

## LXXIII.

## 1ª TORNATA DI VENERDÌ 27 MARZO 1925

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CASERTANO.

## INDICE.

	Pag.
<b>Disegno di legge (Seguito e fine della discussione):</b>	
Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario 1925-26:	
GAI SILVIO . . . . .	2999
CROLLALANZA . . . . .	3005
BARDUZZI . . . . .	3009
LEONI ANTONIO . . . . .	3013
ALFANI . . . . .	3018
CIANO, <i>ministro</i> . . . . .	3025
Si approvano tutti i capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni, nonché quelli del bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato.	
Si approvano pure gli articoli del disegno di legge.	
<b>Relazioni (Presentazione):</b>	
SERPIERI: Conversione in legge del Regio decreto 14 settembre 1924, n. 1373, che abolisce l'imposta generale sul consumo del vino e del Regio decreto-legge 14 settembre 1924, n. 1372, che porta modificazioni alla tassa di consumo sul caffè e alla imposta di fabbricazione sui surrogati del caffè e sugli zuccheri . . . . .	3030
— Conversione in legge del Regio decreto 23 ottobre 1924, n. 1736, che accorda agevolanze fiscali alla industria delle marmellate, gelatine ed altre conserve di frutta . . . . .	3030
— Conversione in legge del Regio decreto 23 maggio 1924, n. 851, portante modificazioni dell'aliquota dell'imposta generale sul consumo del vino . . . . .	3030
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 maggio 1924, n. 852, riguardante provvedimenti a favore dell'industria vinicola . . . . .	3030

La seduta comincia alle 10.

MANARESI, *segretario*, legge il processo verbale della tornata antimeridiana precedente.

(È approvato).

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1925 al 30 giugno 1926.

Se ne dia lettura.

MANARESI, *segretario*, legge. (V. *Stampato* n. 291-A)

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. L'onorevole Gai ha facoltà di parlare.

Ricordo agli oratori la loro promessa di parlare non più di venti minuti ciascuno.

GAI SILVIO. Pochi, ma egregi colleghi! (*ilarità*).

PRESIDENTE. Verranno! Verranno!

GAI SILVIO. Il bilancio delle comunicazioni comprende tanto vasta ed eterogenea materia che, per trattarla intieramente, bisognerebbe possedere tutto lo scibile umano; siccome io non mi trovo in tale favorevole condizione mi limito a trattare solo uno degli argomenti più importanti, come quello della trazione elettrica sulle ferrovie.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non lo posseggio certamente io tutto lo scibile umano!

GAI SILVIO. Questa mia breve introduzione vi avrà intanto fatto comprendere che io non sono troppo tenero per la centralizzazione eccessiva; difatti in materia di comunicazioni si va dal francobollo al transatlantico, dal cavo telegrafico sottomarino al direttissimo; dalla organizzazione dei porti alla radio-telegrafia, che ci fa sentire le chiacchiere degli uomini, disgraziatamente anche da mille miglia lontano.

E mi assale anche il dubbio che pure l'egregio relatore nutra qualche apprensione in proposito.

BELLUZZO, *della Giunta del bilancio*. Non esiste!

GAI SILVIO. Perchè il relatore ci parla del cordone ombelicale dell'unico ministro e paragona il Dicastero ad una unione personale simile a quella del defunto Impero bicipite.

Io credo che l'esperimento possa riuscire utile per trarne elementi per la migliore organizzazione del Governo; però mi sembra che sia un peso eccessivo per le spalle di un solo uomo, anche se siano così larghe e solide come quelle di Sua Eccellenza Ciano.

Chiudo la parentesi e vengo all'argomento.

La elettrificazione delle ferrovie è per l'Italia un problema politico, prima di essere un problema economico e tecnico.

L'ordine dei fattori del problema è quello che ho detto: politico, economico, e tecnico che esamineremo partitamente per quanto lo consenta la loro intima colleganza.

Il problema politico: questo trae la sua origine dalla dipendenza assoluta che ci lega all'estero, per il carbone. Basterebbe questa constatazione per riconoscerne tutta la gravità. È un servaggio duro, è una vera oppressione di cui noi sperimentammo tutto il peso non solo durante la guerra ma anche nella pace, perchè è bastato, per esempio, che nel 1923 la Germania rallentasse le consegne di carbone in conto riparazioni per la situazione della Khur per obbligarci a gravi restrizioni nella circolazione dei treni; ogni qualvolta i minatori inglesi hanno scioperato, noi, per contraccolpo, abbiamo dovuto rallentare il ritmo della vita nazionale.

Ora, è ammissibile che una grande e potente nazione come l'Italia lasci così la sua vita alla mercè del capriccio straniero, è possibile che ci debba essere sempre questo elemento di incertezza sul nostro sviluppo

politico ed economico? Queste le osservazioni che valgono per la pace.

In guerra che cosa accadrebbe se non avessimo la possibilità, pur attraverso a grandi pericoli, di navigare per andare a prendere il carbone?

Immaginate che cosa sarebbe stato della Germania se, bloccata come era per mare e per terra, non avesse avuto, come noi non abbiamo, il carbone? Avrebbe probabilmente dovuto capitolare in pochi mesi!

In una guerra futura sembra che il navigare sarà assai più difficile che nella passata per le grandi offese che proverranno dall'aria e, allora, siccome il carbone non lo potremmo trasportare nè con gli aereoplani nè con i sottomarini, la nostra posizione potrà divenire tragica al punto da impedirci la libera scelta del nostro campo.

Deriva da quel che ho detto che non si tratta solamente di una dipendenza economica, ma — peggio — di una dipendenza politica. Nel giuoco di oggi, serrato e spietato, mentre si tenta da alcune nazioni di raggiungere il monopolio delle materie prime, il che equivale a creare le condizioni necessarie per una nuova guerra, sorge evidente la necessità di elettrificare le nostre ferrovie — tutte le nostre ferrovie — utilizzando dei mezzi, che sono di nostro diretto dominio, per ottenere un regime di piena assoluta autonomia, al riparo da qualsiasi perturbamento dovuto a cause esteriori. Il non farlo sarebbe una colpa gravissima.

Noi abbiamo a portata di mano un esempio tipico, da togliere ogni dubbio: la Svizzera. La Svizzera paese senza carbone, come l'Italia, non fece la guerra; ma, nella sua incomoda neutralità fu alla mercè di tutti.

Dure imposizioni dovette subire, particolarmente da quelli, che le fornivano il carbone. Al termine della guerra si trovò letteralmente sprovvista, tanto che dovette far marciare solamente pochi treni con la legna e abolire completamente il servizio la domenica, e per soprannumero le locomotive funzionanti a legna provocarono l'incendio di parecchi magnifici boschi. Vi furono perdite di patrimonio e di traffico ingentissime.

Prima della guerra, la Svizzera, che ha la massima parte delle sue linee su tracciati pianeggianti e per ciò nelle condizioni che sono ritenute le meno favorevoli per l'elettrificazione, aveva stabilito di elettrificare semplicemente i pochi valichi alpini con un programma di lavoro da svolgersi in una quindicina di anni, lasciando poi tutto

il resto alla trazione a vapore. L'esperienza terribile fatta durante la guerra l'ha, invece, persuasa a elettrificare tutte le linee, anche le più pianeggianti.

Presa la decisione, anno per anno, metodicamente, la Svizzera sta elettrificando tutte le sue ferrