei fondi patrimoniali necessari a mantenere continuamente adeguati i mezzi d'esercizio alla entità dei traffici da smaltire.

Ma perchè queste necessità riescano maggiormente evidenti e giustificate esporrò in una rapida sintesi il meraviglioso sviluppo preso dai traffici in questi ultimi tempi. E ciò io faccio con quel senso di intimo compiacimento, che nasce pensando esser questo l'indice più sicuro della rinascita vitalità del paese, il termometro più fedele della vera normalità, riconquistata negli strati profondi della popolazione che produce e che lavora. (*Approvazioni — Applausi*).

Dunque nell'esercizio 1923-24, rispetto a quello del 1913-14, che rappresenta l'ultimo esercizio normale precedente alla guerra, il traffico si è accresciuto di circa il 31 per cento come peso delle merci spedite per ferrovia e di circa il 48 per cento come quantità di tonnellate-chilometro trasportate. Pur tenendo conto dell'aumento di estensione della rete ferroviaria fra i due esercizi considerati, l'accrescimento del traffico risulta sempre notevolissimo, ragguagliandosi per ogni chilometro in esercizio a circa il 10 per cento nel tonnellaggio spedito ed il 28 per cento nelle tonnellate-chilometro.

Nei primi 5 mesi dell'esercizio in corso, poi, si è avuto un nuovo, fortissimo ed inaspettato incremento di trasporti, in ragione circa del 18 per cento nel tonnellaggio, rispetto all'eguale periodo dell'anno precedente; e ciò ha messo a dura prova i non larghi mezzi disponibili. Infatti, mentre quando assunsi nel maggio ultimo scorso la carica di ministro delle comunicazioni, il parco ferroviario da carico per le merci, che aveva una consistenza di 158 mila carri, era ritenuto più che sufficiente per far fronte alle prevedibili richieste del traffico, mi trovai nell'ottobre e

nel novembre, e mi trovo tutt'oggi, a lamentare una grande scarsità anche nelle disponibilità dei carri.

Particolare importanza ha avuto, nel periodo autunnale, la campagna vendemmiale, durante la quale si sono caricati a tutto novembre 81,471 carri, con un massimo giornaliero di 2,500 carri, in confronto di 45,816 dello scorso anno, durante il quale il carico giornaliero massimo ascese solo eccezionalmente a 1,500 carri. La campagna bietolifera, che ordinariamente negli anni decorsi finiva verso il 20 di ottobre, si è invece prolungata fino a tutto novembre, in concomitanza colla campagna vendemmiale, tenendo impegnati circa 5,000 carri noleggiati agli zuccherifici, oltre ad un largo impiego di carri ordinari — circa un migliaio — che, specialmente verso la fine della campagna, si è reso necessario utilizzare per smaltire la produzione delle bietole.

Notevole importanza ebbero pure nel periodo accennato i trasporti di cemento, laterizi, concimi chimici e soprattutto quelli in partenza dai porti.

Anche il traffico dei viaggiatori è in rilevante incremento, tanto che, per corrispondere alle continue esigenze, la percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori, che al giugno ultimo scorso era di circa 186 mila treni-chilometro, è salita al primo dicembre di quest'anno a 200 mila treni-chilometro e col primo gennaio sarà portata a 206 mila treni-chilometro, con un aumento complessivo di circa l'11 per cento.

Con tale incremento di trasporti, sia delle cose che delle persone, il parco ferroviario dei rotabili si dimostra insufficiente. Insufficiente nella sua consistenza di carri merci, insufficiente ancor più nella sua consistenza di carrozze per viaggiatori. Occorre accrescere notevolmente sia l'una che l'altra; e l'Amministrazione ferroviaria ha già elaborato un piano decennale di aumento e rinnovamento del suo materiale rotabile, nonchè per l'ampliamento, consolidamento e perfezionamento dei suoi impianti fissi.

È pure in corso di studio l'aggiornamento del programma di elettrificazione, in modo che fra breve si avrà dinanzi il quadro completo delle spese che saranno necessarie per poter far fronte, in un periodo abbastanza lungo, a quelle che saranno le maggiori e più pressanti esigenze del traffico.

Frattanto, colle disponibilità di fondi già stanziati, coi fondi del rinnovamento dei rotabili e con le somme concesse dal Ministro delle finanze in conto patrimonio, si è posto

da tempo in costruzione il seguente materiale: 250 carrozze a carrelli di terza classe; 120 carrozze miste di prima e seconda classe del tipo internazionale, che sono indispensabili per i trasporti nell'imminente Anno Santo; 1,200 carri chiusi; 300 carri frigoriferi per i necessari trasporti di carne congelata; oltre ad alcuni locomotori elettrici e carri e carrozze speciali.

Fu pure ordinata la trasformazione di 2,250 carri da aperti in chiusi e la ricostruzione di altre carrozze e veicoli vari. Occorrono però ancora subito, per completare quelle che sono le necessità immediate ed imperiose comprese nel programma decennale per la parte che riguarda l'anno corrente, altri 2,800 carri chiusi e 40 locomotive. Per far fronte a queste immediate spese in conto patrimoniale sono già in corso pratiche per ottenere le somme occorrenti dal Ministero delle finanze.

Ma una soluzione concreta non si avrà fino a che una legge organica non metterà in grado l'Amministrazione ferroviaria di sapere in anticipo su quali somme può contare per i lavori e provviste patrimoniali, in relazione all'aumento dei prodotti. Per questo è mio intendimento di presentare al Parlamento, di concerto col collega delle finanze, uno schema di provvedimento organico che, a similitudine di quanto disponeva per un sessennio la legge ormai scaduta da nove anni, del 25 giugno 1909, permetta di conseguire automaticamente un incremento patrimoniale proporzionale all'aumento del traffico per far fronte alle necessità dell'Amministrazione. Tale legge dovrà informarsi ai criteri dell'antica, tenendo conto delle variazioni intervenute dal 1909 in poi nel costo dei lavori e delle forniture e nelle basi delle tariffe.

Il programma decennale, del quale ho fatto cenno, e che serve unicamente come direttiva per l'Amministrazione, troverà il suo sviluppo anticipato o posticipato, ovvero così come è previsto, secondo che gli aumenti del traffico saranno maggiori, minori od uguali a quelli che servirono di base alla sua compilazione.

Ai colleghi onorevoli Netti e Giarratana, per quanto hanno detto nei riguardi delle elettrificazioni, debbo una risposta. Il problema delle elettrificazioni è nel tempo stesso tecnico ed economico e per di più non può essere disgiunto da quello della preparazione della nazione alla guerra. In rispetto a tutti i principi suaccennati, una Commissione speciale di tecnici ferroviari

sta elaborando la revisione del programma di elettrificazione delle linee ferroviarie, e le sue proposte dovranno essere sottoposte anche all'esame della Commissione suprema di difesa e alle decisioni del Governo.

M'impegno fin d'ora di presentare al Parlamento nel più breve tempo possibile le richieste delle somme occorrenti, che dovranno rientrare nel quadro generale dell'assegnazione dei fondi patrimoniali. Frattanto posso assicurare l'onorevole Giarratana che i lavori di elettrificazione già approvati continuano regolarmente e che la apertura all'esercizio delle nuove linee si effettuerà a misura che i lavori saranno compiuti e si avrà la disponibilità dell'energia necessaria.

Assicuro i colleghi della Liguria che, appena cessata ogni preoccupazione per la deficienza di energia per le linee liguri-piemontesi durante l'attuale periodo invernale di magra dei serbatoi alpini, disporrò per l'apertura dell'esercizio del tronco Genova-Sestri Levante, i cui lavori di attrezzatura sono pressochè ultimati. Per i prossimi anni nuove forniture di energia sono concordate ed altre sono allo studio.

Tranquillizzo pure l'onorevole Giarratana su quella che è la prosecuzione dei lavori di elettrificazione; ma non credo che sia questa la sede di entrare in dettagliate spiegazioni del modo con cui sono impiegate le somme, pronto a fornire all'onorevole Giarratana tutti gli elementi che egli desiderasse e potessero essere necessari ai suoi studi e alle sue indagini.

Gli dirò soltanto che i risultati a cui egli addivene per il raffronto tra le somme autorizzate e la estensione delle linee con dette somme elettrificabili, sono sostanzialmente giusti; ma che egli ha torto di non volersi fidare della tabella annessa alla relazione del bilancio, in quanto posso assicurare che sugli 800 chilometri di linee in corso di elettrificazione ivi indicate, 600 chilometri almeno potranno essere pronti entro tre anni.

Osservo che parte cospicua delle somme autorizzate fu e sta erogandosi per la costruzione di centrali elettriche, al qual proposito convergo pienamente con lui sulla necessità di rendere noti al Parlamento i risultati di costruzione e di esercizio, cosa che evidentemente non può farsi prima che gli impianti siano ultimati e funzionino.

In quanto agli esperimenti di impianti con sistemi diversi da quello trifase a bassa frequenza, e nel Mezzogiorno, posso assicurare che essi continuano regolarmente, ed

anche recentemente furono fatte importanti ordinazioni di macchinario e di materiale rotabile.

L'onorevole Netti ha avuto nel suo discorso degli accenni al personale. Come è noto, nel 1921-22 gli agenti ferroviari raggiunsero la quantità massima di 240 mila; oggi sono ridotti a circa 173 mila.

È possibile, ed è facilmente spiegabile, che nell'immane mole di lavoro per l'applicazione delle misure di eccezione che si sono dovute prendere per l'eliminazione di un così grande numero di agenti, si sia incorso in qualche errore di valutazione, ad onta anche delle garanzie di procedura osservate.

Io concordo con quanto l'onorevole relatore del bilancio ha detto a questo riguardo nella sua pregevole relazione e comunico all'onorevole Netti, che non vedo presente, ma che certo lo saprà, che l'Amministrazione non si è mai rifiutata nè mai si rifiuterà di riesaminare tutti quei casi per i quali risultasse essersi incorsi in errori di fatto, con particolare riguardo ai combattenti ed ai mutilati; e quando l'aumento di traffico e l'eliminazione normale richiederanno nuove ammissioni di personale, saranno tenuti presenti coloro che già prestarono soddisfacente servizio nell'Amministrazione ferroviaria.

Il Governo nazionale, che ha tra i suoi meriti più generalmente riconosciuti quello del riordinamento della gestione ferroviaria, vigilerà attentamente a che la disciplina e l'ordine siano rigidamente osservati da tutti, mentre curerà di soddisfare le eque richieste e le giuste aspirazioni del personale ferroviario, al quale è doveroso riconoscere che l'operosità e l'interessamento per il buon ordine dell'azienda non hanno fatto difetto, specie in questi ultimi tempi in cui le ferrovie, con un attrezzamento insufficiente, hanno fatto fronte alle crescenti esigenze del traffico.

E avrei finito, per quanto riguarda l'Amministrazione ferroviaria, se non dovessi una precisa risposta all'onorevole Fazio in ordine alla Milizia.

L'onorevole Fazio, preoccupandosi della instabilità del bilancio, ed unicamente a scopo economico, mi ha domandato: intendete conservare la Milizia ferroviaria? Non potrebbe la sua abolizione esser fonte di un'economia per l'Azienda?

Poichè io ritengo sicura l'utilità della Milizia ferroviaria, è superfluo aggiungere che io intendo conservarla.

Onorevole Fazio, io credo del resto che, meglio che affidarci ad altre considerazioni, sia consigliabile anche qui riportarci all'eloquenza fredda delle cifre.

L'Amministrazione ferroviaria pagava per mancanze di merci: nell'esercizio 1920-21 milioni 28.5; nell'esercizio 1921-22 milioni 38. Ora incomincia la milizia ferroviaria a funzionare: nel 1922-23, milioni 18.3; nel 1923-24 milioni 7.5.

Per furti, in ciascuno degli anni 1920-21 e 1921-22 l'Amministrazione ferroviaria pagò circa 50 milioni. Comincia la Milizia ferroviaria: nel 1922-23 si spendono 16 milioni; nel 1923-24 milioni 3 e mezzo. (*Applausi*).

Ora, dalla relazione del bilancio l'onorevole Fazio potrà rilevare come la Milizia ferroviaria tutta, compresi gli stipendi, gli assegni speciali, il vestiario, gravi sul bilancio ferroviario per circa 27 milioni, di cui circa 21 sono rappresentati dagli stipendi.

L'onorevole Fazio consideri che molte delle funzioni della Milizia ferroviaria sollevano il personale ferroviario e gli agenti addetti alla pubblica sicurezza da alcune attribuzioni, come il guardianaggio, la controlleria, la speciale sorveglianza sui trasporti, ecc., che diversamente dovrebbero essere devolute ad altri agenti.

Se si tiene conto di ciò che l'azienda ogni anno risparmia in indennizzi per mancanze e furti con una maggiore sorveglianza, indipendentemente dalle minori irregolarità di viaggio, degli ingressi abusivi nelle stazioni, di sottrazioni di materiali, ecc., che hanno fruttato complessivamente con un maggior rigore 10 milioni di più in un semestre, l'onorevole Fazio, si convincerà che nessuna indicazione esiste nel momento attuale per l'abolizione della Milizia ferroviaria.

E passiamo all'Amministrazione postale e telegrafica. Le molteplici e vaste attribuzioni che sono assommate nell'Amministrazione posteografica, ne hanno forse variata la fisionomia originaria. Infatti al servizio vero e proprio del trasporto della corrispondenza e delle trasmissioni telegrafiche si sono aggiunti i servizi a denaro che hanno assunto uno sviluppo considerevole. Sarà bene che renda edotta la Camera della mole e delle varie attribuzioni che sono affidate al Ministero delle poste e telegrafi. Il Ministero delle poste e telegrafi col servizio della posta recapita annualmente un miliardo e tre quarti di corrispondenze diverse tra le quali ci sono assicurate che — comprese quelle di servizio — ascendono a 12,000,000 per un valore assi-

curato di 12,300,000,000; trasporta dieci milioni di pacchi, ha un movimento di circa trenta milioni di vaglia, non come valore, ma come numero, per un importo complessivo di 44 miliardi annui. Inoltre il movimento di danaro rappresentato dal servizio dei risparmi ci dà le seguenti cifre: sei miliardi circa, con sei milioni di operazioni; movimento dei conti correnti tre miliardi di lire con circa tre milioni di operazioni. Altro movimento notevole di danaro è quello rappresentato dai servizi di riscossione per conto di terzi, circa quattrocento milioni all'anno e per conto di altre Amministrazioni tre miliardi e mezzo, per enti pubblici cento milioni. Tutto questo formidabile lavoro e movimento di denaro è eseguito da 10,850 uffici postali, 32 uffici di stazione, 190 ambulanti, 664 linee ferroviarie servite da messaggeri e porta pacchi, 924 linee automobilistiche, 2579 servite da vetture a cavallo o con cavalcature, 4310 linee servite da pedoni e 13 da barche.

L'Amministrazione postale alla pari di tutti gli organismi dello Stato ha seguito le tristi vicende del periodo turbinoso del dopoguerra. L'azienda postale attiva fin all'esercizio 1917-18 divenne passiva fino a raggiungere il disavanzo di mezzo miliardo nell'esercizio 1920-21. Il consuntivo dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1924 porta ancora un disavanzo di poco meno che 66 milioni e mezzo. Il bilancio di previsione nell'esercizio in corso, oggetto della presente discussione, si chiude con un avanzo finanziario di 25 milioni circa. (*Applausi*).

Dall'andamento dei servizi e dai risultati dei primi mesi dell'esercizio in corso ritengo che in sede di consuntivo si possa raggiungere il pareggio, non solo, ma ho buone ragioni per sperare di mantenere l'avanzo delle previsioni.

Nel primo quadrimestre, per esempio, la differenza fra le entrate accertate e gli impegni dà un avanzo di circa 10 milioni.

L'onorevole relatore ha espresso il desiderio, condiviso dalla Giunta generale del bilancio, che l'Amministrazione postale possa essere retta con maggiore scioltezza amministrativa affinché meglio corrisponda ad una azienda di carattere tecnico industriale.

In sostanza egli augura che all'Amministrazione postale e telegrafica si applichino gli ordinamenti amministrativi ora in vigore per le ferrovie dello Stato (l'onorevole Petrillo è stato dunque preceduto) e il relatore si augura che a similitudine di quest'ultima amministrazione sia istituito un Consiglio

di Amministrazione (queste sono proprio parole del relatore) che dia al ministro la possibilità di assumere la diretta responsabilità dell'azienda, non unicamente attraverso i direttori generali, ma sentendoli collegialmente e in contraddittorio di altri esperti non scelti dalla fiducia dei Gabinetti ma investiti personalmente e legalmente delle funzioni di membri del Consiglio posto all'apice dell'Amministrazione.

Ho il piacere di comunicare all'onorevole Giunta del bilancio che personalmente condivido la sua opinione e che da vario tempo ho presentato al presidente del Consiglio un progetto informato su questi concetti.

L'esperienza che ho del funzionamento delle due grandi Amministrazioni, quella delle ferrovie dello Stato e quella delle poste mi portano a concordare, ripeto, con l'opinione espressa dall'onorevole Giunta del bilancio.

L'onorevole Netti che si è lamentato di un maggiore appesantimento messo a scopo di un giusto controllo nel reparto approvvigionamenti delle ferrovie dello Stato, ben a maggior ragione avrebbe dovuto dolersi che una grande amministrazione dello Stato, di carattere anche industriale, come quella postale e telegrafica, abbia ancora un ordinamento del tutto rigidamente vincolato alle prescrizioni burocratiche delle ordinarie Amministrazioni, ed è per questa ragione che l'ordinamento compartimentale già stabilito con Regio decreto 2899 del 13 dicembre 1923 è stato protratto sino al 31 dicembre e sarà ancora sospeso in attesa di questa completa trasformazione dell'Amministrazione postale e telegrafica.

Il funzionamento dell'Amministrazione postale, normale nei grandi centri, in quest'ultimo esercizio ha dato luogo a qualche irregolarità nei centri minori, ove gli uffici telegrafici e postali principali furono convertiti in ricevitorie. Questo provvedimento, che va man mano attuandosi, è certamente ottimo sotto il punto di vista economico e tecnico, ma ha bisogno di un periodo di assetamento, nel quale sieno studiate caso per caso le varie esigenze.

L'Amministrazione frattanto ha provveduto a rimuovere tutti gli inconvenienti segnalati, tanto che quasi la totalità delle ricevitorie funziona già regolarmente e meglio funzionerà quando, ultimati i concorsi, ognuna potrà avere il suo titolare regolarmente nominato.

L'Amministrazione si è anche preoccupata di dare un assetto definitivo e soddi-

sfacente al personale delle ricevitorie e una speciale Commissione sta in questi giorni concretando proposte sulle quali il Parlamento deciderà.

Migliore assetto sarà dato agli uffici postali e telegrafici anche in ordine ai locali da essi occupati cercando, nella misura della possibilità finanziaria, di aumentarne il decoro.

Dall'accurata relazione dell'onorevole Giunta del bilancio risultano tutti i lavori compiuti sulle linee telegrafiche e telefoniche, nonchè tutto quanto il Governo ha fatto in ordine alla cessione dei telefoni all'industria privata.

Nel primo quadrimestre del corrente esercizio l'aumento del traffico telegrafico, sopportato regolarmente dagli impianti, ha dato un gettito superiore al previsto di oltre 7 milioni e mezzo.

Circa il personale è noto che per un lungo periodo di tempo, per ragioni di varia indole, non furono fatte promozioni e non furono colmati i vuoti dei ruoli, tanto che, per parlare del grado più elevato, degli 85 capi divisione ritenuti necessari all'Amministrazione, non ve ne erano che otto.

Si è proceduto all'inquadramento del gruppo A e si sono fatte tutte le promozioni dei gradi direttivi, e prossimamente, con opportuni spostamenti di personale, si metteranno a capo degli uffici, titolari aventi grado corrispondente alla loro importanza; del che certamente si avvantaggerà la regolarità e la disciplina dei servizi.

L'Amministrazione procede anche alacremente all'inquadramento degli altri gruppi e se tale operazione non è stata già eseguita, ciò lo si deve alle peculiari particolarità del personale postale e telegrafico, il quale, per le molte mansioni che deve disimpegnare e per la provenienza diversa dei suoi funzionari dà luogo, nello sviluppo della carriera, a difficoltà che non si riscontrano nelle altre amministrazioni.

Ad ogni modo l'applicazione della legge 11 novembre 1923, n. 2395, sarà portata al più presto a termine, ed è mia ferma intenzione di non addivenire a sporadici provvedimenti per il personale finchè, eseguito l'inquadramento, non sia possibile, con studi accurati, di constatare se per gli inconvenienti lamentati, qualche ritocco sia realmente da prendersi in considerazione.

Si è dovuto fare un'eccezione per i provvedimenti di sistemazione dei combattenti e dei vecchi avventizi dell'Amministrazione, perchè con tale provvedimento si scioglieva

un impegno imprescindibile al quale il Governo non poteva e non doveva sottrarsi.

Ho rivolto la speciale mia attenzione al miglioramento della capacità professionale del personale, giacchè ho dovuto constatare che da molto tempo le scuole non funzionavano più regolarmente, con danno della coltura tecnica dei funzionari, danno che si ripercuote sul servizio direttamente. Nel mentre ho fatto riaprire le scuole di telegrafia in tutti i centri, ho fatto istituire due corsi di radio telegrafia e telefonia e altri mi riprometto di istituirne.

Fra i vari servizi speciali, che hanno avuto particolare incremento nell'esercizio corrente, devo accennare a quello radio-telegrafico. La società Italo Radio, che ha preso in consegna la stazione di Coltano, ha provveduto al completamento ad essa imposto dalla convenzione, e la stazione stessa, disimpegna ora il servizio diretto col Nord America e col Sud America.

La società ha mantenuto fede agli impegni di costituirsi con personale dirigente ed operatore completamente italiano, che in parte proviene dalla Regia marina, e che si è messo al corrente dell'andamento del servizio commerciale radio-telegrafico il quale funziona regolarmente. L'entità del traffico radio-telegrafico è già notevole. Infatti dall'ottobre 23 all'ottobre 24 sono state scambiate 3 milioni e mezzo di parole di servizio internazionale.

È già iniziata la costruzione della grande stazione nei pressi di Roma ed è quasi pronta un'altra stazione nei pressi di Milano, destinata al servizio europeo.

Si è provveduto all'istituzione del servizio radio-auditivo circolare che ora iniziatosi, spero prenderà presto la diffusione che ha in altri paesi.

Circa le comunicazioni transoceaniche per cavi sarà gradito alla Camera conoscere che la posa dei cavi sottomarini transoceanici è a buon punto. Nel prossimo febbraio verranno inaugurate le comunicazioni dirette tra Roma e New-York e nel mese di maggio quelle tra Roma e Buenos Ayres. (*Approvazioni*).

E chiudo questa parte riguardante l'Amministrazione postale e telegrafica assicurando l'onorevole Netti che i futuri concessionari delle zone telefoniche avranno obbligo, per tassative disposizioni di capitolato, di applicare delle tariffe non superiori a quelle in vigore col servizio statale, il che significa che nell'applicazione delle tariffe interurbane i predetti concessionari dovranno prendere

per base la lunghezza delle linee, come l'onorevole Netti desiderava.

Non ha importanza il fatto che una conversazione interurbana percorra 2 o più zone; il numero delle zone interessate nella conversazione riguarda solo il reparto dell'incasso. La proposta dell'onorevole Netti di stabilire una tariffa unica per le varie zone non sembra si adatti alle speciali caratteristiche del servizio telefonico che ha con quello telegrafico una stretta analogia, ma non una vera e propria identità. Dato il carattere delle comunicazioni telefoniche mi sembrerebbe ingiusto far pagare egualmente una conversazione fra Roma e Viterbo e tra Roma e Genova, pur facendo parte le tre predette località di un'unica zona. Circa la suddivisione delle zone del territorio nazionale e più particolarmente per l'aggregazione dell'Umbria alla zona Tirrena, è inutile che io qui ripeta quanto ebbe già a comunicare l'onorevole sottosegretario di Stato Carusi, che ha risposto all'interrogazione dell'onorevole Netti su questo stesso argomento.

L'onorevole Guaccero, che ha trasformato il suo ordine del giorno in raccomandazione, può essere certo che da parte dell'Amministrazione saranno, nei limiti del possibile, salvaguardati i diritti e gli interessi del personale telefonico, in conseguenza del passaggio dei telefoni all'industria privata e la mia assicurazione ritengo trovi una sufficiente garanzia nell'opera già svolta a favore di questo personale che, per il decreto-legge n. 1460, del 25 settembre 1924 beneficerà di disposizioni vantaggiose in rapporto al trattamento di pensione e di quiescenza.

Sulla marina mercantile la Camera ha udito l'importante discorso dell'onorevole Biancardi e la esatta esposizione di quanto è stato fatto per essa dal-l'ottobre del 22 ad oggi.

Effettivamente nel primo mese che assunsi la direzione della marina mercantile chiusi definitivamente il periodo di statizzazione, al quale per ragione di varia indole si era involontariamente incamminata. La cessazione del regime di Stato ha conferito un più libero respiro alla privata iniziativa.

L'onorevole Biancardi, nel suo discorso, ha parlato del riordinamento portuale. Quando mi fu affidata la carica di commissario della marina mercantile esisteva da tempo un disegno di legge inteso a regolare con norme particolareggiate il lavoro dei porti.

La prolungazione di quel disegno di legge mi sembrò inopportuna, tanto più che io ritengo, ed in questo condivido il parere dello

onorevole Biancardi, che una legge unica non possa per ragioni topografiche, usi e tradizioni ormai radicate, disciplinare ugualmente l'attività dei vari porti del Regno.

Fu allora che, con decreto-legge n. 2476 del 15 ottobre 1923, vennero stabiliti i principi generali di un nuovo ordinamento, principi che trovano regolamentazione in decreti ministeriali emessi porto per porto, a seconda delle varie esigenze del lavoro e delle differenti condizioni locali.

L'ordinamento generale non comprende il lavoro industriale dei porti. Soltanto a Genova, per rispetto ad uno stato di fatto preesistente, si sono conservate alcune norme speciali, le quali hanno una ragione d'essere nelle tradizioni di quel porto e nei diritti che si sono costituiti in base ad esse. Con rispetto a questi diritti terrò nel dovuto conto tutte le raccomandazioni dell'onorevole Biancardi, delle quali comprendo la portata.

Del resto mi è grato comunicare alla Camera che la attività portuale, che nel 1913 aveva oltrepassato un movimento di 31 milioni di tonnellate, scendendo nel 1921 a 20 milioni di tonnellate, nel 1923 raggiunse circa i 26 milioni di tonnellate, e quest'anno prosegue felicemente la traiettoria ascendente, tanto che nei primi 10 mesi è avuto un movimento di oltre 25 milioni di tonnellate.

Questi felici risultati sono anche la conseguenza dell'ambiente più sereno, in cui si svolge il lavoro portuale, e delle cure con le quali il Governo ha corrisposto ai bisogni tecnici, economici e sociali, eliminando organismi parassitari e facilitando promettenti iniziative.

Con provvedimento in corso di pubblicazione vengono emanate nuove norme per il funzionamento degli uffici del lavoro, che assumono speciale importanza anche nei riguardi della previdenza dei lavoratori portuali.

Come è noto, quando il Governo nazionale assunse il potere, vigeva un esercizio di linee per conto dello Stato così detto a rimborso di spese, e le spese poi ascendevano ad oltre 300 milioni all'anno.

Il Governo troncò di netto questo sistema ed il 1º gennaio 1923, mediante convenzioni provvisorie, ripristinò quello delle sovvenzioni fisse, le quali, pur non diminuendo, anzi aumentando il percorso delle linee, ridussero la spesa complessiva annua a 147 milioni.

Le convenzioni provvisorie, che peraltro non hanno un termine fisso di scadenza, stan-

no per essere sostituite da convenzioni ventennali, alla cui preparazione validamente ha concorso una Commissione reale, presieduta dal senatore Orlando, e della quale fanno parte illustri ollegghi di questa Camera.

La Commissione ha trasmesso i risultati parziali delle sue conclusioni, in base ai quali, ed in attesa della relazione definitiva, fu già indetta nello scorso giugno una gara, chiamando a concorrervi le società di navigazione ritenute idonee, per i due gruppi del Tirreno superiore e del Tirreno inferiore.

Concorsero alla gara soltanto due società, ma le condizioni da esse richieste non furono ritenute accettabili da un Comitato interministeriale. Fu allora, dallo stesso Comitato interministeriale, espletata una trattativa privata, la quale può dirsi pressochè conclusa per le linee che fanno capo a Palermo, cosicchè Palermo riavrà l'ambito compartimento marittimo.

I nuovi servizi miglioreranno notevolmente le comunicazioni tra il continente e le isole e saranno ben presto completamente definiti l'altro gruppo del Tirreno e quello dell'Adriatico, nonchè i servizi minori, per modo che, col 1º luglio 1925, cessato il regime provvisorio, andrà in vigore quello definitivo.

È stata ed è cura del Governo il tutelare, nel modo migliore e col rispetto dei diritti acquisiti, il personale dei servizi sovvenzionati anche in rapporto ai licenziamenti avvenuti nel passaggio dall'antico regime al provvisorio.

Con i nuovi servizi la percorrenza delle linee passerà da un milione e 800 mila miglia a 2 milioni e 205 mila miglia; e si avrà un progresso notevole anche per l'organizzazione tecnica e per la trasformazione delle corse per l'aumento della velocità.

Per le linee sovvenzionate saranno costruiti 44 piroscafi per 80 mila tonnellate; ed essi riuniranno tutti i progressi della tecnica navale.

L'onorevole Biancardi, che ha avuto parole di elogio per il decreto 1º febbraio 1923, se non esplicite almeno sottintese, decreto protettivo dell'industria delle costruzioni navali, teme che i nostri cantieri possano trovarsi, nell'approssimarsi della fine del provvedimento, al 30 giugno '26, senza una direttiva sicura intorno a quello che possa essere l'intendimento del Governo nei riguardi delle future costruzioni navali.

Mi permetterà l'onorevole Biancardi di dirgli che questa sua preoccupazione è per lo meno prematura.

D'altra parte l'articolo 13 del predetto decreto dice chiaramente che a decorrere dal 1° luglio '26 è concessa la introduzione dei materiali e delle macchine di ogni specie occorrenti alle costruzioni navali, in franchigia, accettando così quel concetto di extra-territorialità dei cantieri, cui egli stesso faceva cenno.

Ciò nonostante, fermo rimanendo il concetto sopradetto, il Governo, in base a quelle che saranno per essere le condizioni del mercato, vedrà se ed in quanto possa essere giustificato un suo ulteriore intervento.

Sono lieto in ogni modo di constatare che il decreto 1° febbraio 1923, il quale all'atto della sua pubblicazione incontrò fiere proteste e diffidenze, si è, in pratica, mostrato grandissimamente benefico, perchè oggi l'Italia, in fatto di costruzioni navali, è effettivamente al terzo posto tra i paesi del mondo...

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio dei ministri, ministro degli affari esteri*. Bene!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. ...non essendo preceduto che dall'Inghilterra e dalla Germania, e ciò senza porre in calcolo l'impostazione del nuovo transatlantico « Roma ». (*Approvazioni*).

Gli effetti benefici del decreto si riscontrano pure in rapporto ai progressi della tecnica navale, tanto che già la metà delle navi in costruzione hanno apparati motori a combustione interna.

Soggiungo infine che, poichè le convenzioni marittime procedono rapidamente verso la loro definizione, le nuove navi ordinate per speciali servizi sovvenzionati rappresentano quella saldatura cui l'onorevole Biancardi accennava, per la continuità delle nuove costruzioni di navi fino al termine previsto dal decreto in corso.

Tutti i provvedimenti presi dal Governo nei riguardi della marina mercantile sono diretti a far sì che le minori inframmettenze statali si verifichino nell'industria dell'armamento, poichè io ritengo che la marina sarà tanto più florida quanto meno il Governo intenderà condurla, guidarla, o imbrigliarla. (*Approvazioni*).

Ed a tale scopo, liquidate tutte le antiche e molteplici pendenze delle quali pochissime, forse due, sopravvivono ancora, io mi auguro che si possa affermare ancora più stabilmente una politica ispirata a criteri della più ampia libertà: certo che ad essa corrisponderà, ripeto, la maggiore floridezza della nostra marina. (*Approvazioni*).

I provvedimenti adottati per la riforma dell'Amministrazione centrale ne hanno diminuito i servizi esecutivi, che sono stati molto opportunamente decentrati e affidati alle direzioni marittime, mentre hanno dato origine alla creazione di nuovi servizi direttivi e statistici, che costituiscono gli osservatori indispensabili per chi deve tempestivamente intervenire per garantire, nella concorrenza internazionale dei traffici marittimi, la opportuna protezione della bandiera.

L'onorevole Biancardi ha assicurato alla Camera che la disciplina più assoluta regna fra gli equipaggi della marina mercantile. Ad essa senza dubbio si deve se non è mancata la fortuna alle coraggiose iniziative di alcune società di navigazione, che coi loro colossi si sono riaffermate nei trasporti transoceanici italiani in modo quasi direi monopolista. Io mi auguro che questa disciplina, giustamente apprezzata, faciliti i migliori rapporti tra armatori e gente di mare e che i patti di lavoro siano sempre ispirati ad un'equa valutazione delle giuste esigenze e dei non lievi sacrifici della gente di mare. (*Applausi*).

Ed ho terminata la esposizione sulla attività delle tre branche del Ministero, che ho l'onore di dirigere.

Vi sono tuttora insufficienze tecniche da colmare, disposizioni regolamentari da correggere, modificazioni da apportare: tutto sarà fatto nel limite del tempo umanamente necessario. Di una sola cosa peraltro vi assicuro: che la fede e la volontà di sempre migliorare le aziende affidate alle cure mie e dei miei collaboratori, non mancheranno mai. Noi tutti ci rendiamo perfettamente conto che al ritorno disciplinato e normale, al ritmo assoluto, matematico, meccanico, dei tre grandi servizi pubblici statali, è legato il progresso dell'economia, della ricchezza della Nazione, della stessa convivenza sociale del nostro Paese! (*Vivissimi applausi — Molti deputati si congratulano con l'onorevole ministro*).

Voci. La chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

(*È appoggiata*).

Essendo appoggiata, la metto a partito.

(*È approvata*).

#### Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze

DE' STEFANI, *ministro delle finanze*. Il Governo si compiace che questa Camera

abbia già approvato la massima parte dei bilanci e non dubito approverà anche i bilanci rimanenti, prima dello scadere del termine dell'esercizio provvisorio.

**PRESIDENTE.** Non vi è dubbio, onorevole ministro!

**DE' STEFANI, ministro delle finanze.** Ne prendo atto, onorevole Presidente. Ma per dare tempo al Senato di discutere i bilanci, data la strettezza del termine, sono costretto a chiedere alla Camera l'esercizio provvisorio fino a quando i bilanci non siano approvati per legge. Il Governo si augura però che lo siano nel più breve termine, e cioè entro il prossimo gennaio.

Mi onoro pertanto di presentare alla Camera il seguente disegno di legge:

Proroga dell'esercizio provvisorio, fino a quando siano tradotti in legge, degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'anno finanziario 1924-25, non ancora approvati.

Ne chiedo l'urgenza.

**PRESIDENTE.** Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questo disegno di legge, che sarà inviato subito alla Giunta del bilancio. L'onorevole ministro ne chiede l'urgenza. Non essendovi osservazioni, metto a partito la proposta dell'onorevole ministro.

(È approvata).

#### Si riprende la discussione del bilancio del Ministero delle comunicazioni.

**PRESIDENTE.** Riprendiamo la discussione del bilancio delle comunicazioni. Veniamo agli ordini del giorno che non sono stati svolti nella discussione generale.

Il primo è degli onorevoli Borriello e Baistrocchi:

« La Camera

confida che la Commissione per la riforma del Codice marittimo conduca al più presto a termine i suoi studi per dare all'Italia una legislazione marittima corrispondente alle esigenze dei tempi;

sollecita la unificazione dei servizi attinenti alla marina mercantile anche in esecuzione della legge 2 gennaio 1910, col passaggio all'Amministrazione della marina mercantile dell'istruzione nautica, del servizio fari e segnalamenti marittimi, del servizio della requisizione delle navi della marina mercantile e della liquidazione dei conti dei piroscafi requisiti o noleggiati, della navigazione interna, dei servizi amministrativi

inerenti alle opere marittime, del servizio della pesca, specie di quella marittima;

raccomanda un giusto criterio di decentramento amministrativo, ripartendo il litorale in regioni marittime con larghe attribuzioni autonome, rafforzando l'ordinamento delle capitanerie e abolendo indistintamente tutti gli enti portuali;

e una ragionevole sistemazione degli uffici e del personale dell'Amministrazione della marina mercantile rispondente alle esigenze dei tempi attuali ai vigenti decreti e disposizioni, ed in rapporto poi alla unificazione dei servizi attinenti alla marina mercantile;

e passa all'approvazione del bilancio delle comunicazioni ».

Non essendo presente l'onorevole Borriello, l'onorevole Baistrocchi ha facoltà di svolgerlo.

**BAISTROCCHI.** Rinuncio a svolgerlo e lo converto in raccomandazione, pregando l'onorevole ministro di prenderlo in benevola considerazione.

**PRESIDENTE.** Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Gatti, così concepito:

« La Camera preso atto delle dichiarazioni del ministro rileva l'utilità della riforma dell'ordinamento delle ferrovie dello Stato, ritiene conveniente attuare uno speciale ordinamento per le linee di secondaria importanza e ristabilire una norma legislativa per l'attuazione di un programma di aumenti patrimoniali e, constatato con soddisfazione il riassetto economico e tecnico dell'Azienda, passa alla discussione degli articoli ».

L'onorevole Gatti ha facoltà di svolgerlo.

**GATTI.** Onorevoli colleghi, il mio ordine del giorno tende a sottolineare l'importanza della riforma attuata nella grande amministrazione ferroviaria.

L'onorevole ministro ed il relatore del bilancio hanno toccato con abbondanza di dati e di osservazioni tutti i punti fondamentali; ma io desidero fare ancora brevi rilievi di ordine sintetico. Intanto è da porre in relazione la riforma ferroviaria con tutta l'opera svolta dal Governo nel campo della pubblica amministrazione.

Quest'opera, a prescindere dal merito dei particolari e molteplici provvedimenti, risponde a un indirizzo uniforme e costante. Nessuno potrà innanzi tutto negare che il Governo Nazionale ha il grandissimo merito di avere risolto o studiato la risoluzione di

tutti i problemi che erano maturi nella pubblica opinione.

Il piano di riforma ha poi avuto un obiettivo costante, nel senso, che, per quanto riguarda il riordinamento dei servizi pubblici si è avuta costantemente di mira la semplificazione dei servizi, la riduzione degli organi superflui, il decentramento amministrativo.

Per quanto riguarda il personale ha avuto di mira il ripristino della disciplina, della gerarchia e del principio di autorità, che si erano smarriti.

Pur essendosi spiegato in tutti i campi dell'ordinamento statale uno spirito profondamente rinnovatore, non si son fatte pericolose novità, nè avventate demolizioni, e si è avuto il risultato di un riassetto, di un riordinamento della pubblica amministrazione.

Questi caratteri generali che ho voluto ricordare dell'opera riformatrice del Governo, si sono rispecchiati più spiccatamente nella riforma dell'Amministrazione ferroviaria.

L'onorevole ministro ha in certo senso attenuato il significato e l'alta importanza della riforma del decreto del 22 maggio corrente anno, in quanto ha fatto una critica molto misurata e molto benevola del passato sistema.

Ora, ad essere anche molto obiettivi, bisogna riconoscere che la legge 1907, la quale fu poi un compromesso fra i fautori dell'esercizio privato delle ferrovie e i fautori dell'esercizio di Stato — molto diffidenti per l'esercizio di Stato — questa legge, che è il risultato di un compromesso, ha creato una finzione e un ibridismo, ha creato quella tale autonomia che il ministro ha detto giustamente che non ha servito pressochè a nulla, poichè, mentre doveva servire per riparare l'amministrazione da influenze politiche, non ha impedito quelle influenze. Queste influenze si sono anzi avute senza che l'Amministrazione ferroviaria di opponesse;

Ma soprattutto l'autonomia ferroviaria aveva determinato in Italia questa assurda e paradossale situazione: di una Amministrazione statale, anzi della più grande Amministrazione statale, la quale era posta al riparo della responsabilità del ministro solamente di nome, mentre era al di fuori di ogni controllo esterno e di ogni responsabilità. Secondo la legge del 1907 si dichiarava che il ministro aveva l'alta direzione, ma in realtà non aveva nessuna direzione, nè alta nè bassa, non aveva che poteri sporadici, negativi, che non venivano quasi mai esercitati. E allora come poteva ritenersi il mini-

stro responsabile dell'Amministrazione ferroviaria senza che egli avesse l'effettiva direzione dell'azienda?

Vi era il Consiglio d'amministrazione, ma questo che era proprio il fulcro dell'autonomia ferroviaria annidava l'equivoco più grave, in quanto che esso che doveva essere il vero baluardo dell'autonomia e costituire l'Amministrazione ferroviaria come una azienda industriale, effettivamente era una finzione, dimenticando gli autori della legge che i Consigli di amministrazione delle società private in tanto funzionano effettivamente in quanto sono mandatari degli azionisti.

Non solo, ma era assurdo che il Consiglio di amministrazione che poi era nominato dal ministro, fosse costituito in una posizione assolutamente indipendente dal ministro senza nessun vincolo di gerarchia e di subordinazione verso il ministro, e questo Consiglio di amministrazione, presieduto dal direttore generale, che era l'esecutore, con amplissime facoltà delegate, veniva a concentrare nelle mani di un sol uomo tutti i poteri dell'azienda.

Il direttore generale comprendeva in sé il potere esecutivo e il potere deliberante, ed era un ibridismo talmente pericoloso, che c'è da meravigliarsi come la saviezza e la moderazione degli uomini preposti all'Amministrazione delle ferrovie abbiano impedito disastrose conseguenze. Ora che cosa è avvenuto per mezzo del Regio decreto-legge 22 maggio 1924? È avvenuta una cosa che in apparenza pare semplicissima, di nessuna grave portata, e cioè che il Consiglio di amministrazione diventa da potere deliberante, corpo consultivo. Ma in realtà il ministro diventa veramente il responsabile dell'Amministrazione, perchè ha tutti i poteri del Consiglio di amministrazione, il quale si trova nella logica e naturale posizione di non invadere i poteri del ministro e il campo della sua competenza e responsabilità, ma di fornire soltanto il suo sussidio in via consultiva. Il direttore generale non presiede, ma è parte del Consiglio di amministrazione, e quindi anch'egli assume il posto che gli compete. Ciascuno insomma rimane nell'orbita propria e l'ordinamento si inquadra nel nostro sistema di diritto pubblico secondo il quale è principio fondamentale quello della responsabilità del ministro di fronte al Parlamento.

Rimane, è vero, l'autonomia, ma rimane nel senso sano e nei limiti che sono necessari per il buon andamento dell'azienda. Rimane l'autonomia finanziaria: l'azienda ferroviaria ha bilancio autonomo di entrate e spese, e

questo è salutare, perchè l'Amministrazione ferroviaria, deve, come qualsiasi azienda industriale, proporsi il programma di soddisfare ai servizi, restando nel campo delle proprie risorse, anzi procurando di ottenere un utile rendimento. Rimane l'autonomia amministrativa, nel senso che l'azienda ha discipline e norme sue speciali per i contratti, per le procedure, per i controlli.

Detto ciò, desidero richiamare l'attenzione del Governo su due punti. Anzitutto, come ha osservato giustamente il relatore, dato che le ferrovie dello Stato si sono unificate in un solo dicastero con le poste e coi telegrafi, è necessario che questa fusione produca come prima e naturale conseguenza, quella di estendere all'azienda postale l'ordinamento a carattere industriale che è proprio delle ferrovie dello Stato.

Quindi nell'azienda postale vi deve essere, come nelle ferrovie, un Consiglio di amministrazione, presieduto del ministro, vi deve essere un direttore generale con ampia delegazione di poteri in una certa sfera di esecuzione, vi deve essere una autonomia finanziaria, cioè un bilancio proprio delle entrate e delle spese, vi deve essere l'autonomia amministrativa, nel senso che il Dicastero delle poste, che non è un Ministero burocratico, non sia regolato con le norme di contabilità e di procedura di tutte le altre Amministrazioni dello Stato che hanno carattere burocratico, ma da norme caratteristiche, che si informino al suo speciale carattere di azienda industriale.

Questa deve essere la conseguenza della fusione del Ministero delle poste all'Amministrazione ferroviaria, perchè se questo non fosse, sarebbe veramente senza nessuna utile e sostanziale portata la istituzione del Ministero delle comunicazioni.

Secondo punto: il Ministero delle comunicazioni deve essere integrato e deve avere tutti gli organi che sono necessari per l'azienda ferroviaria, e anzitutto, deve tornare al Ministero delle comunicazioni il servizio delle costruzioni che è passato al Ministero dei lavori pubblici. Qui si potrà osservare che le costruzioni delle linee ferroviarie sono in sostanza opere pubbliche e che quindi non vanno sottratte a quel Ministero il quale è preposto alla costruzione di tutte le opere pubbliche.

Ma si è dimenticato che le linee ferrate hanno una tecnica specialissima per cui il criterio costruttivo deve essere subordinato a quello dell'esercizio, altrimenti, come qualche volta è avvenuto, si rischia di costruire

linee ferrate che richiedono un esercizio troppo costoso, cosicchè devono poi essere modificate per rendere economico l'esercizio.

Bisogna poi pensare che le ferrovie rappresentano un organismo complesso, e non è detto che portando il servizio di costruzione al Ministero dei lavori pubblici cessino dall'appartenere alle ferrovie gli ingegneri che costruiscono gli impianti delle stazioni, i ponti, le altre opere. Quindi che cosa avverrà in conseguenza di questa avulsione dalle ferrovie al Ministero dei lavori pubblici? Avverrà una duplicazione. Gli ingegneri ferroviari continueranno a costruire gli impianti delle stazioni i ponti e le altre opere delle linee esistenti, e gli ingegneri dei lavori pubblici le nuove linee. Tutto questo rappresenterà una duplicazione che porterà un'altra conseguenza, per il fatto che il personale che si stacca dalla matrice originaria, cioè il personale delle costruzioni, tenderà naturalmente ad aumentare. E credo che anzi sia stato di recente aumentato dal Ministero dei lavori pubblici. Al Ministero delle comunicazioni deve poi passare la vigilanza delle ferrovie secondarie. Qui non solo c'è uno stretto legame, non solo c'è affinità, ma c'è identità di materia, e l'esistenza dell'ufficio speciale presso il Ministero dei lavori pubblici non si spiega se non storicamente, in quanto vi era prima l'antico ispettorato delle strade ferrate.

Ma oggi, come si può giustificare che non sia al Ministero delle comunicazioni demandato tutto ciò che riguarda la sorveglianza delle linee ferroviarie e i servizi automobilistici? Tutti questi servizi debbono logicamente dipendere dal ministro delle comunicazioni: dall'avulsione di essi dalla loro sede naturale possono derivare in pratica contrasti ed inconvenienti.

Il mio ordine del giorno parla di un argomento assai grave, cioè dell'esercizio delle linee di secondaria importanza. Come è noto si è molto discusso in passato circa la cessione di queste linee.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non cessione. Parla di uno speciale ordinamento. Vedrà poi il Governo quale ordinamento dovrà essere, e può essere un ordinamento tecnico. Ella certamente non ignora come l'Amministrazione ferroviaria stia studiando ora e ricercando proprio in questo tempo ulteriori economie in un altro assetto delle linee secondarie con le carrozze automotrici. Vi sono carrozze automotrici in esperimento sulla linea Massa Marittima-Follonica.

GATTI. Sono in quest'ordine di idee.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma siccome ella parlava di cessione, e poichè in tutto il resto io accetto il suo ordine del giorno, non volevo che ci fosse un equivoco.

GATTI. Parlo di cessione, in quanto se n'è discusso molto in passato, e si sono addotti molti argomenti perchè lo Stato cedesse le linee di secondaria importanza. Mi basterà ricordare che la Commissione resieduta dal senatore Chimirri proponeva che le linee di secondaria importanza con scarso rendimento, che calcolava per un complesso di 3100 chilometri, dovessero passare all'industria privata. Tuttavia penso che la cessione ai privati presenta difficoltà tali da non essere consigliabile. Già la nuova coscienza sociale tende a migliorare le condizioni del personale; poi le popolazioni che sono aduate ad avere l'esercizio di Stato male si adatterebbero ad avere un esercizio privato. Vi è poi la questione del passaggio del personale, vi sono ragioni sociali, di ambiente, psicologiche che sconsigliano la cessione. Ed allora io propongo se non sia da vedere, dal momento che nell'esercizio di Stato ciò che produce svantaggio è l'uniformità del sistema, di studiare i sistemi e i mezzi che si possano adattare alle linee di secondaria importanza, sistemi speciali di tariffe, di trazione, di direzione, per cui queste linee possono essere raggruppate ed esercitate differentemente dalle grandi linee. Il problema credo che sia tecnicamente risolvibile e perciò mi permette di insistere.

Passo ora ad un punto che ha trattato anche l'onorevole ministro e cioè quello degli aumenti patrimoniali. Io ritengo che occorra che questi aumenti patrimoniali avvengano in base a un programma ordinato, organico e in base a norme prestabilite. Noi abbiamo avuto la conferma dell'aumento del traffico, che è una constatazione molto favorevole, ma che pone al ministro delle comunicazioni gravi problemi per la adeguazione dei mezzi tecnici all'aumentato traffico: adeguazione che non si può improvvisare. Tutti siamo d'accordo nel senso che gli stanziamenti del bilancio siano insufficienti. Dobbiamo esaminare se debba essere ripristinato integralmente il sistema della legge del 1909, che fissava questa norma: il Tesoro corrispondeva alle ferrovie il quintuplo degli introiti in conto patrimoniale e le ferrovie corrispondevano l'interesse e l'ammortamento del debito in 50 anni. Questa disposizione ebbe vigore per sei anni e poi si provvide agli aumenti pa-

trimoniali con leggi particolari. Il principio fondamentale della legge del 1909 era perfettamente logico, perchè è certo che le ferrovie hanno continuamente spese per gli aumenti patrimoniali; è certo che a queste spese non si può far fronte cogli introiti dell'esercizio e bisogna ricorrere al credito, come ricorrono al credito per bisogni straordinari tutte le società private, le quali emettono obbligazioni. Quindi è legittimo che il Tesoro intervenga ed è logico il legame che c'è fra l'incremento delle entrate e gli aumenti patrimoniali, perchè dall'aumento del traffico deriva normalmente l'aumento delle entrate, e le entrate aumentate possono sostenere l'onere che v'è per gli interessi e l'ammortamento delle somme mutuate. Soltanto mi pare sia da rivedere la proporzione, che la legge fissava, del quintuplo, perchè si potrebbe osservare che bisogna tener conto dell'alterato rapporto tra le tariffe attuali e il costo del trasporto e quindi dell'alterato rapporto fra l'incremento del traffico e l'incremento delle entrate; onde il coefficiente del quintuplo dovrebbe subire una correzione.

Un altro criterio dovrebbe introdursi. La spesa patrimoniale non dovrebbe seguire troppo da vicino le oscillazioni delle entrate da un anno all'altro. Potrebbe avvenire che a un periodo di grandi acquisti succeda un periodo di ristagno, il che è danno, mentre è utile fare un programma costante, uniforme, graduale.

Quando poi il bilancio ferroviario avrà consolidato il suo andamento normale, dovrà porsi a carico dell'esercizio una quota che rappresenti una percentuale della spesa patrimoniale prevista nell'anno: il che, oltre ad esser logico, potrà servire di remora agli eccessivi aumenti patrimoniali.

Onorevoli colleghi, tutti questi sono problemi così gravi che richiedono un ponderato esame e una prudente soluzione, di cui ci affida ampiamente la vigile cura del ministro, il quale ha già spiegato una fervida operosità per dare impulso alle grandi aziende che sono affidate a lui, e che implicano un così grande complesso di interessi nazionali. Questi interessi saranno pienamente salvaguardati; ed io sono sicuro che le ferrovie italiane, riordinate con i provvedimenti attuati dal Governo, perfettamente logici, adatti alle peculiari esigenze della vastissima amministrazione, rispondenti ai principii costituzionali, e ormai avviate verso il risanamento finanziario, l'ordine amministrativo e la disciplina nazionale,

saranno strumento potente di benessere e di forza per il nostro Paese. (*Applausi — Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Ciardi, così concepito:

« La Camera, discutendo il bilancio del Ministero delle comunicazioni, invita S. E. Ciano a voler promuovere una riforma atta a rendere autonoma l'azienda postelegrafonica, a somiglianza dell'ordinamento delle ferrovie dello Stato, ad eliminare inconvenienti e sperequazioni risultanti dall'applicazione del decreto n. 2395, a migliorare il trattamento dei ricevitori, dei supplenti ricevitori e dei portalettere rurali, e ciò per sentimento di giustizia e nello stesso interesse del servizio ».

L'onorevole Ciardi ha facoltà di svolgerlo.

CIARDI. Onorevoli colleghi. La natura dell'azienda postelegrafonica, per la peculiare particolarità dei servizi da essa disimpegnati, non può confondersi con quella propria delle altre Amministrazioni governative di fronte alle quali vi è e vi deve essere una sola entità finanziaria: il tesoro dello Stato.

Per l'Amministrazione postelegrafonica, dato che essa non può rispondere alle reali esigenze del paese, degli utenti e del personale se non informando la sua azione a criteri industriali, devesi dal Governo nazionale esaminare la convenienza di una organizzazione autonoma.

Con ciò non intendo affermare che una azienda che gestisce un pubblico servizio di tanta importanza, che ha profonde ripercussioni sull'economia nazionale, debba essere sottratta all'azione dei supremi poteri pubblici.

Intendo soltanto sottoporre all'attenzione del Governo nazionale la opportunità di ordinare l'Amministrazione delle poste, dei telegrafi e dei telefoni a somiglianza di quella delle ferrovie dello Stato.

Si tratterebbe in sostanza di differenziare l'azienda postelegrafonica, di ordinarla con mezzi propri in modo che non debba pesare sul tesoro dello Stato.

Il tesoro dovrebbe fornire se mai soltanto le somme occorrenti per le spese straordinarie, ma dovrebbe essere rimborsato degli interessi ed ammortamenti relativi.

Va anche rilevato che l'azienda postelegrafonica è suscettibile di conseguire utili cospicui, come dimostrano gli avanzi di bilancio del decennio 1909-1919 che da un minimo di lire 6,507,747 per l'esercizio

1909-1919 conseguono un massimo di lire 124,924,000 per l'esercizio 1918-19.

Che se le varie provvidenze economiche concesse dal febbraio 1918 al personale e l'impostazione delle spese straordinarie per la costruzione degli edifici e per il rifacimento del materiale, hanno poi reso passivo il bilancio dell'azienda, ciò è dovuto a condizioni generali, che prescindono da quelle peculiari di questa Amministrazione.

Al principio riassunto nella formula — autonomia dell'azienda — era già pervenuta la Commissione Reale nominata nel 1911 dal ministro Ciuffelli e presieduta dal senatore Mazziotti.

Detta Commissione, di cui fecero parte notevoli personalità del mondo parlamentare finanziario, nonché altissimi funzionari del Ministero delle poste e del tesoro, dopo avere minuziosamente esaminata la natura dei servizi affidati all'Amministrazione in parola e la loro organizzazione, auspicava la graduale costituzione autonoma dell'azienda, per dare a questa un ordinamento fermo, costante, semplice ed economico. E concludeva: « a raggiungere una migliore sistemazione occorre una ben intesa autonomia tale da non diminuire l'autorità del ministro e che pur contenuta nei limiti del suo bilancio, possieda una relativa libertà di metodi, resti sottoposta a riscontri amministrativi e contabili ed al Sindacato parlamentare, ma con regole confacenti ad una industria ».

La costituzione del Ministero delle comunicazioni ripone decisamente la questione fra quelle che devono essere esaminate e risolte con massima urgenza, poichè i grandi organismi, che dipendono dal ministro delle comunicazioni debbono esser ordinati in modo da render possibile al capo supremo di detto Dicastero di esplicare efficacemente la sua azione essenziale, cioè quella costituzionale e di responsabilità politica davanti al Parlamento, lasciando che i poteri amministrativi di ciascun organismo (ferrovie — poste — marina mercantile) da lui dipendenti si riassumano nei Consigli di amministrazione, con poteri deliberanti entro determinati limiti, e nei direttori generali.

Sgombrato così il terreno da un problema urgente, cui si connettono i maggiori inconvenienti nell'andamento dei servizi, mi consenta la Camera di esaminare particolarmente alcune importantissime questioni che si riferiscono a provvedimenti recentemente attuati nell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi.

Non esito ad affermare che l'applicazione pratica dell'ordinamento gerarchico, sancito col decreto legislativo dell'11 novembre 1923, n. 2396, all'Amministrazione postale ha dato luogo a seri inconvenienti. E ciò perchè non si è tenuto conto della speciale natura dell'azienda in parola ritenendo anche per questa applicabili i gradi e i gruppi stabiliti per le altre Amministrazioni governative, a tipo prevalentemente burocratico.

Non si è tenuto alcun conto dei problemi di indole economica, giuridica e morale che sono propri soltanto del personale dipendente dall'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, che non può essere trattato con criteri uniformi a quelli di tutti i rimanenti impiegati statali.

Ritengo che sarebbe opera saggia che l'onorevole ministro Ciano, compreso della gravità della situazione esistente, desse disposizioni perchè sieno compiuti sollecitamente gli studi opportuni per esaminare se non convenga disciplinare la materia riguardante il personale postelegrafonico con legge speciale, analogamente al criterio seguito per il personale ferroviario.

Ma poichè ho la parola mi corre l'obbligo di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su problemi che attendono dalla sua equità una pronta soluzione.

Intendo riferirmi agli ufficiali amministrativi, contabili, che per effetto dell'inquadramento ora disposto vengono a trovarsi in uno stato di inferiorità morale, rispetto alla loro precedente posizione; essi lamentano una vera e propria retrocessione e non hanno torto, data la qualità delle loro funzioni che non possono essere ritenute d'ordine e cioè quelle del gruppo C nel quale sono stati inquadrati.

E v'è la questione degli ufficiali postali telegrafici nominati per effetto dell'articolo 80 della riforma Fera-Chimienti, perchè ufficiali dell'esercito, i quali si vedono ora retrocessi al grado 12°; ciò che costituisce per essi un nuovo danno economico per il notevole ritardo per il quale conferiranno lo stipendio fissato per il loro gruppo.

E v'è la questione degli idonei aiuto ufficiali che sostennero l'esame prescritto dall'articolo 82 della legge Fera-Chimienti.

Il trattamento che l'Amministrazione ha fatto a questi funzionari è realmente singolare.

Essi furono sottoposti a regolare esame di concorso di cui non furono mai pubbli-

cati i risultati; eppure è notorio che dei 1050 concorrenti, 458 avevano conseguito la idoneità. Così passarono degli anni e la pubblicazione dell'elenco degli idonei che a buon diritto gli interessati attendevano non fu mai effettuata. Senonchè poi, per effetto dell'articolo 133 della legge 2395, 150 dei 458 idonei furono nominati aiuto ufficiali, essendo stati riconosciuti meritevoli della promozione dal Consiglio di amministrazione.

Detti funzionari ora invocano il riconoscimento della conseguita idoneità e chiedono pertanto la pubblicazione dell'elenco degli idonei per potere così conseguire la promozione in base all'anzianità di ruolo di mano in mano che si verificheranno i posti vacanti, a sensi del bando che regolava il concorso cui presero parte. Nè l'onorevole ministro dovrebbe dimenticare la questione degli ex-ufficiali d'ordine, quella dei messaggeri e quella gravissima degli avventizi ed ex-combattenti che, con provvedimento in corso, vengono inquadrati nel grado 13° allo stipendio iniziale ed eccezionalmente al secondo o terzo scatto del grado stesso. Detti funzionari conseguono così un emolumento inferiore a quello che attualmente percepiscono che, compreso l'indennità di caro-viveri, è di sole 500 lire mensili. A tale proposito devo avvertire l'onorevole ministro che, in sede di conversione in legge del decreto di sistemazione degli avventizi e degli ex-combattenti, dovrò presentare dei sostanziali emendamenti a dette disposizioni.

Ed ora mi sia consentito di prospettare brevemente le condizioni in cui versa il personale delle ricevitorie.

Debo anzitutto tributare una parola di lode all'onorevole Ciano per avere compreso che, dopo la congerie di disposizioni legislative e regolamentari susseguentisi l'una l'altra senza un criterio uniforme e senza una direttiva precisa, si rendeva necessario un riesame profondo della posizione degli addetti alle ricevitorie postali telegrafiche e telefoniche. E tale lode è tanto più meritata in quanto il ministro ha affidato detto riesame ad una Commissione di cui ha chiamato a far parte la rappresentanza del personale e della Corporazione dei trasporti. Facendo parte di detta Commissione come rappresentante della Corporazione dei trasporti, ho tratto il convincimento che il sistema della ricevitoria postale si informa al criterio di un organismo amministrativo semplice, economico, non vincolato nei riguardi del personale da rapporti rigidi come quelli degli impiegati di ruolo.

Pur ritenendo detto sistema confacente agli interessi della amministrazione e del pubblico servizio, devesi tendere ad eliminare alcune manchevolezze ed alcuni notevoli inconvenienti cui ha dato luogo la troppo rigida applicazione del criterio utilitarista nel governo delle ricevitorie.

In sostanza pur mantenendo detto sistema si deve trovare il modo di dare un assetto equitativo ai supplenti ed ai portalettere rurali, che esplicano una opera assai utile ed assai gravosa, essendo retribuiti con compensi assolutamente inconcepibili, ma l'equo trattamento dei supplenti che si impone in modo non dubbio non potrà attuarsi se non ponendo i loro datori di lavoro, e cioè i ricevitori, in condizioni di poter convenientemente affrontare la necessaria spesa di supplenza. E forti ed efficaci garanzie dovranno quindi essere date ai supplenti pel trattamento economico e giuridico nei confronti dei ricevitori e dell'Amministrazione.

L'Amministrazione non deve completamente disinteressarsi dei supplenti, ciò sarebbe inumano e dannoso agli interessi del pubblico servizio.

Si consideri che l'Amministrazione per effetto della legge 30 settembre 1920, n. 1364, corrispondeva direttamente ai supplenti una indennità caro-viveri di lire 60 o di lire 90; o di lire 120, per supplente secondo le effettive ore di servizio osservate. Di detta indennità usufruirono circa 9,000 supplenti con una spesa per l'Amministrazione di circa 9 milioni.

Si consideri che l'Amministrazione aveva assunto l'obbligo in base all'articolo 68 del regolamento 1921, di corrispondere un contributo per l'assicurazione dei supplenti contro l'invalidità e la vecchiaia.

Ora queste benefiche disposizioni sono state abrogate nell'intento di conseguire le maggiori economie sul bilancio delle poste.

Ma mi corre l'obbligo di far notare che queste economie vanno a colpire proprio quel personale che, con suo sacrificio, più rende all'Amministrazione.

A questo proposito si tenga conto che per la gestione delle ricevitorie, comprese le spese di esercizio, e la retribuzione agli 11,000 ricevitori ed ai 18,000 supplenti, l'Amministrazione spende soltanto 100,000,000, mentre l'entrata per l'esercizio 1922-23 può valutarsi a circa 800,000,000, con un movimento di circa 28 miliardi fra vaglia, risparmi, assicurate, pacchi, valori, ecc.

Ora è bene considerare che tutto questo lavoro pesa per quattro quinti sui ricevitori

e i supplenti, specie dopo la soppressione degli uffici principali, trasformati in ricevitorie.

Con questo solo provvedimento l'Amministrazione ha potuto economizzare circa 3000 impiegati di ruolo.

E se, tutto ciò premesso, in considerazione delle paghe meschinissime dei supplenti, e dei tanti ricevitori, io chiedo a voi, onorevole Ciano, di venire in soccorso di questo benemerito personale, convincetevi che io faccio solamente e semplicemente una questione di equità che assolutamente s'impone e anche una questione di dignità e di decoro per l'Amministrazione.

Non si dimentichi che vi sono ricevitori retribuiti con lire 3000 ed anche con lire 2400 all'anno! Non si dimentichi che vi sono supplenti che per otto ore di servizio non percepiscono che 200 lire al mese, e non si dimentichi soprattutto che vi sono dei portalettere rurali, con servizio gravoso, retribuiti con lire 1000 ed anche 500 all'anno!

Nel 1920 ai ricevitori furono concessi due viaggi all'anno, con la tariffa ridotta C, ed un solo viaggio fu concesso alle famiglie (moglie e figli). Per detta concessione si prevedeva che l'Amministrazione delle poste avrebbe avuto un onere di lire 500 mila all'anno, ma dopo 5 anni di esperimento, si è potuto constatare che la spesa è di molto inferiore, tanto che è stata testè consolidata in lire 90,000.

Se l'Amministrazione tornasse a stanziare in bilancio una cifra anche inferiore alle 500 mila, le concessioni ferroviarie ai ricevitori ed alle loro famiglie potrebbero essere notevolmente migliorate, come il personale insistentemente richiede.

Le tristi condizioni in cui versano gli agenti rurali impongono una energica azione di tutela economica e morale in favore di questa classe di umili prestatori di opera, retribuiti con mercedi assolutamente insufficienti ai più elementari bisogni della vita ed inadeguati all'entità del lavoro.

I servizi rurali non sono stati mai fino ad ora classificati secondo la loro importanza; la retribuzione degli agenti non è mai stata fissata con criteri generali di perequazione, cosicchè l'Amministrazione nel determinare *caso per caso* la mercede di detti agenti si è unicamente informata alla legge della richiesta e dell'offerta.

Non esitiamo ad affermare che questo sistema, per le sperequazioni che determina, per le ingiustizie che favorisce, è deleterio

per il decoro, la serietà e soprattutto per l'interesse della pubblica amministrazione.

Questo sistema, inammissibile in un'azienda di Stato, sia pure a carattere industriale, svalorizza la funzione a tutto danno della medesima, specula sulla disoccupazione e giustifica perfino l'indecoso abuso delle mancie cui detti agenti devono forzatamente ricorrere per procurarsi il necessario alla vita.

Non ci nascondiamo le difficoltà di varia indole che ostacolano la determinazione di giusti criteri nei rapporti fra cotesti benemeriti agenti e l'Amministrazione.

La maggiore difficoltà è di natura finanziaria.

Si pensi che attualmente 12000 agenti rurali costano all'Amministrazione 25,000,000 cioè una media di poco più di lire duemila annue per ciascun agente.

Noi denunciavamo un tale stato di fatto poichè da esso sorge spontaneo il convincimento che la pubblica funzione, così importante, così delicata, affidata ai portalettere rurali sia, con la involontaria connivenza dell'Amministrazione nella sua pratica esplicazione, suscettibile di tali adattamenti da costituire un vero e proprio incitamento da parte dello Stato a indurre questi agenti a speculare sulla loro funzione.

Pensi l'onorevole Ciano che il portalettere rurale è perfino costretto a togliere dal suo irrisorio salario il compenso per un supplente che lo sostituisca in caso di malattia od impedimenti.

Pensi l'onorevole Ciano che nessuna legge è applicabile a questa categoria di lavoratori; non la legge sullo stato giuridico degli impiegati, non quella sull'impiego privato non quella sulle otto ore di lavoro.

Essi non hanno alcuna tutela; essi sono a completa discrezione dell'Amministrazione che spesso per ragioni facili a comprendersi, dato il costume politico che per tanti anni ha imperato in Italia, ha usato anche involontariamente di questo suo strapotere per concedere favoritismi, creando sempre più sperequazioni ed ingiustizie.

La discrezionalità dell'Amministrazione deve essere anche in questo campo assolutamente limitata. Deve la legge speciale per il personale delle Ricevitorie di cui gli agenti rurali fanno parte, dettare la norma obbiettiva e sicura per il trattamento giuridico ed economico di questo benemerito personale.

Noi chiediamo la eliminazione di ingiustificate disparità di trattamento, un salario sia pure estremamente modesto, ma

che sia adeguato, almeno per coloro che pongono a servizio dello Stato tutta la loro giornata lavorativa, alle più impellenti necessità della vita.

E se per conseguire questi intenti il carico finanziario per gli agenti rurali dovrà essere aumentato, mai come in questo caso il maggiore onere sarà effettivamente giustificato.

Concludendo riteniamo necessario classificare i servizi rurali, assegnando a ciascuna classe una retribuzione; inquadrare gli agenti rurali in dette classi secondo l'entità e l'importanza della prestazione di ciascuno di essi; fissare per ciascuna classe almeno un aumento di retribuzione in base all'anzianità del servizio; riteniamo infine necessario il pagamento da parte dell'Amministrazione del supplente del portalettere per trenta giorni all'anno di congedo e per sessanta giorni all'anno in caso di malattia.

Detti provvedimenti dovrebbero avere effetto dal 1° luglio 1924.

E rivolgo al ministro una ultima raccomandazione: quella di provvedere subito alla istituzione della Cassa Mutua delle cauzioni provvedimento che varrà a sollevare dall'usura i ricevitori ed i supplenti che aspirino a diventare ricevitori. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Barbaro, così concepito:

« La Camera, convinta della grandissima importanza che acquista specie nel Mezzogiorno d'Italia, a causa della maggiore distanza dai grandi mercati europei, il problema delle comunicazioni, le quali costituiscono la base prima di quasi tutti i problemi meridionali, e sono particolarmente condizione indispensabile per lo sviluppo e l'avvenire agricolo, industriale e commerciale di quelle regioni, fa voti che il Governo nazionale voglia con energia e prontezza curarne e migliorarne i servizi ferroviari e marittimi, ripristinando per prima cosa le condizioni ferroviarie e marittime dell'ante-guerra, in special modo per quanto concerne la riduzione degli orari di percorrenza dei treni viaggiatori e merci entro i limiti di tempo allora assegnati e il ristabilimento delle linee marittime allora esistenti, con gli approdi ad esse relative ».

L'onorevole Barbaro ha facoltà di svolgerlo. Rinnovo anche a lui l'avvertimento che sugli ordini del giorno non si può parlare più di venti minuti.

BARBARO. Sarò brevissimo, e non parlerò più di cinque minuti, perchè il

mio ordine del giorno è tanto chiaro che è stato perfettamente compreso dal Governo.

Non mi fermo a ripetere quello che ho già detto altra volta sulla enorme importanza che hanno per la nostra economia, per l'economia italiana in genere e particolarmente del Mezzogiorno, i trasporti e tutti i problemi delle comunicazioni. A mano a mano che ci si allontana dai centri europei, crescono, per importanza, i bisogni delle comunicazioni. Questo dico, non solo per quanto si riferisce alle comunicazioni ferroviarie, ma anche per quanto concerne le comunicazioni marittime.

Noi dobbiamo vincere l'isolamento nel quale ci troviamo e al quale siamo condannati nei riguardi di tutto il resto della economia europea. Bisogna avvicinare, con tutti i nostri mezzi, con tutti i nostri sforzi i centri di produzione italiana e specialmente i centri di produzione meridionale, a quelli che sono i centri, i mercati maggiori dell'Europa, specialmente centrale e settentrionale.

Il Governo deve quindi, con tutti i suoi mezzi, onorevole ministro, a parer mio, far superare ai nostri trasporti quegli ostacoli che essi trovano nei mille chilometri che separano l'Italia meridionale da quello che è il centro d'Europa.

Noi ci troviamo in una condizione di svantaggio, relativamente a quasi tutti gli altri mercati che ci fanno la concorrenza appunto per questa ragione: perchè siamo in una condizione di inferiorità nei riguardi delle comunicazioni ferroviarie e anche marittime.

Non solo; ma la nostra situazione purtroppo è stata aggravata dalla guerra. Noi ci siamo trovati con tutte le comunicazioni dissestate dal periodo bellico, e certo non è valsa a riparare questo dissesto delle comunicazioni tanto marittime che ferroviarie la sciagurata politica dell'immediato dopo-guerra, che anzi ha aggravato moltissimo la situazione stessa.

Purtroppo, onorevole ministro, non possiamo ancora dire che sia stata completamente superata, (e credo che ella sarà il primo a riconoscerlo), la crisi dei trasporti aperta dalla guerra prima e poi dall'immediato dopo-guerra. Le linee di navigazione presentano deficienze rilevanti dovute alle diminuzioni di servizi.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Pochissime.

BARBARO. Dico cose che constato con i miei occhi, e cito qualche esempio. Nei ri-

guardi dei porti di Reggio e di Cotrone e di altri porti dell'Italia meridionale, vi erano prima delle linee molto importanti di cui alcune ebbero origine dal 1860. Vi erano linee bisettimanali come quella Genova-Venezia, che faceva per noi un ottimo servizio...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Facevano servizio tipo sublimato corrosivo: l'1 per cento del tonnellaggio totale, e il Governo pagava...

BARBARO. Noi riteniamo che sia stato un male l'aver soppresso questi servizi perchè siamo costretti ad affrontare spese molto più alte per il servizio ferroviario.

Vi era poi l'altra linea bisettimanale anche per viaggiatori, Napoli-Messina-Reggio Calabria-Malta. Essa non esiste più e non so capire perchè, dal momento che è così difficile viaggiare sulle nostre linee ferroviarie, ci sia stato tolto questo beneficio.

Poi c'era la linea settimanale che andava a Costantinopoli e serviva non solo per la importazione del grano (poichè mi si dirà, che il grano dall'Oriente non possiamo più importarlo, per nostra disgrazia), ma serviva anche per la esportazione degli agrumi.

E per venire alla conclusione cui arrivo con precisione di dati che nessuno può smentire, il porto di Reggio che è quasi l'unico della Calabria, giacchè oltre ad esso non c'è che quello di Cotrone, non ha alcun piroscalo di linea obbligatoria. Nè vale il dire che ci siano linee facoltative, in quanto queste non sono bene accette ai commercianti che non possono avvalersene per le difficoltà degli orari incerti e per la irregolarità del servizio.

Purtroppo questa stasi dovuta alle soppressioni che si sono fatte ai nostri danni si riscontra da due o tre anni a questa parte. Ora pregherei l'onorevole ministro delle comunicazioni che, da marinaio illustre quale è, voglia esaminare con passione di marinaio, oltre che di ministro, la nostra situazione, e agevolarci in qualche modo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Rivolga la preghiera al ministro delle finanze.

BARBARO. Mi permetto di ricordare all'onorevole ministro che la richiesta di queste linee era già stata fatta qualche anno fa da parte di una Commissione che rappresentava gl'interessi della Calabria, all'onorevole presidente del Consiglio e che ci fu un impegno preciso per lo meno per un periodo di prova di sei mesi; ma purtroppo in conclusione non abbiamo avuto nulla.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Venga da me, onorevole Barbaro, le farò vedere le statistiche.

BARBARO. Le statistiche sono fatte sul servizio facoltativo che è inutile.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. No, su quello regolare antico.

BARBARO. Verrò da lei e mi permetterò di sottoporre al suo esame le nostre reali condizioni marittime.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Per quanto sarà possibile, sarà accontentato.

BARBARO. Faccio poi notare che molte di queste linee toccano Messina e Catania e che è strano che non tocchino l'altra riva dello stretto anche per poche ore, per saggiare almeno qualche cosa dei nostri commerci, i quali sono fiorenti e importanti. Eppure non si tratta che di fare dodici chilometri!

Sulla questione dei carboni la sua risposta testè datami, è interessantissima. Però la mia interrogazione si richiama precisamente al servizio dei carboni che è stato sottratto a noi per quanto concerne le stazioni del compartimento di Reggio: Paola, Sipari, Metaponto, ecc., che, mentre prima si rifornivano da Reggio, ora sono servite da Napoli e da Taranto dove le tariffe sono più gravose: trattasi infatti di tre e anche quattro lire in più per tonnellata. Ora pregherei di voler riesaminare la cosa, perchè il carbone che viene scaricato nel nostro porto offre una maggiore economia. Il nostro porto, specialmente durante la guerra, fece un servizio speciale e ottimo per lo scarico del carbon fossile.

Prego inoltre l'onorevole ministro di esaminare con benevolenza la questione delle nostre linee ferroviarie.

Negli orari di percorrenza dei treni viaggiatori e merci si osserva e si lamenta uno strano fenomeno, starei quasi per dire, di dilatazione o meglio di ritardo nella percorrenza complessiva che è una conseguenza del bolscevismo ferroviario del dopo-guerra. Durante la guerra e subito dopo di essa, non so se per il cattivo carbone o se per gli scioperi frequenti e perniciosissimi, si ebbe un rilassamento, un rallentamento esasperante. In seguito tutto fu migliorato dall'opera del Governo nazionale; ma gli orari non sono stati più riassetati completamente. Per andare da Roma a Reggio Calabria si impiega qualche ora più di prima della guerra. Non sono certamente aumentati i chilometri... Forse si sono dilatate le linee! Ma bisognerebbe raccorciarle (*Harità — Commenti*). Ella, onorevole ministro, che è riuscito a domare il bolscevismo ferroviario (e di questo, che costituisce una delle più grandi benemerienze

del fascismo, tutti gli italiani dovrebbero esserle grati), procuri di diminuire anche questa dilatazione, questo rallentamento ritornando ai limiti degli orari dell'ante-guerra. Da Reggio a Taranto si andava prima in undici ore circa; se ne impiegano ora 15. Forse i treni vanno più adagio!

Si dovrebbero dunque ripristinare gli orari dell'ante-guerra. E questa non è una questione soltanto locale, ma si riferisce, credo, un po' a tutta la rete ferroviaria italiana.

Gradirei pure che l'onorevole ministro cercasse di riesumare certe vecchie tariffe che vigevano prima della guerra. Vi era, per esempio, la serie 20 di abbonamento (cito naturalmente con prevalenza gli esempi relativi alla mia regione) che comprendeva la Calabria e arrivava fino a Roma. Questa serie è stata soppressa, mentre alla serie nuova che la sostituisce sono state aggiunte tre regioni. Ora, per i nostri commercianti conviene andare magari verso Roma, ma soprattutto conviene restare nella propria regione. Naturalmente questi provvedimenti nei riguardi dei prezzi dei biglietti devono stare in rapporto alla svalutazione della moneta.

Le tariffe locali dovrebbero avere larga applicazione nel Mezzogiorno, dove è opportuno dare più largo sviluppo alle industrie dei centri maggiori, e se fosse possibile, avviare i traffici locali verso i porti o verso le stazioni principali.

Sarebbe bene ancora studiare un sistema di tariffe longitudinali per l'Italia, che venga in un certo modo a compensarci della disgrazia geografica, per dir così, che fatalmente ci ha colpiti.

E ora un'osservazione particolare: si notano in questi ultimi tempi dei ritardi nella consegna delle merci, e dei ritardi rilevanti; si potrebbe pensare a qualche riesumazione di ostruzionismo ferroviario...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non credo! La prego di non parlar male di questo servizio. Nel mio discorso ho già accennato alle difficoltà del traffico.

BARBARO. Non le parlo delle tariffe del *Ferry-boat* che sono tali da limitare quasi il traffico tra Reggio e Messina. Un esempio solo può servire da illustrazione: mi diceva un commerciante che, per spedire i suoi prodotti da Reggio a Messina dovette spendere di più di quanto non abbia dovuto spendere per la stessa merce da Messina ad Amburgo! *Relata refero*. Per le automobili si paga una tassa sbalorditiva: circa 100 lire a macchina

Finalmente vorrei richiamare l'attenzione del Governo sulla valorizzazione futura della linea jonica Adriatica.

C'è adesso un grandioso progetto: la linea orientale Vallona - Monastir - Costantinopoli, progetto che ha avuto tante peripezie. Questa linea si dovrebbe incoraggiare quanto più, come meglio è possibile; si tratta in fondo di aiutare in qualche modo, di appoggiare economicamente o moralmente, queste iniziative straniere affinché si possano costruire questi 270 chilometri di linea che ancora mancano perchè ci si unisca a Costantinopoli.

La linea Jonico-Adriatica, per la sua posizione geografica, per le sue possibilità di sviluppo in avvenire potrà acquistare un grande valore di ordine internazionale, dovendo essa ospitare i viaggiatori e le merci che vanno dall'Europa verso l'estremo Oriente o verso la Penisola balcanica, o anche verso i porti del basso Mediterraneo africano e asiatico. Miriamo quindi a costituire questo imponente sistema ferroviario a raggiera, di cui sarebbe centro la Puglia e che gioverebbe moltissimo a tutta l'economia italiana !!!

L'Italia dovrebbe cercare di attirare sulle sue linee ferroviarie e marittime e sui suoi porti i traffici internazionali sia pure di transito. La soppressione della valigia delle Indie è stata una perdita grandissima, e per noi rappresenta una delle conseguenze del bolscevismo del dopo guerra. Sarebbe bene di pensare seriamente a tutti questi grandi problemi, facendo una saggia ed abile politica ferroviaria e marittima al fine di conquistare il commercio del mare Mediterraneo almeno e al fine di fare assolvere alla nostra Penisola il grande compito affidatole dalla storia e anche dalla posizione geografica tanto difficile e ardua e pur tanto sapientemente utilizzata nei periodi di maggiore floridezza italiana. (*Approvazioni*).

**PRESIDENTE.** Segue l'ordine del giorno dell'onorevole D'Ayala così concepito:

« La Camera invita il Governo ad intensificare l'opera di miglioramento dei servizi ferroviari in Sicilia e ad isveltire il servizio delle comunicazioni nel Regno ».

L'onorevole D'Ayala ha facoltà di svolgerlo.

**D'AYALA.** Non affronto un lungo svolgimento dell'ordine del giorno perchè non lo credo opportuno. Il collega che mi ha preceduto ha trattato molto di questo argomento. È certo che il pubblico, il gran pubblico, il popolo si nutre e vive delle cose

minute, di tutto quello che sodisfa i suoi comodi della vita quotidiana e non delle grandi idee, onde il Governo deve anzitutto aver di mira di sodisfare le legittime esigenze, per le quali i deputati sono sovente presi di mira da tutte le varie classi sociali.

Ora, la verità è che le comunicazioni, il servizio ferroviario, quello dei piroscafi, dei pacchi postali, delle lettere, costituiscono in sostanza la vita vissuta dal commercio e formano argomento di tale importanza da dovere essere posto al primo piano delle esigenze della vita sociale ed economica dei popoli.

Per quel che riguarda la Sicilia devo ripetere lamentele altre volte fatte in questa Camera. Certo che il Governo nazionale fascista ha molto fatto perchè queste lamentele siano ridotte in minor misura. Ma molto ancora è da fare. Gli orari sono dilatati, e non solo, ma gli orari ferroviari si fanno con un concetto che non è quello che il pubblico desidera.

È una cosa molto difficile penetrare in essi e studiarli: richiede una tecnicità che non ho e che pochi di voi sanno di avere. Ma noi abbiamo bisogno per fare la critica là dove vi sono errori, di venir qui esponendo i fatti che alla critica danno ragione. Per fare la critica basta che noi vediamo i risultati che a quella critica si prestano.

È possibile immaginare che le comunicazioni nella Sicilia siano tali che per fare il viaggio di andata e ritorno da un luogo ad un altro della stessa provincia occorra maggior tempo di quel che può occorrere per recarsi dall'uno all'altro estremo di una provincia molto più lontana?

Si dice che la Sicilia ha scarse comunicazioni, scarse contrattazioni e commerci; ma la causa diventa effetto e questo agisce su quella. È vero, se queste comunicazioni sono scarse per quel servizio, è necessario che il servizio sia reso migliore ed è necessario superare gli ostacoli per renderlo buono, perchè gli ostacoli, per un Governo animato da patriottici intenti come il Governo nazionale fascista, devono esistere soltanto in funzione da essere superati e non in funzione di rappresentare un pretesto perchè non si superino.

È lecito, onorevoli colleghi, immaginare un servizio di piroscafi tra Napoli e Palermo che non abbia il necessario, direi quasi categorico, apodittico collegamento coi diritti che provengono dall'interno della Sicilia e immaginare che un viaggiatore partito da uno dei paesi dell'interno dell'isola e attraverso tanti stenti, impiegando un

giorno intero per questo viaggio, giunto a Palermo, per un'ora non trovi la coincidenza e sia costretto a partire l'indomani? Sono piccole cose, sono piccoli guai e i deputati non si dovrebbero occupare di questo. Ma sono cose che il Governo ignora; e avvengono perchè le ignora. Ma non deve ignorarle, perchè la vita della Nazione e delle regioni è collegata a questa facilità del movimento delle popolazioni, delle comunicazioni e del commercio.

Si parte dall'interno della Sicilia col treno diretto, e si deve rimanere una notte a Palermo, perchè il piroscafo non ha atteso ed è già partito.

Sono sicuro che i propositi manifestati con tanta patriottica eloquenza dal ministro delle comunicazioni, che ci ha dato la lieta notizia che il servizio dei piroscafi sarà migliorato come merita, si tradurranno in atto e si provvederà così ad eliminare questi inconvenienti e tutti gli altri che si sono finora lamentati, togliendo la Sicilia da una condizione di inferiorità che essa, per il suo senso di alto patriottismo, assolutamente non merita.

Potrei finire qui, ma voglio accennare rapidamente anche allo sveltimento del servizio delle comunicazioni in Italia. Credo che sarebbe necessaria una Commissione, o la considerazione studiosa del ministro, per stabilire facilitazioni nei servizi postali e telegrafici che ancora risentono delle più antiquate tradizioni, poggiate sulla diffidenza verso il pubblico. Il pubblico non vuole essere seccato, e non bisogna assolutamente seccarlo, perchè, ripeto, la vita è fatta di piccole cose, di piccoli bisogni che devono trovare la loro giusta soddisfazione.

Basta semplicemente ricordare gli inconvenienti che attualmente si verificano nel servizio dei vaglia ordinari e dei vaglia telegrafici. Il regolamento attuale stabilisce troppe pastoie per il riconoscimento delle persone. E per esempio i vaglia telegrafici debbono arrivare a 1000 lire e non più. Perchè tutti questi servizi debbono essere impastoiati in questo modo? Certo si tratta di piccole cose, piccolissime cose. Ma tutto questo insieme di servizi e di regolamenti credo sia meritevole di essere sottoposto alla sagace attenzione del ministro delle comunicazioni. Mi auguro che tra breve tutti gli inconvenienti saranno sempre minori e sono sicuro che il servizio delle comunicazioni postali, telegrafiche, telefoniche e radiotelegrafiche, che costituiscono la misura della civiltà di un popolo, sarà portato all'al-

tezza della missione che il Governo nazionale fascista ha imposto a sè stesso e alla Nazione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Serpieri così concepito:

« La Camera, preso atto del previsto pareggio della azienda ferroviaria, ritenendo non sia il caso di procedere ad inasprimenti delle tariffe ferroviarie, specialmente nei riguardi delle derrate alimentari, passa alla discussione degli articoli ».

L'onorevole Serpieri ha facoltà di svolgerlo.

SERPIERI. L'ordine del giorno da me presentato non richiede che poche parole di svolgimento.

Benchè il pareggio dell'esercizio finanziario sia già raggiunto, i grandi bisogni patrimoniali dell'azienda rendono estremamente attendibile la previsione che l'Amministrazione ferroviaria pensi ad un ritocco di tariffe. È una espressione eufemistica per dire aumento di tariffe.

La previsione è tanto più attendibile, in quanto è ben noto come negli ambienti ferroviari si vada continuamente ripetendo che le tariffe dall'avanti-guerra ad oggi non sono aumentate proporzionalmente alla svalutazione della moneta. Io riconosco - fatte certe riserve, perchè il costo dei trasporti non è dato esclusivamente dalla tariffa - riconosco, in massima, la giustizia di questa osservazione.

Ma mi sembra che occorra pure avere qualche riguardo alla delicatezza del periodo economico che oggi attraversiamo, e che non sia proprio questo il momento opportuno per attuare un inasprimento generale delle tariffe ferroviarie, pur riconoscendolo ammissibile per talune categorie di merci. Vorrei pregare l'onorevole ministro, in particolare, di aver riguardo al trasporto delle derrate alimentari. È inutile che aggiunga spiegazioni, dato il periodo che stiamo attraversando, di aumento del costo della vita.

So bene, onorevole ministro, l'obiezione, che le tariffe per il trasporto delle derrate alimentari incidono scarsamente sul prezzo delle derrate stesse. Ora io non voglio discutere questa obiezione, che mi trascinerebbe a fare molte distinzioni fra categoria e categoria di merci; ma prego l'onorevole ministro di voler tener presente quanto è di esperienza comune, cioè che anche dei piccoli aumenti di tariffa certamente i commercianti approfitterebbero per aumentare

in ben maggior proporzione i prezzi (ne abbiamo fatto anche una recentissima esperienza a proposito del caffè e dello zucchero). E voglia anche tener presente che in certi momenti anche piccoli aumenti di prezzo, se anche hanno una importanza economica lieve, posono però avere un grande peso psicologico e quindi anche politico.

Non aggiungo altro. Spero che l'onorevole ministro voglia accogliere il mio ordine del giorno, e fare almeno qualche dichiarazione che possa tranquillizzarci.

**PRESIDENTE.** Rimangono ora quattro ordini del giorno che sono stati presentati dopo la chiusura della discussione e perciò non possono essere svolti, ma che saranno messi in votazione, se i proponenti vi insisteranno.

Il primo è dell'onorevole Tosti di Valminuta, così concepito:

« La Camera fa voti che il Governo voglia esaminare con ogni benevola premura la situazione dolorosa nella quale si dibattono i vecchi marittimi iscritti alla Cassa invalidi della marina mercantile ».

Il secondo è dell'onorevole Leone Leone, firmato anche dagli onorevoli Pace e Penavaria, così concepito:

« La Camera, convinta delle condizioni miserevoli in cui versano gli agenti rurali postelegrafici, esclusi dai vantaggi concessi al personale postelegrafico con il decreto del 3 giugno 1920, n. 737, fa voti perchè il Governo voglia provvedere ai bisogni di questa categoria d'impiegati ».

Il terzo è dell'onorevole Madia, così concepito:

« La Camera invita il Governo alla più rigorosa attuazione delle disposizioni a favore degli invalidi di guerra assunti nella Amministrazione ferroviaria, specie in riguardo all'impiego degli invalidi in mansioni compatibili con la minorazione fisica ».

E finalmente l'ultimo è dell'onorevole Baistrocchi, così concepito:

« La Camera, preoccupata di tutti i problemi che interessano la difesa dello Stato; convinta che le comunicazioni, in tempo di pace, rappresentano un fattore importante di benessere e di progresso ed in tempo di guerra, elemento essenziale della difesa; fa voti che il Governo nel programma delle nuove comunicazioni, specialmente delle linee ferrate in corso di studio, coordini la sua politica ferroviaria a quella militare ».

Prego ora l'onorevole ministro di esprimere il suo pensiero sui vari ordini del giorno.

**CIANO, ministro delle comunicazioni.** Il primo ordine del giorno è quello dell'onorevole Guàccero, il quale ha dichiarato alla Camera che lo trasforma in raccomandazione e come tale io l'accetto.

Segue l'ordine del giorno Borriello e Baistrocchi. Io pregherei gli onorevoli Borriello e Baistrocchi di volerlo ritirare.

**BAISTROCCHI.** Lo ritiriamo.

**CIANO, ministro delle comunicazioni.** Non avrei nessuna difficoltà ad accettare l'ordine del giorno Gatti. Vi è la espressione « norma legislativa » che mi pare vincoli l'Amministrazione. Accetto questo ordine del giorno come raccomandazione.

L'onorevole Ciardi prospetta nel suo ordine del giorno questioni molto note. Per quanto riguarda il decreto di sistemazione di combattenti e mutilati, se l'onorevole Ciardi ha qualche cosa da dover osservare, quando il decreto-legge verrà alla Camera per la conversione in legge potrà interloquire ed allora il Governo vedrà se potrà o meno accettare le sue proposte.

Per quanto riguarda l'ordinamento delle ricevitorie, l'onorevole Ciardi fa parte della Commissione nominata per rivedere le condizioni dei ricevitori. Quando questa commissione presenterà le sue conclusioni, il Governo vedrà se potrà accettarle o no.

Circa i portalettere rurali si farà il possibile. Per l'istituzione della Cassa di cauzione sono lieto di comunicare che l'invocato provvedimento è di prossima attuazione. Pregherei quindi l'onorevole Ciardi di voler trasformare il suo ordine del giorno in una raccomandazione.

Agli onorevoli Barbaro e D'ayala dò la massima assicurazione che mi occuperò di tutti gli inconvenienti segnalati in questa Aula. L'onorevole D'ayala ha fatto delle interessanti osservazioni su tutto quello che riguarda il sistema delle comunicazioni in Sicilia: di queste osservazioni terrò il massimo conto per i provvedimenti del caso. Vorrei però pregare gli onorevoli D'ayala e Barbaro di convertire i loro ordini del giorno in semplici raccomandazioni, che io accetto e mi impegno di tener presente.

L'onorevole Serpieri vorrebbe un impegno del Governo di non far aumenti sulle tariffe. Ora io pregherei l'onorevole Serpieri di voler ritirare il suo ordine del giorno, dandogli assicurazione che quello che ha detto sta a cuore ai dirigenti dell'azienda e che si farà il possibile per non inasprire

le tariffe. D'altra parte l'Amministrazione delle ferrovie sta rivedendo le tariffe non per unico scopo di inasprimento, ma le sta rivedendo voce per voce per renderle, dopo molti aumenti percentuali avvenuti, più rispondenti al valore della merce. Vi sono molte voci di trasporto che non rispondono al valore sopra detto.

L'onorevole Serpieri, che una stessa domanda mi rivolse alla Giunta del bilancio, mi raccomanda il trasporto delle derrate alimentari. All'onorevole Serpieri vorrei dare una risposta, oggi che ho fatto rilevare dall'amministrazione delle Ferrovie dello Stato i dati relativi alle tariffe di trasporto sui generi alimentari in ordine specialmente alla loro incidenza sul valore delle derrate. È bene che su queste tariffe sia completamente informata la Camera, perchè sappia quanto peso abbia il trasporto ferroviario nel prezzo dei generi alimentari.

Per il grano, il granturco, le farine, il riso e l'avena, l'orzo ed i legumi secchi, le spese di porto ferroviario per chilogramma sono di appena centesimi 2.24 per cento chilometri, 3.80 per 200 chilometri, e così via, fino a raggiungere centesimi 7.26 per 500 chilometri di trasporto, percorso questo che molto difficilmente viene effettuato da questi prodotti, il cui costo al minuto è noto. Aggiungo ancora che per le stesse merci partenti dal Mezzogiorno d'Italia e dalla Sicilia si usufruisce di prezzi ancora più bassi.

Le spese di trasporto per gli agrumi sono di circa 4 centesimi a 500 chilometri per ogni chilogramma, e di centesimi 6.85 per ben 1000 chilometri. Di prezzi inferiori godono le spedizioni per l'estero. Per le frutta fresche, i legumi, gli ortaggi, l'aglio, le cipolle, le castagne, le spese di trasporto raggiungono circa i 2 centesimi per ogni chilogrammo a 100 chilometri, centesimi 4.44 per 300 chilometri, e sono inferiori a 10 centesimi per 1000 chilometri. Sensibilmente più basse sono per questi prodotti le spese di trasporto per le spedizioni destinate all'estero: di centesimi 1.2 fino a 100 chilometri, di 2.88 a 300 chilometri e di 7.48 a 1000 chilometri; come di sensibili riduzioni fruiscono gli stessi prodotti in partenza dal Mezzogiorno: centesimi 1.6 per 100 chilometri, centesimi 8.1 per 1000 chilometri.

Le paste da minestra, per pagare dieci centesimi di trasporto a chilogrammo, debbono percorrere da sette a ottocento chilometri. Il latte, il burro, le uova, il pesce, le conserve di pomodoro, il bestiame minuto macellato, pagano circa 7 centesimi per chi-

logramma fino a trecento chilometri e circa 10 centesimi fino a cinquecento chilometri. E pagano ancora meno se in provenienza dal Mezzogiorno e dalla Sardegna, meno ancora se in esportazione.

Questo riguarda i trasporti a carro completo.

Per i trasporti a collettame, il pesce, ad esempio, che tutti sanno che cosa costa sul mercato...

BELLUZZO. 30 lire al chilo a Milano.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. ...il pesce al dettaglio, al minuto, in cestine, paga 15 centesimi al chilogramma per 200 chilometri, 20 centesimi per 300 chilometri e 30 centesimi al chilogramma per 500 chilometri. Sui treni accelerati questo prezzo viene aumentato del 25 per cento, e del 50 per cento sui treni diretti.

Ripeto, io credo che sia bene che la Camera conosca quanto effettivamente incidano le tariffe dei trasporti sui generi alimentari. Ed io condivido con l'onorevole Serpieri il parere di avere per esse un certo rispetto, non perchè siano eccessive, ma perchè il loro aumento può essere sfruttato dagli speculatori, per un aumento ulteriore sul costo delle derrate. (*Benissimo*).

Io pregherei, dopo queste assicurazioni, l'onorevole Serpieri di voler ritirare il suo ordine del giorno, trasformandolo se del caso in raccomandazione.

SERPIERI. Lo trasformerò in raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, ci sono poi i quattro ordini del giorno, presentati dopo la chiusura, dei quali ho già dato lettura!

Il primo è degli onorevoli Leone Leone, Pace e Pennavaria. Lo rileggo:

« La Camera convinta delle condizioni miserevoli in cui versano gli agenti rurali postelegrafici, esclusi dai vantaggi concessi al personale postelegrafico con il decreto del 3 giugno 1920, n. 737, fa voti perchè il Governo voglia provvedere ai bisogni di questa categoria di impiegati ».

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Accetto come raccomandazione quest'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Anche l'onorevole Baistrocchi ha presentato un ordine del giorno così concepito:

« La Camera,  
preoccupata di tutti i problemi che interessano la difesa dello Stato;  
convinta che le comunicazioni, in tempo di pace, rappresentano un fattore

importante di benessere e di progresso ed in tempo di guerra elemento essenziale della difesa;

fa voti che il Governo nel programma delle linee ferrate, in corso di studio, coordini la sua politica ferroviaria a quella militare ».

L'onorevole Baistrocchi sa che io, parlando anche di elettrificazioni, ho detto che il problema non deve essere solo studiato dal lato tecnico ed economico, ma anche esaminato e concretato con la Commissione incaricata di preparare la difesa nazionale.

Quindi, sia pure convinto che tutto quello che può essere attinente alla difesa militare del Paese è sottoposto alla Commissione competente. Anzi comunico all'onorevole Baistrocchi — forse egli lo ignora — che del Consiglio di amministrazione delle ferrovie fa parte un colonnello di Stato Maggiore.

BAISTROCCHI. Mi dichiaro completamente soddisfatto, e ritirerò il mio ordine del giorno, trasformandolo in raccomandazione.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. All'onorevole Madia, il quale nel suo ordine del giorno domanda una maggiore protezione per i mutilati dell'azienda ferroviaria, dirò che pure recentemente il Consiglio dei ministri, con un suo provvedimento ha stabilito che nella quota dei 5050 mutilati assunti nel personale ferroviario dal 1921 sia mantenuta ai mutilati stessi anche per i posti che possono risultare disponibili.

Quindi, se ci saranno delle vacanze nel personale, saranno ammessi nei limiti stabiliti i mutilati impiegandoli in quei servizi che sono compatibili con le loro condizioni fisiche. Posso accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Madia come raccomandazione.

L'onorevole Tosti infine, col suo ordine del giorno, chiede che il Governo voglia esaminare con ogni benevola premura la dolorosa situazione nella quale si dibattono i vecchi marittimi iscritti alla Cassa invalidi della Marina mercantile. L'onorevole Tosti sa che io sono marinaio, e come quindi il mio cuore sia sensibile a queste richieste; ma sa anche, come ho detto poco fa nell'assenza del ministro delle finanze all'onorevole Petrillo, che io sono sotto tutela. Ho un bilancio esatto e preciso, quindi la volontà ci può essere, ma manca la possibilità di fare qualche cosa di concreto.

Quest'ordine del giorno egli potrebbe forse rivolgerlo più opportunamente al mio collega delle finanze (*Commenti*). Ad ogni

modo, se l'onorevole Tosti si accontenta di sapere che io farò quello che posso, ma, glielo dico subito, molto poco, perchè le possibilità sono molto relative, non avrei difficoltà ad accettare il suo ordine del giorno come una vivissima raccomandazione.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ?

D'ALESSIO FRANCESCO, *relatore*. La Giunta si associa alle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro e non accetta nessuno degli ordini del giorno come tali, ma semplicemente come raccomandazioni, e aggiunge i suoi voti a quelli dei proponenti perchè il ministro ne tenga il debito conto.

PRESIDENTE. Ed ora, domanderò ai presentatori di ordini del giorno se li mantengono o li ritirino.

Onorevole Gatti mantiene il suo ?

GATTI. Lo ritiro, convertendolo in raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Ciardi ?

CIARDI. Lo ritiro e lo converto in raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Barbarò ?

BARBARO. Lo ritiro e lo converto in vivissima raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole D'Ayala ?

(*Non è presente*).

Si intende vi abbia rinunciato.

Onorevole Serpieri ?

SERPIERI. Lo ritiro e lo converto in raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Pennavaria ?

PENNAVARIA. Lo ritiro e lo converto in raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Baistrocchi ?

BAISTROCCHI. Lo ritiro e lo converto in raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Madia ?

MADIA. Lo ritiro e lo converto in raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Tosti di Valminuta ?

TOSTI DI VALMINUTA. Lo converto in raccomandazione, e, se la Camera mi consente di aggiungere brevissime parole, voglio assicurare il ministro delle comunicazioni, che, come lui, non intendevo affatto dare un dolore speciale al ministro De' Stefani. Io ritengo invece che il ministro delle comunicazioni possa trovare il modo, senza bussare alle porte del Tesoro, di provvedere egualmente a questi pochissimi vecchi marittimi che sono rimasti, e che rappresentano veramente quello che è stato il fiore della nostra marina, specialmente nell'ultima fase della marina velica.

Il ministro Ciano, che, oltre ad essere un illuminato ministro ed un valoroso marinaio, è un uomo di cuore, sa che non è giusto nè bello disinteressarsi delle sorti di questi pochissimi, che ogni giorno vanno diminuendo di numero, perchè, data la loro avanzata età, la morte miete largamente tra essi.

Un piccolissimo inasprimento di qualcuno dei cosiddetti diritti marittimi, sarebbe gradito da tutti, quando si sapesse che il relativo importo verrebbe devoluto esclusivamente a far sì che questi poveri vecchi marinai non debbano vivere con qualche diecina di lire di pensione al mese, come attualmente percepiscono.

Il ministro Ciano, ne sono sicuro, accoglierà questa mia calda raccomandazione, e darà il suo nome, già tanto amato e stimato dal ceto marittimo, ad un'opera di giustizia e di bontà a favore di questi bravi lavoratori del mare.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Io vorrei sapere dall'onorevole Tosti se egli intende riferirsi al personale sbarcato delle linee sovvenzionate e non più riammesso nella nuova gestione delle linee provvisorie per passato limite di età; oppure se parla dei marittimi in genere.

TOSTI DI VALMINUTA. Mi dispiace che siamo in fine di seduta, e che io non posso abusare più a lungo della cortese attenzione della Camera...

PRESIDENTE. Onorevole Tosti, ella non può replicare.

TOSTI DI VALMINUTA. È il ministro delle comunicazioni che mi chiede chiarimenti!

PRESIDENTE. Ella può parlare solo per fatto personale.

TOSTI DI VALMINUTA. Ebbene parlerò per fatto personale. Il mio ordine del giorno, onorevole ministro si riferisce a quei tali marittimi che erano iscritti alle antiche sei casse degli invalidi della marina mercantile. Con un provvedimento di molto discutibile giustizia queste sei casse furono, or son parecchi anni, riunite in un'unica « Cassa per gli invalidi per la marina mercantile ». Si salvò così qualche d'una delle pericolanti, ma si danneggiarono quelle in abbastanza floride condizioni. Ma non è il caso di reprimere circa quel provvedimento che ebbe, come è naturale, fautori entusiasti ed oppositori tenaci. Sta in fatto che gli antichi iscritti finirono per percepire pensioni che si aggiravano intorno alle 200 lire annue e che avrebbero dovuto assicu-

rare il pane per la vecchiaia a marittimi che avevano per 40 o 50 anni navigato in tutti i mari, affrontati i maggiori pericoli e le dure fatiche del mestiere.

I nuovi iscritti godono invece di altre pensioni, in misura più alta, per quanto sempre inadeguate.

Ora io mi riferisco appunto a questi pochi vecchi che, ripeto sono in numero molto esiguo che mi risulta hanno fatto giungere al ministro delle comunicazioni il loro disperato appello.

PRESIDENTE. Il fatto personale è esaurito.

Tutti gli ordini del giorno essendo stati ritirati o essendo decaduti, non rimane che porre a partito il passaggio ai capitoli del bilancio e ai vari articoli del disegno di legge.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(È approvata).

Si dia lettura dei capitoli del bilancio. Avverto che i capitoli sui quali non vi saranno osservazioni, s'intenderanno approvati con la semplice lettura.

Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — I. *Stanziamenti per stipendi, retribuzioni e compensi al personale dei servizi postali ed elettrici*. — Capitolo 1. Personale di ruolo — Stipendi e supplementi di servizio attivo (*Spese fisse*), lire 304,000,000.

Capitolo 2. Avventizi e loro assimilati — Personale con contratto a termine — Retribuzioni di prestazioni temporanee — Retribuzioni ai supplenti presso le Direzioni e il Ministero, lire 25,100,000.

Capitolo 3. Compensi per maggiori prestazioni oltre il normale orario d'ufficio nei servizi esecutivi e per lavori a cottimo, lire 32,000,000.

Capitolo 4. Premi di operosità e di rendimento al personale meritevole addetto ai servizi amministrativi centrali e provinciali (articolo 63 del Regio decreto 30 settembre 1922, n. 1290, e articolo 122 del Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3084) e a quello di altre Amministrazioni, lire 3,700,000.

Capitolo 5. Compensi per incarichi e studi speciali ad estranei all'Amministrazione, lire 100,000.

Capitolo 6. Indennità per infortuni sul lavoro agli agenti ed operai postali, telegrafici e telefonici fuori ruolo ed avventizi — Indennizzi per infortuni e danni (*Spesa obbligatoria*), lire 190,000.

Capitolo 7. Indennità per missioni e per visite d'ispezione, lire 10,000,000.

Capitolo 8. Indennità di tramutamento, lire 450,000.

Capitolo 9. Spese di medicinali e per visite medico-fiscali, lire 230,000.

Capitolo 10. Compensi per maneggio di denaro e di valori ai titolari degli uffici di cassa e dei vaglia; per traduzioni agli interpreti, per residenza disagiata e malarica e di frontiera, lire 500,000.

Capitolo 11. Sussidi al personale di ruolo e fuori ruolo in attività di servizio e sussidi ad ex-funzionari, ad ex-agenti ed alle loro famiglie, vedove ed orfani, lire 315,000.

Capitolo 12. Spesa per la corresponsione delle somme assicurate a favore delle telefoniste ausiliarie, in caso di morte, di abbandono del servizio e di compiuti periodi decennali e quinquennali e per risoluzione di contratto, a norma del decreto luogotenenziale n. 720 del 27 aprile 1919 (*Spesa d'ordine*), lire 120,000.

Capitolo 13. Spesa per il servizio di recapito dei telegrammi, degli espressi postali e degli avvisi telefonici (*Spesa obbligatoria*), lire 14,000,000.

Capitolo 14. Assegni e indennità per gli addetti ai Gabinetti, lire 90,000.

Capitolo 15. Spese casuali, lire 60,000.

Capitolo 16. Sussidio annuo del Ministero delle poste e dei telegrafi all'Istituto Nazionale di mutualità e previdenza fra il personale postale, telegrafico e telefonico, con sede in Milano (articolo 3 del decreto luogotenenziale 12 giugno 1919, n. 1042), lire 15,000.

Capitolo 17. Rimborso all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato della differenza fra il costo dei biglietti a tariffa ordinaria e quello a tariffa differenziale *C* sui viaggi dei ricevitori postali-telegrafici e loro famiglie, lire 80,000.

Capitolo 18. Versamento all'Istituto nazionale di mutualità e previdenza fra gli impiegati postelegrafici della metà delle ammende pecuniarie applicate al personale medesimo ed alla Cassa di mutualità fra i ricevitori, della metà delle penali inflitte ai medesimi (Regio decreto 15 luglio 1923, n. 1694), lire 100,000.

*Debito vitalizio.* — Capitolo 19. Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 32,000,000.

Capitolo 20. Indennità per una sola volta, invece di pensione, a termini degli articoli 3, 4 e 10 del Regio decreto 23 ottobre 1919, n. 1970, sulle pensioni civili, modificati dall'articolo 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed assegni congeneri

legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*) lire 600,000.

II. *Stanziamenti propri dei servizi postali.* — *Servizi postali.* — Capitolo 21. Indennità per servizio prestato in tempo di notte, lire 6,100,000.

Capitolo 22. Spese di liti (*Spesa obbligatoria*), lire 20,000.

Capitolo 23. Assegni per spese d'ufficio (*Spese fisse*) *soppresso*.

Capitolo 24. Pubblicazioni e rilegature per la Biblioteca del Ministero, lire 16,000.

Capitolo 25. Retribuzioni ordinarie agli agenti rurali (*Spese fisse*), lire 20,540,000.

Capitolo 26. Retribuzioni normali e complementari per servizi rurali provvisori, lire 100,000.

Capitolo 27. Sussidi agli agenti ed ex-agenti rurali ed alle loro famiglie, lire 150,000.

Capitolo 28. Spese per gli uffici e ricevitorie all'estero — Assegni, retribuzioni ed indennità al personale applicatovi — Spese di procacciato, d'ufficio, di francatura di corrispondenza e di telegrammi, lire 50,000.

Capitolo 29. Retribuzioni agli accollatori dei servizi di trasporto delle corrispondenze e dei pacchi — Retribuzioni per servizi di trasporto provvisori o complementari a incaricati provvisori, oltre le retribuzioni normali — Retribuzioni straordinarie (*Spese fisse*), lire 34,880,000.

Capitolo 30. Sussidi agli accollatori ed ex-accollatori dei servizi di trasporto con retribuzione non superiore alle lire 3,000 annue ed alle loro famiglie, lire 35,000.

Capitolo 31. Spese di trasporto delle corrispondenze, dei pacchi ed a vuoto delle carrozze postali, sulle ferrovie e tramvie, sui laghi, sui fiumi, attraverso lo stretto di Messina, su bastimenti mercantili che non fanno servizio per conto dello Stato — Trasporto delle valigie Australiana e Indiana — Nolo dei veicoli — Scorta armata dei dispacci relativi al movimento dei fondi — Spese per prestazioni ferroviarie diverse (*Spesa obbligatoria*), lire 7,977,000.

Capitolo 32. Esercizio della posta pneumatica e della posta aerea, lire 1,400,000.

Capitolo 33. Spese per la vigilanza alle casse ed agli uffici principali provinciali da parte della forza pubblica (*Spese obbligatorie*), lire 35,000.

Capitolo 34. Indennità al personale che presta servizio negli uffici ambulanti — Indennità di viaggio e di illuminazione ai messaggeri, portapieghi ed altri agenti dell'Amministrazione che accompagnano i dispacci ed i pacchi sulle ferrovie, tramvie e sui piroscafi —

Assicurazione degl'impiegati ed agenti che viaggiano sugli ambulanti contro gl'infortuni — Indennità al personale addetto agli uffici postali presso le stazioni ferroviarie e gli scali marittimi, lire 11,218,000.

Capitolo 35. Spese di mantenimento di carrozze postali, acquisto e manutenzione di carretti e di altri veicoli pel trasporto delle corrispondenze e dei pacchi — Spese per l'illuminazione ed il riscaldamento dei veicoli adibiti al servizio postale sulle ferrovie, lire 3,752,000.

Capitolo 36. Premio per la vendita di francobolli, di biglietti, di cartoline postali, di buoni risposta e di bollettini per i pacchi (*Spesa obbligatoria*), lire 4,000,000.

Capitolo 37. Rimborsi eventuali cui può essere tenuta l'Amministrazione per la perdita di corrispondenze raccomandate e di lettere assicurate, per le perdite derivanti dal servizio dei pacchi, nonchè in dipendenza di frodi o danni subiti da privati o dalla stessa Amministrazione per i servizi dei vaglia e delle riscossioni per conto di terzi (*Spesa obbligatoria*), lire 1,350,000.

Capitolo 38. Spesa per il cambio della moneta aurea (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 39. Diritti dovuti alle dogane per la esportazione, piombatura, bollette a cauzione e lasciapassare dei pacchi postali e per il vincolo doganale dei carri della valigia indiana (*Spesa obbligatoria*), lire 30 mila.

Capitolo 40. Materiali ed utensili per il servizio della posta — Bollette da portalettere e distintivi per agenti postali — Insegne per uffici postali e poste telegrafonici e del telegrafo — Spese di pubblicazioni tecniche, carte geografiche e simili nell'interesse del servizio postale — Casellari all'americana — Montacarichi per il servizio postale — Manutenzione delle cassette di impostazione — Spese per il trasporto del materiale per il servizio della posta, lire 6,095,000.

Capitolo 41. Rimborsi dovuti per lo scambio con l'estero delle corrispondenze postali, dei pacchi e dei vaglia postali — Spese di cambio — Assicurazioni per trasporto gruppi — Perdite derivanti dal cambio della moneta sulle somme dovute da Amministrazioni estere (*Spesa d'ordine*), lire 3,020,000.

Capitolo 42. Abbuoni e rimborsi diversi (*Spesa obbligatoria*), lire 1,201,430.

Capitolo 43. Rimborso al Ministero delle finanze della spesa per la fabbricazione delle carte-valori postali, dei libretti di risparmio e riconoscimento e dei libretti per vaglia

postali e per partecipazione dei depositi a risparmio (*Spesa obbligatoria*), *soppresso*.

*Servizio dei risparmi.* — Capitolo 44. Spese di manutenzione e di migliorie nell'edificio delle Casse postali di risparmio in Roma, piazza Dante (legge 9 febbraio 1911, n. 76), lire 40,000.

Capitolo 45. Premi annui agli agenti e funzionari di ogni grado dell'Amministrazione provinciale delle poste, riconosciuti benemeriti per il servizio delle Casse di risparmio postali (articolo 4 della legge 8 luglio 1909, n. 445), lire 50,000.

Capitolo 46. Rimborsi eventuali cui può essere tenuta l'Amministrazione in dipendenza di frodi e di danni di altra natura inerenti al servizio delle Casse di risparmio postali e gestioni annesse (*Spesa obbligatoria*), lire 300,000.

Capitolo 47. Versamento alla Cassa dei depositi e prestiti delle somme recuperate per frodi e danni di altra natura inerenti al servizio dei risparmi postali, per memoria.

*Servizio dei conti correnti ed assegni postali.* — Capitolo 48. Retribuzioni al personale avventizio e di fatica assunto per il servizio dei conti correnti e degli assegni postali, lire 500,000.

Capitolo 49. Compensi per maggior lavoro al personale di ruolo ed avventizio, lire 52,000.

Capitolo 50. Rimborsi eventuali cui può esser tenuta l'Amministrazione in dipendenza di frodi, perdite o danni di altra natura subiti da privati o dalla stessa Amministrazione per il servizio dei conti correnti ed assegni postali (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

III. *Stanziamanti propri dei servizi elettrici.* — Capitolo 51. Indennità per servizio in tempo di notte ed eventuale semaforico, lire 3,900,000.

Capitolo 52. Spese di liti (*Spesa obbligatoria*), lire 10,000.

Capitolo 53. Spese di esercizio tecnico e di manutenzione degli impianti telefonici interni (uffici centrali, posti pubblici, posti di abbonati, officine) — Acquisto e trasporto di apparati e di materiali, acquisto e manutenzione di mobilio tecnico, dazi di confine, mano d'opera sussidiaria, locomozioni, compensi per temporanee occupazioni di locali per deposito di materiali ed energia elettrica per gli impianti tecnici — Indennizzi e spese per danni, lire 3,565,000.

Capitolo 54. Spese di esercizio tecnico e manutenzione degli impianti telefonici esterni (linee aeree, sotterranee, subacquee

ed interurbane sopra appoggi non comuni con le linee telegrafiche); acquisto e trasporto di materiale, utensili ed attrezzi, dazi di confine, mano d'opera sussidiaria, locomozioni — Indennizzi e spese per danni, lire 3,390,000.

Capitolo 55. Canoni per servitù d'appoggio (*Spese fisse*), lire 48,000.

Capitolo 56. Retribuzioni in genere ai titolari degli uffici di 2<sup>a</sup> classe e dei posti telefonici pubblici ed ai concessionari di linee e di reti telefoniche incaricati del servizio interurbano per conto dello Stato — Retribuzioni pel servizio telefonico dei ricevitori degli uffici fono-telegrafici (*Spesa d'ordine*), lire 2,600,000.

Capitolo 57. Rimborso per lo scambio con l'estero della corrispondenza telegrafica, telefonica e radiotelegrafica — Rimborso ai concessionari di linee e di reti telefoniche in dipendenza della liquidazione dei conti per lo scambio della corrispondenza telefonica e spese inerenti — Spese di cambio (*Spesa d'ordine*), lire 34,000,000.

Capitolo 58. Abbuoni e rimborsi diversi (*Spesa obbligatoria*), lire 736,000.

Capitolo 59. Spesa di esercizio e di manutenzione degli uffici del telegrafo, e degli uffici fono-telegrafici comunali; acquisto, riparazione e trasporto di apparati, di materiale tecnico telegrafico di uso e di consumo per l'esercizio degli uffici e per la manutenzione degli apparati, di utensili per uffici ed officine; relativa mano d'opera sussidiaria e dazio di confine — Spese per la manutenzione delle batterie di pile e degli impianti pneumatici interni inerenti all'esercizio degli uffici telegrafici — Spese per pubblicazioni tecniche per uso degli uffici telegrafici; temporanea occupazione di locali per deposito di apparati e materiali per uffici — Acquisto di insegne e bolli per gli uffici telegrafici, placche per i berretti dei fattorini telegrafici di prima nomina, lire 4,735,000.

Capitolo 60. Manutenzione della rete telegrafica e dei fili telefonici interurbani, comprese le linee di altre Amministrazioni che pagano canoni — Acquisti, trasporti, dazi sui materiali, acquisto di pubblicazioni tecniche e apparecchi per esperimenti delle linee; mano d'opera sussidiaria, indennizzi e spese per danni, servitù, occupazione di locali ed aree e spese di locomozioni, lire 7,000,000.

Capitolo 61. Miglioramento graduale della rete telegrafica secondaria — Costruzione di nuove linee e posa di nuovi fili — Miglioramento graduale della rete telefonica inte-

rurbana, di linee e posa di fili nell'interesse del pubblico servizio. lire 500,000.

Capitolo 62. Impianto di uffici telegrafici e fono-telegrafici per ragioni di servizio e nell'interesse della pubblica sicurezza, lire 80,000.

Capitolo 63. Spese per la manutenzione di cordoni elettrici sottomarini, 1,861,000 lire.

Capitolo 64. Impianto di ricevitorie telegrafiche e fono-telegrafiche; eventuale esercizio di ricevitorie telegrafiche e fono-telegrafiche provvisorie; impianto di linee elettriche a richiesta di diversi, ed esecuzione di altri lavori interessanti le linee telegrafiche, mediante concorso nelle spese; eventuale restituzione di somme anticipate in più del dovuto da comuni, da enti, da privati, per la esecuzione d'impianti, di ricevitorie telegrafiche e fono-telegrafiche, lire 1,260,000.

Capitolo 65. Spese per l'esercizio e per la manutenzione delle stazioni radiotelegrafiche e radiotelefoniche, per l'acquisto di apparati o parti di essi e per strumenti di misura e di controllo — Spese per la manutenzione dei fabbricati, per la temporanea occupazione di locali di deposito — Spese per compensi da corrispondere al personale militare della Regia marina adibito al servizio radiotelegrafico pubblico — Spese di missione, per trasporto di personale e di materiale radiotelegrafico, mano d'opera sussidiaria e dazio di confine — Spesa per la istruzione del personale delle stazioni e per acquisto di pubblicazioni tecniche, lire 1,000,000.

Capitolo 66. Spese per la partecipazione dell'Italia al Comitato consultivo internazionale per le comunicazioni telefoniche internazionali, lire 25,000.

IV. *Stanziamenti comuni ai servizi postali ed elettrici.* — Capitolo 67. Compensi ai membri delle Commissioni esaminatrici ed altre occorrenze per esami — Compensi e indennità ai membri delle Commissioni per il personale delle ricevitorie; spese varie inerenti alle Commissioni stesse, lire 150,000.

Capitolo 67-bis. Spese d'Ufficio, di illuminazione, di riscaldamento, d'acqua, di cancelleria, per la formazione dei dispacci e minute spese per l'amministrazione provinciale (*Spese fisse*), lire 6,160,000.

Capitolo 68. Residui passivi eliminati a sensi dell'articolo 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale, e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 69. Spese per bollo straordinario di cambiali e per tasse di registro (*Spesa obbligatoria*), lire 24,000.

Capitolo 70. Istruzione al personale — Premi di incoraggiamento al personale telegrafico per perfezionarsi nell'uso degli apparati speciali — Indennità agli istruttori per corsi speciali ed ordinari di telegrafia tecnica e pratica — Acquisto, manutenzione e riparazione di apparati ed accessori, macchinari e strumenti di misura — Sussidi e premi alle scuole private di telegrafia e radiotelegrafia — Spese per le scuole postali pratiche di smistamento e relativi premi d'incoraggiamento — Spese per l'istruzione pratica di lingue estere al personale — Contributo per l'istruzione professionale media, lire 150,000.

Capitolo 71. Retribuzioni al personale delle ricevitorie, degli uffici secondari e delle agenzie (*Spese fisse*), lire 104,000,000.

Capitolo 72. Compensi vari al personale delle ricevitorie per prestazioni straordinarie — Concorso nelle spese eccezionali per locali ed altro per il migliore funzionamento delle ricevitorie — Indennità agli impiegati e supplenti in missione nelle ricevitorie e spese per la temporanea reggenza delle ricevitorie stesse, lire 1,111,000.

Capitolo 73. Sussidi ai titolari di uffici secondari, ricevitori ed ex-ricevitori, ai loro genitori ed alle loro vedove ed orfani, lire 100,000.

Capitolo 74. Concorso dell'Amministrazione nella spesa degli uffici internazionali, postale e telegrafico, a Berna — Acquisto di pubblicazioni degli uffici medesimi — Acquisto di buoni risposta (*Spesa obbligatoria*), lire 180,000.

Capitolo 75. Trasporto di agenti dei servizi postali e dei servizi elettrici sui tramways-omnibus (*Spese fisse*), lire 2,000,000.

Capitolo 76. Contributo dell'Amministrazione, quale datrice di lavoro per l'assicurazione obbligatoria contro la invalidità e la vecchiaia (Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3184) e per quella contro la disoccupazione involontaria dei prestatori di opera postali, telegrafici e telefonici nei casi in cui è prescritta (Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3158) (*Spesa obbligatoria*), lire 500,000.

Capitolo 77. Mantenimento, restauro, adattamento ed ampliamento di locali dell'Amministrazione centrale e provinciale — Costruzione di casotti e padiglioni in muratura e con altri sistemi, lire 1,586,000.

Capitolo 78. Fitti di locali di proprietà privata (*Spese fisse*), lire 3,400,000.

Capitolo 79. Fitti per locali provvisori, in circostanze straordinarie, lire 100,000.

Capitolo 80. Spese per il funzionamento dell'Istituto superiore postale-telegrafico-telefonico, lire 150,000.

Capitolo 81. Spese per il funzionamento della scuola superiore di telegrafia e telefonia (art. 11 del Regio decreto 19 agosto 1923, n. 2483), lire 100,000.

V. *Spese per i servizi della marina mercantile. — Spese generali. — Capitolo 81-bis.* Personale di ruolo dell'Amministrazione centrale — Stipendi, supplementi di servizio attivo e assegni (*Spese fisse*), lire 1,000,000.

Capitolo 81-ter. Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti meritevoli (art. 63 del Regio decreto 30 settembre 1922, n. 1290), lire 67,000.

Capitolo 81-iv. Sussidi agli impiegati, uscieri ed inservienti di ruolo e avventizi dell'Amministrazione centrale e provinciale, lire 18,200.

Capitolo 81-v. Sussidi agli impiegati, uscieri ed inservienti bisognosi, già appartenenti all'Amministrazione centrale e provinciale e loro famiglie, lire 4,000.

Capitolo 81-vi. Indennità ai componenti le Commissioni, i Consigli ed i Comitati di carattere permanente e temporanea, lire 124,900.

Capitolo 81-vii. Ispezioni e missioni nell'interesse dei vari servizi dell'Amministrazione centrale, lire 22,000.

Capitolo 81-viii. Spese di telegrammi (*Spesa obbligatoria*), lire 26,500.

Capitolo 81-ix. Spese di liti, coazioni ed arbitraggi (*Spesa obbligatoria*), lire 13,000.

Capitolo 81-x. Spese casuali, lire 6,000.

Capitolo 81-xi. Fitto di locali di proprietà privata, manutenzione e canoni di acqua, lire 115,250.

Capitolo 81-xii. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria per memoria*).

*Debito vitalizio. — Capitolo 81-xiii.* Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 520,000.

Capitolo 81-xiv. Indennità per una sola volta invece di pensioni ai termini degli articoli 3, 4 e 10 della legge 23 ottobre 1919, n. 1970, modificati dall'articolo 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 4,000.

*Spese per la marina mercantile. — Capitolo 81-xv.* Spese per l'estrazione dei galleggianti sommersi (*Spesa obbligatoria per memoria*).

Capitolo 81-xvi Indennità speciali al personale addetto ai servizi della marina mercantile, lire 7,200.

Capitolo 81-xvii. Sussidi alla gente di mare, marinai e pescatori e alle loro famiglie, lire 15,000.

Capitolo 81-xviii. Sovvenzioni alla Cassa invalidi della marina mercantile e sovvenzioni ad Istituti, Associazioni e Società varie attinenti alla marina mercantile, lire 1,511,000.

Capitolo 81-xix. Spese eventuali per mantenimento, alloggio e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali e di marinai esteri indigenti (legge 24 maggio 1877, n. 3919, e accordo internazionale 8 giugno 1880) (*Spesa obbligatoria*), lire 200,000.

Capitolo 81-xx. Quota di concorso nella spesa di vigilanza dei ghiacci nel Nord Atlantico (Convenzione di Londra 20 gennaio 1915) (*Spesa obbligatoria, per memoria*).

Capitolo 81-xxi. Compensi di costruzione per piroscafi a scafo metallico — Spese di visite e perizie (Cat. I dell'art. 10 del Regio decreto 1º febbraio 1923, n. 211), lire 36,000,000.

Capitolo 81-xxii. Compensi di costruzione per draghe, rimorchiatori pontati, velieri e motovelieri a scafo metallico, navi di qualsiasi specie a scafo di cemento armato, velieri e motovelieri a scafo di legno — Spese di visite e perizie (Cat. II dell'art. 10 del Regio decreto 1º febbraio 1923, n. 211), lire 4,700,000.

Capitolo 81-xxiii. Compensi di riparazione — Spese di visite e perizie (Cat. III dell'art. 10 del Regio decreto 1º febbraio 1923, n. 211), lire 2,000,000.

Capitolo 81-xxiv. Compensi per demolizione di navi mercantili a scafo metallico — Spese di visite e perizie (articolo 13 del Regio decreto 1º febbraio 1923, n. 211), lire 2,000,000.

Capitolo 81-xxv. Compenso di navigazione alle navi da carico nazionali in base alla legge 22 giugno 1913, n. 784, *per memoria*.

Capitolo 81-xxvi. Spese inerenti ai servizi dei Magazzini generali di Trieste, lire 11,317,000.

*Spese per le capitanerie di porto.* —

Capitolo 81-xxvii. Ufficiali delle capitanerie di porto — Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni fissi, 3,494,200 lire

Capitolo 81-xxviii. Sottufficiali delle capitanerie di porto — Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe e assegni, 3,071,200 lire.

Capitolo 81-xxix. Indennità militare agli ufficiali e sottufficiali delle capitanerie di porto ai sensi del Regio decreto 27 ottobre 1922, n. 1462, lire 1,210,000.

Capitolo 81-xxx. Personale d'ordine delle capitanerie di porto — Stipendi e supplementi di servizio attivo (Regio decreto 18 agosto 1920, n. 1258) (*Spese fisse*), lire 820,000.

Capitolo 81-xxxi. Inservienti locali delle capitanerie di porto — Retribuzioni, lire 8,630.

Capitolo 81-xxxii. Incaricati e delegati di porto — Retribuzioni, lire 90,000.

Capitolo 81-xxxiii. Indennità di trasferta e di missione pel personale delle capitanerie di porto, lire 141,000.

Capitolo 81-xxxiv. Manutenzione e miglioramento di fabbricati delle capitanerie di porto — Fitto di locali e canoni d'acqua, lire 526,800.

Capitolo 81-xxxv. Assegni fissi per spese d'ufficio e spese per mobili per le capitanerie di porto, lire 185,000.

Capitolo 81-xxxvi. Indennità al personale delle capitanerie di porto (indennità di carica e di responsabilità, di primo corredo, di malaria, di residenza disagiata) — Indennità al personale adibito alle barche a vapore e motoscafi. Indennità di reggenza di uffici di porto — Funzionari di dogana in servizio portuale nelle nuove provincie, lire 104,250.

Capitolo 81-xxxvii. Ufficiali delle capitanerie di porto in posizione ausiliaria — Assegni (*Spese fisse*), lire 22,900.

Capitolo 81-xxxviii. Attrezzi, arredi e mezzi nautici delle capitanerie di porto — Corpi di guardia ed imbarcazioni — Vigilanza sulla pesca e premi relativi, lire 900,000.

Su questo capitolo ha chiesto di parlare l'onorevole Rubino.

Ne ha facoltà.

RUBINO. Io rendo lode all'onorevole ministro di avere stabilito questo stanziamento di 900 mila lire per le dotazioni alle capitanerie di porto, prova anche questa della conoscenza esatta che l'onorevole ministro ha dei vari servizi e dei precisi intendimenti e delle provvidenze con cui va incontro alle esigenze dei servizi stessi.

Però intendo rivolgergli una viva raccomandazione ed è questa: giacchè lo stanziamento si è fatto, si voglia provvedere con sollecitudine a dotare le varie capitanerie dei mezzi indispensabili non solo per la vigilanza generica di cui l'onorevole ministro conosce l'importanza; ma soprattutto si voglia cominciare col provvedere per quelle capitanerie le quali fino ad ora sono state poco dotate di questi mezzi.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ella allude a Trapani, evidentemente.

RUBINO. Faccio subito un esempio e naturalmente indico la capitaneria che maggiormente mi interessa, cioè quella di Trapani.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ella desidera la riparazione dell'edificio?

RUBINO. Io mi preoccupo innanzi tutto dell'assegnazione alla capitaneria di una pirobarca; e chiedo se l'onorevole ministro mi assicura che farà provvedere sollecitamente.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Le dò garanzia che sarà fatto tutto per dotare Trapani di una pirobarca.

RUBINO. Ringrazio dell'assicurazione.

PRESIDENTE. Dopo queste osservazioni s'intende approvato il capitolo 81-XXXVIII, nella somma di lire 900 mila.

Capitolo 81-XXXIX. Personale di ruolo già in servizio nelle nuove provincie (Treste, Pola e Zara) — Stipendi, supplementi di servizi attivi ed assegni (*Spese fisse*), lire 826 mila e 500.

*Spese per i servizi marittimi*. — Capitolo 81-XL. Indennità a Regi consoli e ufficiali portuali con attribuzioni di Commissari governativi per la sorveglianza dei servizi postali e commerciali marittimi (Regio decreto 12 gennaio 1911), lire 12,000.

Capitolo 81-XLI. Spese per la visita materiale nautico delle società sovvenzionate e per acquisto di carte nautiche e di pubblicazioni, lire 3000.

Capitolo 81-XLII. Acquisto, manutenzione e custodia di boe di ormeggio e di altri galleggianti adibiti al servizio postale, lire 50,000.

Capitolo 81-XLIII. Sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi marittimi, lire 150,000,000.

Capitolo 81-XLIV. Compensi a Società navigazione per speciali trasporti con carattere postale e commerciale (*Spesa obbligatoria*), *per memoria*.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — I. *Stanziamanti per gli edifici dei servizi postali ed elettrici*. —

Capitolo 82. Costruzione di edifici ad uso del servizio postale e telegrafico a Napoli (porto), Genova, Torino, Firenze, Bologna, Siracusa, Forlì, ed acquisto di un palazzo, per lo stesso uso, a Reggio Emilia (leggi 6 marzo 1904, n. 84; 28 giugno 1908, n. 310, e 15 maggio 1910, n. 244) (*Spesa ripartita*) (21ª delle trentacinque annualità), lire 327,144.37.

Capitolo 83. Costruzione del palazzo delle poste e dei telegrafi in Ancona (Legge 22

giugno 1905, n. 294) (*Spesa ripartita*) (19ª delle venticinque annualità), *per memoria*.

Capitolo 84. Spesa per l'adattamento ad uso della posta e del telegrafo di parte del fabbricato demaniale detto « Palazzo di Riserva » in Parma (Legge 31 marzo 1904, n. 150) (*Spesa ripartita*) (19ª delle venti annualità), lire 10,000.

Capitolo 85. Spesa per l'acquisto dal comune di Modena del Palazzo già Balugani, sede della Direzione provinciale delle poste e dei telegrafi (Decreto luogotenenziale 4 luglio 1918, n. 1007) (*Spesa ripartita*) (8ª delle venti annualità), lire 26,268.

II. *Stanziamanti per indennità variciale personale di ruolo ed avventizio dei servizi postali ed elettrici*. — Capitolo 86. Indennità temporanea mensile al personale di ruolo (*Spese fisse*), lire 73,883,000.

Capitolo 87. Indennità temporanea mensile al personale straordinario, avventizio ed assimilato, compresi supplenti e gli avventizi dei conti correnti ed assegni postali — Indennità temporanea ai fattorini telegrafici in sostituzione di agenti subalterni effettivi, lire 12,615,200.

Capitolo 88. Indennità temporanea mensile al personale non assimilato del cessato regime, lire 4,530,000.

Capitolo 89. Corresponsione agli impiegati addetti agli uffici di confine ed agli uffici postali italiani all'estero, del prezzo del cambio sulle loro competenze limitatamente alla parte eccedente la misura del 15 per cento (Regio decreto 22 gennaio 1922, numero 91), lire 300,000.

III. *Stanziamanti per i servizi postali*. — Capitolo 90. Compenso straordinario ai procaccia a piedi adibiti al servizio di trasporto degli effetti postali, vincolati da obbligazione personale, con retribuzione annua non eccedente le lire mille, *soppresso*.

Capitolo 91. Indennità straordinaria agli agenti portalettere rurali. (*Spese fisse*), lire 6,920,000.

IV. *Stanziamanti propri per i servizi elettrici*. — Capitolo 92. Indennità temporanea mensile ai fattorini telegrafici effettivi, non contemplati dalla lettera e) dell'articolo 1 del decreto luogotenenziale 4 ottobre 1917, numero 1673, ai fattorini telegrafici avventizi e ai guardapprodi, lire 2,380,000.

Capitolo 93. Lavori da eseguirsi a richiesta di comuni e di altri enti interessati per metà a carico dello Stato e per metà a carico dei richiedenti: 1º costruzione di linee telefoniche interurbane ed impianti di relativi uffici; 2º impianto di reti telefoniche urbane

con non meno di 25 abbonati, da collegare subito; 3<sup>o</sup>) estensione delle reti telefoniche urbane governative oltre i dieci chilometri entro il raggio di 25 chilometri mediante il collegamento diretto di abbonati o l'apertura di posti pubblici — Spese per la provvista di materiale ed apparecchi per missioni e per indennità di viaggio-soggiorno (leggi 9 luglio 1908, n. 420, e 20 marzo 1913, n. 255. (*Spesa obbligatoria*), lire 750,000.

Capitolo 94. Collegamenti telefonici previsti dall'articolo 1 della legge 9 luglio 1908, n. 420, da eseguirsi a richiesta di comuni e di altri enti, i quali per la sollecita esecuzione dei lavori anticipano per intero la spesa relativa (legge 20 marzo 1913, numero 255) (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 95. Spese per l'esecuzione delle opere di cui all'articolo 1 della legge 20 marzo 1913, n. 254, portante provvedimenti per la completa sistemazione delle reti telefoniche urbane esercitate dallo Stato (*Spesa ripartita* — ultima delle dodici rate), lire 7,000,000.

Capitolo 96. Spese per l'esecuzione delle opere di cui all'articolo 1 della legge 20 marzo 1913, n. 253, portante provvedimenti per la sistemazione ed ampliamento delle reti telefoniche interurbane di Stato e nuove linee internazionali (*Spesa ripartita* — 11<sup>a</sup> delle dodici rate), lire 5,500,000.

Capitolo 97. Corresponsione alla Cassa depositi e prestiti degli interessi sulle somme somministrate nell'esercizio all'Amministrazione dei servizi elettrici in applicazione delle leggi 20 marzo 1913, nn. 253 e 254, e 20 agosto 1921, n. 1132 (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 98. Corresponsione alla Cassa depositi e prestiti degli interessi sui mutui concessi alle provincie ai sensi del decreto luogotenenziale 9 febbraio 1919, n. 243, modificato dal Regio decreto 4 novembre 1919, n. 2324, e del regolamento 29 febbraio 1920, n. 332, lire 786,469.09.

Capitolo 99. Assegnazione straordinaria per provvedere ad opere, lavori ed acquisti urgenti e improrogabili per la sistemazione delle reti telefoniche urbane e interurbane e delle reti telegrafiche (legge 20 agosto 1921, n. 1133, ultima delle quattro rate), lire 17,500,000.

Capitolo 100. Spese per l'esecuzione dei lavori di spostamento e di sistemazione delle linee telegrafiche e telefoniche in dipendenza della elettrificazione delle ferrovie dello Stato (Regio decreto 2 settembre 1923, n. 2142, quarta delle cinque rate), per memoria.

Capitolo 101. Assegnazione straordinaria per provvedere al riordinamento ed al rinnovo degli impianti telefonici urbani nelle città di Firenze, Messina, Roma, Torino e Milano (Regio decreto 13 dicembre 1923, n. 2924, 1<sup>a</sup> delle due rate), 5,500,000 lire.

Capitolo 102. Assegnazione straordinaria per provvedere i mezzi idonei alla riparazione dei cavi telegrafici e telefonici sottomarini (Regio decreto 2 dicembre 1923, n. 2764, 1<sup>a</sup> delle cinque rate), lire 500,000.

V. *Spese per i servizi della marina mercantile*. — *Spese generali*. — Capitolo 102-bis. Indennità temporanea mensile al personale di ruolo, lire 1,973,000

Capitolo 102-ter. Assegni di aspettativa, di disponibilità e di congedo provvisorio agli ufficiali delle capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 43,100.

Capitolo 102-iv. Retribuzioni al personale iscritto nel ruolo transitorio degli scrivani in dipendenza del Regio decreto 25 agosto 1920, n. 1184, lire 80,000.

Capitolo 102-v. Indennità temporanea al personale salariato (inservienti locali di porto) ed al personale degli incaricati e delegati di porto, lire 40,000.

Capitolo 102-vi. Personale avventizio già in servizio nelle nuove provincie (Trieste, Pola e Zara) — Retribuzioni — Contributo cassa ammalati e assicurazioni contro gli infortuni, lire 200,000.

Capitolo 102-vii. Indennità temporanea mensile al personale avventizio già in servizio nelle nuove provincie (Trieste, Pola e Zara), lire 160,000.

Capitolo 102-viii. Ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto in posizione ausiliaria speciale — Pensione provvisoria (Regi decreti 3 giugno 1920, n. 710; 9 e 15 luglio 1923, n. 1561 e 1779), lire 224,000.

Capitolo 102-ix. Ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto in posizione ausiliaria speciale — Indennità speciale (lettera c dell'articolo 1 del Regio decreto 9 luglio 1923, n. 1561 e Regio decreto 15 luglio 1923, numero 1779), lire 12,000.

Capitolo 102-x. Stipendi, assegni ed indennità militare ad ufficiali della Regia marina (esclusi quelli delle capitanerie di porto) addetti all'Amministrazione centrale della marina mercantile, lire 150,000.

*Spese per la marina mercantile*. — Capitolo 102-xi. Interessi sui mutui per la conservazione del naviglio da traffico e da pesca (decreto luogotenenziale 8 giugno 1916, n. 737), lire 150.

Capitolo 102-XII. Contributo per costruzione di piroscafi da carico costruiti nei cantieri nazionali (articolo 1 del Regio decreto 25 settembre 1921, n. 1336), lire 31,250,000.

Capitolo 102-XIII. Quote di ammortamento straordinarie per nuovi impianti eseguiti nei cantieri nazionali (articolo 6 del Regio decreto 25 settembre 1921, n. 1336), lire 6,250,000.

Capitolo 102-XIV. Compensi per le costruzioni navali stabili dalla legge 13 luglio 1911, n. 745, e dai decreti luogotenenziali del 10 agosto 1916, n. 1031, 6 maggio 1917, n. 783, 9 maggio 1918, n. 742, 18 agosto 1918, n. 1149, 30 marzo 1919, n. 502, e dal Regio decreto 31 marzo 1921, n. 366, da convertirsi in legge; e premi di navigazione stabiliti dalle leggi 23 luglio 1896, n. 318 e 16 maggio 1901, n. 176 — Spese di visite e perizie per l'esecuzione di dette leggi, lire 3,342,600.

Categoria III. *Movimento di capitali.* — *Stanziamenti relativi ai servizi elettrici.* — *Estinzione di debiti.* — Capitolo 103. Rimborso corrispondente agli utili netti derivanti dalla gestione di ciascuna linea o rete telefonica costruite con fondi anticipati (articolo 29 del testo unico di legge sui telefoni modificato con la legge 1º luglio 1906, n. 302) (*Spesa obbligatoria*), lire 63,000.

Capitolo 104. Rimborso alla Cassa depositi e prestiti della anticipazione concessa per acquisti e lavori da eseguirsi dalla Amministrazione dei telefoni dello Stato (legge 27 aprile 1911, n. 389) (*Spesa ripartita* — 13ª delle quindici annualità), lire 184,379.26.

Capitolo 105. Rimborso alla Cassa depositi e prestiti della anticipazione concessa per acquisti e lavori da eseguirsi dalla Amministrazione dei telefoni dello Stato (legge 6 luglio 1911, n. 677) (*Spesa ripartita* — 13ª delle quindici annualità), lire 288,710.93.

Capitolo 106. Rimborso alla Cassa depositi e prestiti dell'anticipazione concessa per acquisti e lavori da eseguirsi dall'Amministrazione dei telefoni dello Stato (legge 21 luglio 1911, n. 773) (*Spesa ripartita* — 12ª delle quindici annualità), lire 332,782.07.

Capitolo 107. Rimborso ai comuni e agli altri enti della metà della spesa per impianti telefonici, anticipata per la sollecita esecuzione dei lavori (legge 20 marzo 1913, n. 255), lire 50,000.

Capitolo 108. Rimborso alla Cassa depositi e prestiti dell'anticipazione concessa per lavori da eseguirsi dall'Amministrazione dei telefoni dello Stato (legge 20 marzo 1913,

n. 254) (*Spesa ripartita* — 11ª delle ventidue annualità), lire 3,264,609.96.

Capitolo 109. Rimborso alla Cassa depositi e prestiti dell'anticipazione concessa per acquisti e lavori da eseguirsi dall'Amministrazione dei telefoni dello Stato (legge 30 giugno 1912, n. 729) (*Spesa ripartita* — 11ª delle quindici annualità), lire 359,764.40.

Capitolo 110. Rimborso alla Cassa depositi e prestiti dell'anticipazione concessa per lavori da eseguirsi dall'Amministrazione dei telefoni dello Stato (legge 20 marzo 1913, n. 253) (*Spesa ripartita* — 10ª delle trentacinque annualità), lire 1,473,376.30.

Capitolo 111. Rimborso alla Cassa depositi e prestiti dell'anticipazione concessa per lavori da eseguirsi dall'Amministrazione dei servizi elettrici per la sistemazione della rete telegrafica e telefonica nazionale in dipendenza della elettrificazione delle ferrovie dello Stato (legge 20 agosto 1921, n. 1132) (*Spesa ripartita* — 2ª delle trentacinque annualità), lire 428,618.56.

*Partite che si compensano nell'entrata.* — *Servizio dei risparmi.* — Capitolo 112. Somma prelevata dal fondo di riserva delle Casse postali di risparmio per provvedere alle spese della sopraelevazione di un quarto piano nell'edificio sede dell'Amministrazione centrale delle Casse di risparmio medesime (decreto luogotenenziale 31 ottobre 1915, numero 1601), per memoria.

Categoria IV. *Partite di giro.* — Capitolo 113. Rimborso del valore dei francobolli accettati come deposito di risparmio dagli uffici postali ed altri Istituti (Reali decreti 18 febbraio 1883, n. 1216 e 25 novembre stesso anno, n. 1698) — Valore dei francobolli applicati dagli operai sui cartellini per contributo minimo per l'iscrizione alla Cassa nazionale delle assicurazioni sociali e ad uso di concessionari di servizi posteografici (*Spesa d'ordine*), lire 101,200.

Capitolo 114. Rimborso del valore dei francobolli adoperati per rappresentare le tasse di conversazioni telefoniche liquidate negli uffici telefonici collegati alla rete telegrafica e negli uffici telegrafici di collegamento (*Spesa d'ordine*), lire 27,000.

*Riassunto per titoli.* — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — I. Stanziamenti per stipendi, retribuzioni e compensi vari al personale dei servizi postali ed elettrici, lire 391,050,000.

Debito vitalizio, lire 32,600,000.

II. Stanziamenti propri dei servizi postali:

a) Servizi postali, lire 101,969,430.

b) Servizio dei risparmi, lire 390,000.

c) Servizio dei conti correnti ed assegni postali, lire 552,000.

III. Stanziamenti propri dei servizi elettrici, lire 64,710,000.

IV. Stanziamenti comuni ai servizi postali ed elettrici, lire 119,711,000.

V. Spese per i servizi della marina mercantile:

a) Spese generali, lire 1,396,850.

b) Debito vitalizio, lire 524,000.

c) Spesa per la marina mercantile lire 57,750,200.

d) Spese per le capitanerie di porto, lire 11,400,480.

e) Spese per i servizi marittimi, lire 150,065,000.

Totale della categoria I della parte ordinaria, lire 932,118,960.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — I. Stanziamenti per gli edifici dei servizi postali ed elettrici, lire 363,412,37.

II. Stanziamenti per indennità varie al personale di ruolo ed avventizio dei servizi postali ed elettrici, lire 91,328,200.

III. Stanziamenti propri per i servizi postali, lire 6,920,000.

IV. Stanziamenti propri per i servizi elettrici, lire 39,916,469.09.

V. Spese per i servizi della marina mercantile:

a) Spese generali, lire 2,882,100.

b) Spese per la marina mercantile, lire 40,842,750.

Totale della categoria I della parte straordinaria, lire 182,252,931.46.

Categoria III. *Movimento di capitali*. — Stanziamenti relativi ai servizi elettrici (estinzione di debiti), lire 6,445,241.48.

Partite che si compensano nell'entrata (servizio dei risparmi), *per memoria*.

Totale della categoria III, lire 6,445,241 e 48 centesimi.

Totale del titolo II (spesa straordinaria), lire 188,698,172.94.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 1,120,817,132.94.

Categoria IV. Partite di giro, 128,200 lire.

*Riassunto per categorie*. — Categoria I. Spese effettive (ordinarie e straordinarie), lire 1,114,371,891.46.

Categoria III. — Movimento di capitali, lire 6,445,241.48.

Totale spese reali, lire 1,120,817,132.94

Categoria IV. — Partite di giro, 128,200 lire.

Totale generale, lire 1,120,945,332.94.

Lo pongo a partito.

(È approvato).

*Bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925*. — *Entrata*. — Titolo I. *Parte ordinaria*. (Art. 18, prima parte della legge 7 luglio 1907, n. 429). Sezione I. *Rete ferroviaria e stretto di Messina*. — § 1. *Prodotti del traffico*. — Capitolo 1. *Prodotti della rete*: (A. Viaggiatori, lire 1,365,000,000; B. Bagagli e cani, lire 50,000,000; C. Merci a grande velocità, lire 356,000,000; D. Merci a piccola velocità, lire 1,774,400,000), lire 3,627,600,000.

Capitolo 2. *Prodotti delle ferrovie secondarie sicule*: (A. Viaggiatori, lire 6,000,000; B. Bagagli e cani, lire 50,000; C. Merci a grande velocità, lire 400,000; D. Merci a piccola velocità, lire 1,550,000), lire 8,000,000.

Capitolo 3. *Prodotti della navigazione dello stretto di Messina*: (A. Viaggiatori, lire 1,200,000; B. Bagagli e cani, lire 100,000; C. Merci a grande velocità, lire 1,600,000; D. Merci a piccola velocità, lire 2,700,000), lire 5,600,000.

Totale § 1, lire 3,641,200,000.

§ 2. *Introiti indiretti dell'esercizio*. —

Capitolo 4. *Redditi patrimoniali*: (A. Pigioni di locali, 4,450,000; B. Affitto di terreni ed aree di deposito, lire 1,050,000; C. Vendita di prodotti del suolo, lire 500,000; D. Concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi, lire 2,400,000; E. Canoni per concessioni di binari di raccordo, lire 1,600,000; F. Canoni per pedaggi e attraversamenti, lire 400,000; G. Diversi, lire 100,000), lire 10,500,000.

Capitolo 5. *Telegrammi privati*, lire 900,000.

Capitolo 6. *Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo*, lire 4,000,000.

Capitolo 7. *Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria*, lire 6,000,000.

Capitolo 8. *Prodotti per servizi accessori*, lire 11,000,000.

Capitolo 9. *Introiti indiretti delle ferrovie secondarie sicule*, lire 100,000.

Capitolo 10. *Introiti della gestione marittima di Genova Molovecchio*, *per memoria*.

Capitolo 11. *Utili di magazzino*, lire 45,000,000.

Totale del § 2, lire 77,500,000.

§ 3. — *Entrate eventuali*. — Capitolo 12. *Proventi eventuali* (A. Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate nelle sezioni di Tesoreria provinciale presso la Banca d'Italia, lire 4,000,000; B. Interessi a debito delle cessate Società ferroviarie, di ditte, imprese, agenzie, ecc., 6,000,000 lire; C. Multe inflitte per ritardata consegna

di materiali e per ritardata ultimazione di lavori e per inadempimento di patti contrattuali (capitolo 71 della spesa), lire 5,000,000. *D.* Differenze di cambio, lire 5,000,000; *E.* Diversi, lire 11,000,000), lire 31,000,000.

Capitolo 13. Entrate eventuali delle ferrovie secondarie sicule, *per memoria*.

Capitolo 14. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese imprevedute, destinati alla parte ordinaria (art. 24, comma 1° e 4°, della legge 7 luglio 1907, n. 429, e art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372), *per memoria*.

Capitolo 15. Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione, *soppresso*.

Capitolo 16. Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne o pagamenti e simili di somme e valori, *per memoria*.

Capitolo 17. Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi della parte ordinaria ad integrazione del prodotto netto, *per memoria*.

Totale del § 3, lire 31,000,000.

§ 4. — *Introiti per rimborsi di spesa*. —

Capitolo 18. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa (*A.* Trasporti per conto dello Stato, lire 2,600,000; *B.* Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi, lire 2,800,000; *C.* Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori, lire 1,000,000; *D.* Trasporti per conto della gestione autonoma dei magazzini, lire 14,600,000; *E.* Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali, lire 800,000; *F.* Diverse, lire 200,000), lire 22,000,000.

Capitolo 19. Ricuperi di carattere generale (*A.* Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale, lire 23,500,000; *B.* Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi, lire 16,300,000; *C.* Prestazioni per altre ferrovie, lire 200,000; *D.* Ricuperi di spese giudiziali e contenziose, lire 200,000; *E.* Ricuperi di spese per il servizio sanitario, lire 800,000; *F.* Ricuperi di contributi al fondo pensioni e sussidi, lire 300,000; *G.* Tasse d'esercizio per raccordi e per carico e scarico in punti determinati, lire 10,200,000; *H.* Ricuperi per il servizio degli autoveicoli, lire 150,000; *I.* Ricuperi diversi, lire 27,850,000), lire 79,500,000.

Capitolo 20. Ricupero dei servizi, lire 37,000,000.

Capitolo 21. Introiti e rimborso di spese delle ferrovie secondarie sicule, lire 300,000.

Capitolo 22. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi, di

materie fuori d'uso od esuberanti, lire 7,680,000.

Capitolo 23. Ritenute, in conto entrate, al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (art. 3 della legge 7 luglio 1876, n. 3212, serie 2ª), lire 20,000.

Capitolo 24. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune, lire 11,000,000.

Capitolo 25. Somma prelevata sugli affitti delle case economiche per interessi dei capitali investiti nella costruzione (articolo 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (capitolo 108 della spesa), lire 3,000,000.

Totale del § 4, lire 160,500,000.

Totale della Sezione I, lire 3,910,200,000.

Sezione II. *Navigazione*. — § 1. *Prodotti della navigazione con le isole*. — Capitolo 26. Passeggeri, lire 15,000,000.

Capitolo 27. Merci, lire 2,000,000.

Capitolo 28. Bestiame, lire 800,000.

Totale § 1, lire 17,800,000.

§ 2. *Introiti diversi della navigazione con le isole*. — Capitolo 29. Noli marittimi, lire 350,000.

Capitolo 30. Sovvenzioni del Tesoro per la navigazione con le isole, lire 2,700,000.

Capitolo 31. Ricuperi diversi e versamenti di materiali fuori uso od esuberanti, lire 4,000,000.

Totale § 2, lire 7,050,000.

§ 3. *Prodotti della navigazione libera*. —

Capitolo 32. Introiti dei servizi di navigazione libera, lire 1,200,000.

Capitolo 33. Prelievo dal fondo di riserva per i rischi della navigazione libera, *per memoria*.

Totale § 3, lire 1,200,000.

Totale della Sezione II, lire 26,050,000.

Sezione III. *Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa*. — Capitolo 34. Concorso di enti pubblici o privati nelle spese di straordinaria manutenzione (capitolo 59 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 35. Versamento a magazzino di materie provenienti da lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (capitolo 59 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 36. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo 60 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 37. Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori d'uso (capitolo 61 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 38. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori in conto migliorie, *per memoria*.

Capitolo 39. Introiti a reintegro di capitoli di spese delle ferrovie secondarie sicule (A. Concorso di terzi nelle spese di straordinaria manutenzione, *per memoria*; B. Versamento a magazzino di materie provenienti dai lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore, *per memoria*; C. Versamento di materiali provenienti dalla parte metallica dell'armamento, *per memoria*; D. Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori uso, *per memoria*), *per memoria*.

Capitolo 40. Materiale fuori uso e di demolizione — Ricavi destinati alle spese di rinnovamento dei piroscafi, *per memoria*.

Totale della Sezione III, *per memoria*.

*Riassunto delle entrate ordinarie.* — *Entrate d'esercizio e fondi per aumenti patrimoniali.* — Sezione I. *Rete ferroviaria e stretto di Messina.* — Titolo. I. Parte ordinaria:

§ 1. Prodotti del traffico, 3,641,200,000 lire.

§ 2. Introiti indiretti dell'esercizio, lire 77,500,000.

§ 3. Entrate eventuali, lire 31,000,000.

§ 4. Introiti per rimborsi di spesa lire 160,500,000.

Totale della Sezione I, lire 3,910,200,000.

Sezione II. — *Navigazione*, lire 26,050,000

Totale titolo I — Parte ordinaria, lire 3,936,250,000.

Titolo II. *Parte straordinaria.* (Art. 18, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 41. Sovvenzioni del Tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale, lire 240,000,000.

Capitolo 42. Sovvenzioni del tesoro per i lavori di elettrificazione delle linee ferroviarie, lire 100,000,000.

Capitolo 43. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del Tesoro (A. Rimborsi e concorsi di Società concessionarie di ferrovie, di Altre Amministrazioni pubbliche e di terzi, nella spesa di lavori e provviste in aumento patrimoniale (capitolo 84 della spesa), *per memoria*; B. Ricavo dalla vendita dei beni immobili (capitolo 84 della spesa), *per memoria*; C. Materiali di disfaccimento pertinenti al patrimonio ferroviario (capitoli 83 e 84 della spesa), *per memoria*; D. Versamento a magazzino di materiali d'esercizio esuberanti, *per memoria*; E. Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento del materiale rotabile, 89,100,000; F. Contributo della parte ordinaria per spese di migliorie, *per memoria*; G. Concorsi e mutui per la elettrificazione

delle linee (cap. 74 della spesa), *per memoria*; H. Diversi, *per memoria*), lire 89,100,000.

Totale del titolo II, lire 429,100,000.

Titolo III. *Magazzini officine e scorte.* —

§ 1. *Gestione autonoma dei magazzini.* — (Articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429), — Capitolo 44. Fondi forniti dal tesoro per aumento della dotazione di magazzino, *per memoria*.

Capitolo 45. Prelevamenti del fondo di riserva delle spese impreviste per aumento temporaneo delle scorte (articolo 24, comma 1° e 5°, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372), *per memoria*.

Capitolo 46. Forniture ai servizi (capitolo 90 della spesa), lire 1.100,000,000.

Capitolo 47. Ricavi per vendite e accrediti diversi (somma da reintegrare al capitolo 90 della spesa), lire 300,000,000.

Capitolo 48. Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso (capitolo 91 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 49. Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori (capitolo 92 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 50. Prelevamento dal fondo di di compensazione per le oscillazioni nei prezzi del combustibile (capitolo 94 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 51. Prelevamenti dal fondo di assicurazione contro i rischi di mare per i trasporti riguardanti la gestione di magazzino (capitolo 94 della spesa), *per memoria*.

Totale del § 1°, lire 1,400,000,000.

§ 2. *Officine e scorte.* — Capitolo 52. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine locomotive, dipendenti dal Servizio materiale e trazione, dagli stabilimenti governativi e dall'industria privata (capitolo 96 della spesa: A. Officine del materiale rotabile, officine locomotive ed officine del materiale mobile, lire 260,000,000; B. Officine dei depositi e squadre rialzo, lire 170,000,000; C. Stabilimenti di altre Amministrazioni governative e dell'industria privata, lire 310,000,000), lire 740,000,000.

Capitolo 53. Corrispettivo dei lavori fatti nelle officine e nei cantieri del servizio lavori e costruzioni (capitolo 98 della spesa), lire 60,000,000.

Capitolo 54. Materiali di scorta, materie impiegate o scaricate (capitolo 99 della spesa): (A. Servizio materiale e trazione, 1. Scorte fisse per le officine dei depositi e squadre rialzo, lire 10,000,000; 2. Parco sale montate e carrelli completi, lire 19,000,000; B. Servizio lavori e costruzioni, lire 15,700,000

C. Esercizio ferrovie secondarie sicule, lire 300,000; D. Esercizio navigazione, *per memoria*), lire 45,000,000.

Totale del § 2, lire 845,000,000.

Totale del titolo III, lire 2,245,000,000.

Titolo IV. *Industrie speciali*. — Capitolo 55. Sfruttamento boschi: (A. Ricuperi di spese di impianto (capitolo 100-A della spesa), *per memoria*; B. Ricavi dell'esercizio (capitolo 100-B della spesa), *per memoria*), *per memoria*.

Capitolo 56. Piantagioni e culture speciali — Introiti e ricuperi della gestione, *per memoria*.

Totale del Titolo IV: *per memoria*.

Titolo V. *Gestione del fondo pensioni e sussidi*. — (Legge 9 luglio 1908, n. 418).

Capitolo 57. Ritenute al personale: (A. Ordinarie (lettera a dell'articolo 3 e parte prima dell'articolo 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418 e Regio decreto 27 novembre 1919, n. 2373), lire 100,000,000; B. Straordinarie (lettera b dell'articolo 3 e capoversi primo e secondo dell'articolo 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 10,000,000; C. Riscatti (articolo 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 1,000,000), lire 111,000,000.

Capitolo 58. Entrate diverse, 1,000,000 lire.

Capitolo 59. Annualità corrispondente all'integrazione a carico dell'Amministrazione per le pensioni liquidate con decorrenza posteriore al 1° aprile 1919, lire 185,200,000.

Capitolo 60. Annualità corrispondente all'integrazione a carico di altre Amministrazioni dello Stato per le pensioni liquidate con decorrenza posteriore al 30 giugno 1919, al personale iscritto al fondo pensioni e passato alla loro dipendenza, lire 200,000.

Capitolo 61. Contributo dell'Amministrazione o delle cessate Amministrazioni ferroviarie o di altre Amministrazioni private in rapporto agli assegni del personale, *per memoria*.

Capitolo 62. Interessi sulle somme costituenti il patrimonio del fondo pensioni e sussidi, lire 38,000,000.

Capitolo 63. Utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti nella amministrazione di valori in sua consegna, costituenti il fondo pensioni e sussidi, lire 500,000.

Capitolo 64. Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (capitolo 104 della spesa), lire 7,000.

Totale del titolo V, lire 335,907,000.

Titolo VI. *Gestione delle case economiche dei ferrovieri*. — (Legge 14 luglio 1907, nu-

mero 553). *Patrimonio*. — Capitolo 65. Somme mutuate alle ferrovie dello Stato dal patrimonio del fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (capitolo 106 della spesa), *per memoria*.

*Gestione*. — Capitolo 66. Affitto delle case, lire 5,000,000.

Capitolo 67. Proventi diversi, lire 300,000.

Capitolo 68. Prelevamenti dal fondo di riserva (terzo capoverso dell'articolo 10 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1907, n. 553, approvato col Regio decreto 10 maggio 1908, n. 233), *per memoria*.

Totale del titolo VI, lire 5,300,000.

Titolo VII. *Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita*.

(Leggi 19 giugno 1919, n. 641 e 6 aprile 1921, n. 370). — Capitolo 69. Contributo dell'Amministrazione in ragione del 9 per mille degli stipendi e paghe del personale, lire 19,600,000.

Capitolo 70. Contributo del personale in ragione del 9 per mille dello stipendio e paga, lire 14,000,000.

Capitolo 71. Multe al personale, lire 2,500,000.

Capitolo 72. Quote sull'importo delle tasse di bollo sulle quietanze o ricevute del personale per competenze superiori a lire 100, lire 150,000.

Capitolo 73. Ritenute al personale per assegni supplementari vitalizi, *per memoria*.

Capitolo 74. Interessi sul fondo dell'Opera di previdenza a favore degli orfani e buonuscita, lire 3,200,000.

Capitolo 75. Canone a carico della gestione rivendita libri e giornali (lire 50,000), lire 50,000.

Capitolo 76. Utile netto della gestione pubblicità nelle stazioni e nei treni, lire 1,100,000.

Capitolo 77. Entrate eventuali, *per memoria*.

Capitolo 78. Interessi e prelevamenti dal fondo a favore degli orfani di agenti periti nel terremoto del 1908, lire 50,000.

Totale del titolo VII, lire 40,650,000.

Titolo VIII. *Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale*.

(Art. 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641). — *Patrimonio*. — Capitolo 79. Somme fornite dalla Cassa depositi e prestiti, *per memoria*.

Capitolo 80. Quote in conto capitale da reimpiegare in mutui, lire 45,000,000.

*Gestione*. — Capitolo 81. Introiti della gestione, lire 54,025,000.

Totale del titolo VIII, lire 99,025,000.

Titolo IX. *Mutui a cooperative ferroviarie e costruttrici di case economiche e popolari per il personale.* (Legge 5 ottobre 1920, n. 1432). — Capitolo 82. Mutui autorizzati per cooperative costruttrici di case economiche e popolari, *per memoria.*

Capitolo 83. Società cooperative fra il personale per la costruzione di case economiche e popolari — Rimborso di interessi e quote di ammortamento ad estinzione di mutui, lire 2,500,000.

Totale del titolo IX, lire 2,500,000.

Titolo X. *Operazioni per conto di terzi.* —

Capitolo 84. Operazioni attinenti ai trasporti, lire 1,200,000,000.

Capitolo 85. Operazioni attinenti al personale, lire 50,000,000.

Capitolo 86. Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche amministrazioni e di privati, lire 2,270,000,000.

Capitolo 87. Operazioni per conto della Direzione generale dei combustibili, *per memoria.*

Totale del titolo X, lire 3,520,000,000.

Titolo XI. *Partite di giro.* — Tasse erariali (capitolo 131 della spesa), lire 110,000,000

Capitolo 89. Imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (capitolo 132 della spesa), lire 200,000,000.

Capitolo 90. Imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (capitolo 133 della spesa), lire 700,000.

Capitolo 91. Contributo dei centesimi di guerra (capitolo 134 di spesa), *per memoria.*

Capitolo 92. Marche da bollo ritenute a terzi (capitolo 135 della spesa), lire 10,000,000

Capitolo 93. Imposta sui trasporti pel tratto Confine francese-Modane, dovuta all'erario francese (capitolo 136 della spesa), lire 300,000.

Capitolo 94. Imposta e sovrimposta sui profitti dipendenti dalla guerra (capitolo 137 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 95. Mandati di anticipazione estinti (capitolo 138 della spesa), *per memoria.*

Totale del titolo XI, lire 321,000,000.

*Riassunto dell'entrata.* — Titolo I. Parte ordinaria, lire 3,936,250,000.

Titolo II. Parte straordinaria, 429,100,000 lire.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 4,365,350,000.

*Gestioni speciali ed autonome.* — Titolo III. Magazzini, officine e scorte:

§ 1. Gestione autonoma dei Magazzini, lire 1,400,000,000.

§ 2. Officine e scorte, lire 845,000,000.

Titolo IV. Industrie speciali, *per memoria.*

Titolo V. Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 335,907,000.

Titolo VI. Gestione delle case economiche pei ferrovieri, lire 5,300,000.

Titolo VII. Opera di previdenza per gli orfani, ecc., lire 40,650,000.

Titolo VIII. Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale, lire 99,025,000.

Titolo IX. Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici, ecc., lire 2,500,000.

Titolo X. Operazioni per conto di terzi, lire 3,520,000,000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 6,248,382,000.

Titolo XI. Partite di giro, lire 321,000,000.

Totale generale dell'entrata, 10,934,732,000 lire.

Lo pongo a partito.

(È approvato).

*Spesa.* — Titolo I. *Parte ordinaria.* — Sezione I. *Spese d'esercizio delle ferrovie dello Stato e dello stretto di Messina.* — (Articolo 19, primo capoverso e articolo 20 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 373). § 1. *Servizi della Direzione generale.* — Capitolo 1. Personale: A. Uffici centrali ed uffici distaccati, lire 36,500,000; B. Magazzini, depositi ed agenzie, lire 17,000,000, lire 53,500,000.

Capitolo 2. Forniture, spese ed acquisti: (A. Uffici centrali ed uffici distaccati, lire 3,800,000; B. Magazzini depositi ed agenzie, lire 7,200,000), lire 11,000,000.

Totale del § 1, lire 64,500,000.

§ 2. *Servizio movimento e traffico.* — Capitolo 3. Personale: (A. Servizio centrale, divisioni e reparti, lire 46,000,000; B. Controlli prodotti, lire 17,000,000; C. Stazioni, lire 552,000,000 D. Depositi del personale viaggiante, lire 235,000,000), lire 850,000,000.

Capitolo 4. Forniture, spese ed acquisti: (A. Servizio centrale divisioni e reparti, lire 1,000,000; B. Controlli prodotti, lire 1,000,000; C. Stazioni, lire 45,800,000; D. Depositi del personale viaggiante, lire 1,200,000; E. Convogli, lire 8,000,000), lire 57,000,000.

Capitolo 5. Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni, lire 38,000,000.

Capitolo 6. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, lire 9,000,000.

Totale del § 2, lire 954,000,000.

§ 3. *Servizio materiale e trazione.* — Capitolo 7. Personale: A. Servizio centrale, divisioni e reparti d'ispezione, lire 26,000,000; B. Locomozione a vapore (dirigenza e ser-

vizio interno dei depositi, locomotive e depositi combustibili, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie), lire 293,000,000; *C.* Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alle centrali elettriche), lire 22 milioni; *D.* Pulizia, verifica e untura veicoli, lire 39,500,000) lire 380,500,000.

Capitolo 8. Forniture, spese ed acquisti (*A.* Servizio centrale, divisioni e reparti d'ispezione, lire 5,200,000; *B.* Locomozione a vapore: 1. Combustibile, lire 527,000,000; 2. Spese diverse, lire 59,000,000; *C.* Locomozione elettrica: 1. Energia elettrica per la trazione dei treni e combustibile per le centrali elettriche, lire 10,000,000; 2. Spese diverse, lire 2,600,000; *D.* Pulizia, verifica e untura veicoli, lire 2,200,000), lire 606,000,000.

Capitolo 9. Manutenzione del materiale rotabile, lire 621,000,000.

Totale del § 3, lire 1,607,500,000.

§ 4. *Servizio lavori e costruzioni.* — Capitolo 10. Personale (*A.* Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 51,000,000; *B.* Sorveglianza della linea, lire 63,000,000; *C.* Manutenzione della linea, lire 208,000,000; *D.* Manutenzione impianti di elettrificazione, lire 9,500,000; *E.* Operai, lire 31,000,000), lire 362,500,000.

Capitolo 11. Forniture, spese ed acquisti (*A.* Servizio centrale, divisioni, sezioni e reparti, lire 3,000,000; *B.* Linea lire 15,500,000; *C.* Stazioni illuminazione, lire 12,000,000; *D.* Convogli illuminazione elettrica, lire 7,500,000; *E.* Spese per il servizio degli autoveicoli in consegna agli uffici centrali e distaccati, lire 500,000), lire 38,500,000.

Capitolo 12. Manutenzione della linea, lire 129,000,000.

Totale del § 4, lire 530,000,000.

§ 5. *Linee secondarie a scartamento ridotto* (Gruppo Sicilia). — Capitolo 13. Personale (*A.* Direzione dell'esercizio, lire 820,000; *B.* Stazioni e depositi personale viaggiante, lire 2,500,000; *C.* Condotta locomotive e depositi, lire 2,400,000; *D.* Pulizia, verifica e untura veicoli, lire 80,000; *E.* Linea, lire 3,600,000), lire 9,400,000.

Capitolo 14. Forniture spese ed acquisti: (*A.* Direzione d'esercizio, lire 30,000; *B.* stazioni e depositi personale viaggiante, lire 300,000; *C.* Convogli, lire 50,000; *D.* Locomozione: 1. Combustibile, lire 2,800,000; 2. Spese diverse, lire 600,000; *E.* Linea, lire 120,000; *F.* Indennizzi, lire 100,000), lire 4,000,000.

Capitolo 15. Manutenzione materiale rotabile, 3,000,000.

Capitolo 16. Manutenzione della linea, lire 1,000,000.

Totale del § 5, lire 17,400,000.

§ 6. *Navigazione dello stretto di Messina.*

— Capitolo 17. Personale, lire 4,000,000.

Capitolo 18. Forniture, spese ed acquisti: (*A.* Combustibile, lire 2,700,000; *B.* Spese diverse, lire 1,300,000), lire 4,000,000.

Totale del § 6, lire 8,000,000.

§ 7. *Spese generali attinenti al personale.*

— Capitolo 19. Annualità corrispondente alla integrazione a carico della Amministrazione per le pensioni liquidate con decorrenza posteriore al 1° aprile 1919, lire 180,000,000.

Capitolo 20. Contributo dell'Amministrazione e delle cessate Amministrazioni ferroviarie o di altre Amministrazioni private in rapporto agli assegni del personale, lire 5,200,000.

Capitolo 21. Contributo al fondo « Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita », lire 20,600,000.

Capitolo 22. Spese per assegni e indennità diverse al personale, lire 15,800,000.

Capitolo 23. Gratificazioni al personale (art. 148 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con decreto luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393 e modificato coll'articolo 11 del decreto luogotenenziale 11 giugno 1919, n. 913), lire 2,687,000.

Capitolo 24. Oblazioni e sussidi al personale, lire 3,000,000.

Capitolo 25. Spese per il servizio sanitario (art. 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 4,000,000.

*Spese generali diverse.* — Capitolo 26. Consiglio generale, Commissioni compartimentali del traffico e Commissioni diverse (art. 61, legge 7 luglio 1907, n. 429), 40,000 lire.

Capitolo 27. Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi, lire 5,500,000.

Capitolo 28. Imposte e tasse, 6,400,000 lire.

Capitolo 29. Spese giudiziali e contenziose, lire 3,000,000.

Capitolo 30. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'uffici e di magazzino, lire 1,000,000.

Capitolo 31. Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà, lire 3,000,000.

Capitolo 32. Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere, lire 3,500,000.

Capitolo 33. Spese per la sorveglianza dei trasporti, lire 2,300,000.

Capitolo 34. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune e di altre Amministrazioni, lire 5,000,000.

Capitolo 35. Compensi ad Amministrazioni ferroviarie per i servizi coi loro treni, lire 3,500,000.

Capitolo 36. Spese per il servizio degli autoveicoli: (A. Personale, lire 400,000; B. Spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli, lire 900,000), lire 1,300,000.

Capitolo 37. Spese eventuali, 20,000,000 lire.

Totale del § 7, lire 285,827,000.

§ 8. *Servizi secondari*. — Capitolo 38. Servizi accessori ad impresa od in economia, lire 3,000,000.

Capitolo 39. Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul Fondo pensioni e sussidi, per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (art. 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553), lire 2,600,000.

Totale del § 8, lire 5,600,000.

Totale Sezione I, lire 3,472,827,000.

Sezione II. *Esercizio di navigazione*. —

§ 1. *Navigazione con le isole*. — Capitolo 40. Personale: (A. Uffici centrali e uffici distaccati, lire 1,700,000; B. Personale di coperta, lire 1,600,000; C. Personale di macchina, lire 2,500,000; D. Personale ausiliario, lire 740,000), lire 6,540,000.

Capitolo 41. Forniture, spese ed acquisti, (A. Uffici centrali e uffici distaccati, 880,000 lire; B. Piroscafi, lire 15,100,000; C. Manutenzione del materiale portuale, lire 20,000), lire 16,000,000.

Capitolo 42. Indennizzi, lire 50,000.

Capitolo 43. Ancoraggi e spese portuali, lire 1,450,000.

Capitolo 44. Noleggio di piroscafi, lire 9,500,000.

Capitolo 45. Spese generali: (A. Di personale, lire 290,000; B. Diverse, *per memoria*), lire 290,000.

Totale del § 1, lire 33,830,000.

§ 2. *Navigazione libera*. — Capitolo 46. Personale, lire 650,000.

Capitolo 47. Forniture, spese ed acquisti, lire 830,000.

Capitolo 48. Noleggi, *per memoria*.

Capitolo 49. Assegnazione alla riserva per i rischi di mare, lire 50,000.

Capitolo 50. Spese generali, lire 30,000.

Totale del § 2, lire 1,560,000.

Totale della Sezione II, lire 35,390,000.

Sezione III. — *Spese complementari*.

(Articolo 14 della legge 19 luglio 1906, numero 362; articolo 20, primo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372). — Capitolo 51. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (capitoli 38 e 39 dell'entrata), lire 37,500,000.

Capitolo 52. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo 40 dell'entrata), lire 32,600,000.

Capitolo 53. Rinnovamento del materiale rotabile (capitoli 41 e 43 dell'entrata), lire 89,100,000.

Capitolo 54. Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) (capitolo 43 dell'entrata) (A. Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore, lire 120,000; B. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento, lire 130,000; C. Rinnovamento del materiale rotabile, lire 200,000), lire 450,000.

Capitolo 55. Rinnovamento dei piroscafi (articolo 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (capitolo 45 dell'entrata), lire 660,000.

Capitolo 56. Migliorie alle linee a carico dell'esercizio (capitolo 42 dell'entrata), *per memoria*.

Totale della Sezione III, lire 160,310,000.

Sezione IV. *Spese accessorie*. (Art. 20, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dall'art. 1 della legge 25 giugno 1919, n. 372). — § 1. *Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria*. — Capitolo 57. Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamento (A. del valore del materiale rotabile e d'esercizio consegnato alle ferrovie dello Stato e del valore della dotazione iniziale di magazzino e rimborsi anticipati di certificati 3.65 per cento (art. 1 della legge 25 giugno 1905, n. 261), lire 23,741,045.59; B. delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429), lire 22,517,320.76; C. delle somme fornite per spese patrimoniali e rimborsi anticipati di certificati 3.50 per cento (art. 1 della legge 23 dicembre 1906, n. 638), lire 155,229,944.44; D. delle somme fornite per spese straordinarie dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908, lire 1,308,522.49; E. delle somme fornite per acquisto di 4000 carri e per costruzione dei relativi parchi e mezzi di riparazione, lire 1,519,438.97; F. delle somme fornite per la costruzione e l'acquisto di materiale navale, lire 645,497.20; G. delle somme fornite per il materiale di navigazione in eccedenza ai 15 milioni, lire 754,146.73;

H. delle somme fornite per la esecuzione di lavori occorrenti alla elettrificazione di linee ferroviarie, lire 19,490,278.50), lire 225,206,205.68.

Capitolo 58. Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di Tesoreria (art. 3, capoverso, della legge 23 dicembre 1906, n. 638) (A. Per aumenti della dotazione di magazzino. B. Per spese patrimoniali, lire 11,000,000; C. Per materiali di navigazione in eccedenza ai 15 milioni. D. Per le spese di elettrificazione, lire 2,750,000), lire 13,000,000.

Capitolo 59. Reintegro al Fondo di riserva per le spese imprevedute, delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (art. 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429), lire 26,296,794.32.

Capitolo 60. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione (A. Materiale in servizio permanente, *per memoria*; B. Compensi per l'uso di carri speciali di proprietà privata, *per memoria*), *per memoria*.

Capitolo 61. Contributo per le spese della Corte dei conti (art. 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361), lire 120,000.

Capitolo 62. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori (capitolo 14-C dell'entrata), lire 1,000,000.

Capitolo 63. Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi della parte ordinaria a diminuzione del prodotto netto, *per memoria*.

Capitolo 64. Annualità dovuta a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spesa sostenuta per impianti e lavori di carattere patrimoniale, lire 750,000.

Capitolo 65. Elettrificazione delle linee (cap. 48-G dell'entrata) (A. Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamento a rimborso di spese sostenute per impianti e lavori di trazione elettrica, lire 600,000; B. Assegno annuo alla parte straordinaria per concorso alle spese inerenti alla elettrificazione di linee, *per memoria*), lire 600,000.

Totale del § 1, lire 267,723,000.

§ 2. *Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione.* — Capitolo 66. Trasporti gratuiti per le località colpite dal terremoto, *per memoria*.

Capitolo 67. Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale, *per memoria*.

Capitolo 68. Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione (articolo 6, secondo

capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137), *per memoria*.

Totale del § 2.

Totale della Sezione IV, lire 267,723.000.

*Riassunto delle spese ordinarie. — Spese d'esercizio e per aumenti patrimoniali.* — Titolo I. *Parte ordinaria.* — Sezione I. *Spese d'esercizio delle ferrovie di Stato e dello Stretto di Messina.* — § 1. Servizi della Direzione generale, lire 64,500,000.

§ 2. Servizio movimento e traffico, lire 954,000,000.

§ 3. Servizio materiale e trazione, lire 1,607,500,000.

§ 4. Servizio lavori e costruzioni, lire 530,000,000.

§ 5. Linee secondarie a scartamento ridotto (*Gruppo Sicilia*), lire 17,400,000.

§ 6. Navigazione dello stretto di Messina, lire 8,000,000.

Capitolo 7. Spese generali attinenti al personale, lire 285,827,000.

§ 8. Servizi secondari, lire 5,600,000.

Totale della Sezione, lire 3,472,827,000.

Sezione II. *Esercizio di navigazione*, lire 35,390,000.

Sezione III. *Spese complementari*, lire 160,310,000.

Sezione IV. *Spese accessorie:*

§ 1. Spese accessorie attinenti alla azienda ferroviaria, lire 267,723,000.

§ 2. Spese accessorie estranee alla azienda ferroviaria e avanzo di gestione.

Totale del titolo I. *Parte ordinaria*, lire 3,936,250,000.

Titolo II. *Parte straordinaria.* — Articolo 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 69. Spese di primo impianto dell'Amministrazione centrale e dei dipendenti servizi, *per memoria*.

Capitolo 70. Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione delle linee assunte in esercizio, *per memoria*.

Capitolo 71. Acquisto di materiale rotabile, lire 99,100,000.

Capitolo 72. Acquisto di galleggianti, *per memoria*.

Capitolo 73. Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti: (A. Materiale rotabile, lire 1,000,000; B. Galleggianti, *per memoria*), lire 1,000,000.

Capitolo 74. Materiale di esercizio in aumento di dotazione (capitolo 48-C dell'entrata), lire 29,000,000.

Capitolo 75. Lavori in conto patrimoniale coi proventi del capitolo 48-A, B e C dell'entrata, lire 200,000,000

Capitolo 76. Lavori di elettrificazione delle linee, lire 100,000,000.

Capitolo 77. Miglioramenti alle linee ed agli armamenti, *per memoria*.

Capitolo 78. Spese di primo impianto e per aumenti patrimoniali del servizio di navigazione (primo capoverso dell'articolo 20 della legge 5 parile 1908, n. 111), *per memoria*.

Capitolo 79. Spese straordinarie per provviste e lavori in dipendenza del terremoto 28 dicembre 1908, *per memoria*.

Capitolo 80. Aumento della dotazione di magazzino, *per memoria*.

Totale del titolo II, lire 429,100,000.

Titolo III. *Magazzini, officine e scorte*. — § 1. *Gestione autonoma dei magazzini*. — (Articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429).

Capitolo 81. Spese per acquisto di scorte e per materiali al magazzino (capitoli 49 e 51 dell'entrata), lire 1,400,000,000.

Capitolo 82. Acconti sulle forniture in corso (capitolo 51 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 83. Rimborsio ai fornitori di ritenute per garanzia (capitolo 54 della entrata), *per memoria*.

Capitolo 84. Assegnazione al fondo di compensazione per le oscillazioni dei prezzi del combustibile (capitolo 55 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 85. Spese per infortuni marittimi relativi ai trasporti per conto della gestione di magazzino (capitolo 56 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 86. Reintegro dei prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (articolo 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429), *per memoria*.

Totale del § 1, lire 1,400,000,000.

§ 2. *Officine e scorte*. — Capitolo 87. Spese per lavori delle Officine dipendenti dal servizio materiale e trazione, dagli stabilimenti governativi e dall'industria privata (capitolo 57 dell'entrata): *A. Officine del materiale rotabile, officine locomotive ed officine del materiale mobile*: 1. Personale, lire 120,000,000; 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 140,000,000; *B. Officine dei depositi e squadre di rialzo*: 1. Personale, lire 100,000,000; 2. Forniture spese ed acquisti, lire 70,000,000. *C. Stabilimenti di altre Amministrazioni governative e dell'industria privata*: 1. Pagamenti per riparazioni al materiale rotabile, lire 290,000,000; 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 20,000,000), lire 740,000,000.

Capitolo 88. Spese delle officine e cantieri del servizio lavori e costruzioni (capitolo 59

dell'entrata): (*A. Personale*, lire 10,000,000; *B. Forniture di magazzino*, lire 50,000,000), lire 60,000,000.

Capitolo 89. Materiali di scorta — Materie ricevute (capitoli 52 e 60 dell'entrata): (*A. Servizio materiale e trazione*: 1. Scorte fisse per le officine dei depositi e squadre di rialzo, lire 10,000,000; 2. Parco sale montate e carrelli completi, lire 19,000,000; *B. Servizio lavori e costruzioni*, lire 15,700,000; *C. Esercizio ferrovie secondarie sicule*, lire 300,000; *D. Esercizio navigazione*, *per memoria*); lire 45,000,000.

Totale del § 2, lire 845,000,000.

Totale del Titolo III, lire 2,245,000,000.

Titolo IV. *Industrie speciali*. — Capitolo 90. Sfruttamento boschi: (*A. Spese d'impianto* (capitolo 61-A dell'entrata), *per memoria*; *B. Spese d'esercizio* (capitolo 61-B dell'entrata), *per memoria*), *per memoria*.

Capitolo 91. Piantagioni e culture speciali — Spese della gestione, *per memoria*.

Totale del Titolo IV, *per memoria*.

Titolo V. *Gestione del Fondo pensioni e sussidi*. — (Legge 9 luglio 1908, n. 418).

Capitolo 92. Pensioni, lire 240,000,000.

Capitolo 93. Sussidi, lire 1,000,000.

Capitolo 94. Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie, di pensionati e sussidiati (capitolo 70 dell'entrata), lire 7,000.

Capitolo 95. Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione (articolo 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 94,900,000.

Totale del titolo V, lire 335,907,000.

Titolo VI. *Gestione delle case economiche per ferrovieri*. (Legge 14 luglio 1907, n. 553). — *Patrimonio*. — Capitolo 96. Spese per acquisto e costruzione di case (articolo 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (capitolo 71 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 97. Interessi sulle spese fatte durante il periodo di costruzioni, *per memoria*.

*Gestione*. — Capitolo 98. Interessi dei capitali nella costruzione ed acquisto di case già abitabili (capitolo 29 dell'entrata), lire 2,000,000.

Capitolo 99. Imposte e sovrimposte, lire 8,000.

Capitolo 100. Spese di amministrazione, custodia e diverse, lire 290,000.

Capitolo 101. Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile, lire 380,000.

Capitolo 102. Manutenzione ordinaria, lire 1,142,000.

Capitolo 103. Manutenzione straordinaria, lire 100,000.

Capitolo 104. Premi per la buona conservazione dei fabbricati (articolo 50 del regolamento approvato col Regio decreto 10 maggio 1908, n. 233), *per memoria*.

Capitolo 105. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti delle somme per le costituzione del fondo di riserva (secondo capoverso dell'articolo 10 del regolamento approvato col Regio decreto 10 maggio 1908, n. 233); A) Per temporanee esenzioni di imposte e sovrainposte, lire 80,000; B) Per eccedenze attive dei bilanci, lire 1,300,000, lire 1,380,000.

Totale del titolo VI, lire 5,300,000.

Titolo VII. *Opera di previdenza per gli orfani e le famiglie del personale e buonuscita.* (Leggi 19 giugno 1913, n. 641 e 7 aprile 1921, n. 370). — Capitolo 106. Sussidi alle famiglie e spese per raccogliere ed istruire gli orfani, lire 3,500,000.

Capitolo 107. Indennità di buonuscita, lire 30,000,000.

Capitolo 108. Assegni alimentari vitalizi, lire 200,000.

Capitolo 109. Rimborsi di ritenute, *per memoria*.

Capitolo 110. Erogazione del fondo a favore degli orfani degli agenti periti nel terremoto del 1908, lire 50,000.

Capitolo 111. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti di residui attivi, lire 6,900,000.

Totale del titolo VII, lire 40,650,000.

Titolo VIII. *Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale.* — (Articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641) — *Patrimonio.* — Capitolo 112. Somme mutate al personale, lire 45,000,000.

*Gestione.* — Capitolo 113. Spese della gestione, lire 54,025,000.

Totale del titolo VIII, lire 99,025,000.

Titolo IX. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale.* (Legge 5 ottobre 1920, n. 1432). — Capitolo 114. Mutui autorizzati per cooperative costruttrici di case economiche e popolari — Erogazione di interessi e quote di ammortamento ad estinzione mutui, lire 2,400,000.

Capitolo 115. Società cooperative fra il personale per la costruzione di case. A. Somme fornite in conto mutui, *per memoria*; B. Addebito interessi e quote spese generali, *per memoria*, *per memoria*.

Capitolo 116. Quota spese generali durante il periodo di ammortamento, lire 100,000.

Totale del titolo IX, lire 2,500,000.

Titolo X. *Operazioni per conto dei terzi.* — capitolo 117. Operazioni attinenti ai trasporti, lire 1,200,000,000.

Capitolo 118. Operazioni attinenti al personale, lire 50,000,000.

Capitolo 119. Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati, lire 2,270,000,000.

Capitolo 120. Operazioni per conto della Direzione generale dei combustibili, *per memoria*.

Totale del titolo X, lire 3,520,000,000.

Titolo XI. *Partite di giro.* — Capitolo 121. Versamento delle tasse erariali (capitolo 94 dell'entrata), lire 110,000,000.

Capitolo 122. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (cap. 95 dell'entrata), lire 200,000,000.

Capitolo 123. Versamento dell'imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (capitolo 96 dell'entrata), lire 700,000.

Capitolo 124. Versamento del contributo dei centesimi di guerra (cap. 97 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 125. Versamento importo marche da bollo ritenute ai terzi (cap. 98 dell'entrata), lire 10,000,000.

Capitolo 126. Versamento all'erario francese dall'imposta sui trasporti per tratto confine francese Modane (cap. 90 dell'entrata), lire 300,000.

Capitolo 127. Versamento dell'imposta e sovrimposta sui profitti dipendenti dalla guerra (capitolo 100 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 128. Mandati di anticipazione emessi (capitolo 101 dell'entrata), *per memoria*.

Totale del titolo XI, lire 321,000,000.

*Riassunto della spesa.* — Titolo I. Parte ordinaria, 3,936,250,000.

Titolo II. Parte straordinaria, 429,100,000 lire.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 4,365,350,000.

*Gestioni speciali ed autonome.* — Titolo III. Magazzini, officine e scorte.

§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini, lire 1,400,000,000.

§ 2. — Officine e scorte, lire 845,000,000

Titolo IV. Industrie speciali.

Titolo V. Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 335,907,000.

Titolo VI. Gestione delle case economiche per i ferrovieri, lire 5,300,000.

Titolo VII. Opera di previdenza per gli orfani, ecc., lire 40,650,000.

Titolo VIII. Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale, lire 99,025,000.

Titolo IX. Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici, ecc., lire 2,500,000.

Titolo X. Operazioni per conto di terzi, lire 3,520,000,000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 6,248,382,000.

Titolo XI. Partite di giro, lire 321,00,000.

Totale generale della spesa, lire 10,934,732,000 lire.

Lo pongo a partito.

(È approvato).

Passiamo all'esame degli articoli.

#### Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

#### Art. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925, a termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

#### Art. 3.

Agli effetti dell'articolo 38 del testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con Regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, il limite massimo dell'annualità per le pensioni da concedersi, nell'esercizio finanziario 1924-25, in dipendenza dei normali collocamenti a riposo non chiesti dagli agenti, senza che concorra la loro constatata inabilità, è stabilito nella somma di lire 1,500,000.

(È approvato).

#### Art. 4.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1924-25, in lire 600,000,000.

I fondi occorrenti per raggiungere detto ammontare saranno provveduti dal Tesoro mediante accensione di debiti nei modi e nelle forme che riterrà opportuni.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

#### Interrogazioni ed interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e di una interpellanza presentate oggi.

MIARI, segretario, legge:

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, sulle condizioni della pubblica sicurezza nell'Alto Adige, con speciale riferimento agli avvenimenti delle ultime settimane.

« Sternbach, Tinzl ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e della giustizia, per sapere se non credano di dover richiamare il prefetto di Milano perchè non commetta ulteriori abusi di potere. — Il prefetto di Milano, con suo decreto del 13 dicembre 1924 ha ordinato il sequestro del giornale *Unità* in base al decreto-legge sulla stampa. Il decreto-legge non è stato presentato al Parlamento per la conversione in legge: fu anzi presentato un disegno di legge nel quale la facoltà di sequestro è accordata alla Regia procura. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Riboldi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se, dopo i successi remoti e recenti della polizia in fatto di complotti o di ricerca d'armi, non creda più serio servirsi degli agenti a reprimere i delitti comuni che pur troppo dilagano e restano impuniti. — Il 7 dicembre 1924 un camion di carabinieri si portò verso le ore 16 ad Ornago di Brianza per una minuta perquisizione nelle case di una dozzina di contadini i cui nomi sono stati tolti dall'elenco di sottoscrittori a favore del giornale *Unità*. Risultato: zero. Fu sequestrata invece, forse per trofeo, una fotografia dell'onorevole Matteotti.

« Poichè a Vimercate, a cinque chilometri da Ornago, pochi giorni prima è stato pugnalato un operaio, campato miracolosamente e la polizia non fece indagini e non trovò i colpevoli, i cui nomi sono nella bocca di tutti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

« Riboldi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti abbia adottato o intenda adottare per condurre a termine i lavori del porto della Spezia, interrotti con la soppressione dell'ente portuale. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

« De Nobili ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della giustizia e degli affari di culto, per sapere se, in relazione al decreto-legge 8 gennaio 1920, n. 81 (circa i posti vacanti negli archivi notarili), compreso tra quelli da presentarsi per la ratifica in blocco, non creda opportuno di tener conto degli emendamenti al decreto stesso apportati dall'altro ramo del Parlamento nella tornata del 4 febbraio 1921. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*). »

« Leoni Antonio ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro della marina, circa le intollerabili condizioni in cui è lasciato da quasi sei anni l'Arco Trajano ad Ancona, che, per la costruzione, che doveva essere provvisoria, di due baracconi a scopo militare eretti durante la guerra, malgrado ogni promessa di demolizione oggi sussistono ancora, coprendo il prospetto dell'Arco tanto dal lato anteriore, quanto dal lato opposto. »

« Galeazzi ».

**PRESIDENTE.** Le interrogazioni testè lette saranno inserite nell'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede risposta scritta. Così pure l'interpellanza sarà iscritta nell'ordine del giorno, qualora il ministro interessato non vi si opponga nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 19.10.

*Ordine del giorno per le sedute di domani.*

*Alle ore 10.*

*Discussione del seguente disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero della giustizia e degli affari di culto, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925. (5 e 5-bis)

*Alle ore 15.*

1. Interrogazioni.

2. *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925. (11 e 11-bis)

*Discussione delle seguenti domande:*

3. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Barbiellini-Amidei, pel delitto di cui agli articoli 79 e 186 Codice penale (arrogazione abusiva di onorificenze). (118)

4. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Cassinelli, pel delitto di adulterio continuato. (120)

5. *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero della giustizia e degli affari di culto per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925. (5 e 5-bis)

*Discussione dei seguenti disegni di legge:*

6. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925. (8 e 8-bis)

7. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925. (4 e 4-bis)

*Il Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia*

AVV. CARLO FINZI.

Roma, 1924 — Tip. della Camera dei Deputati.

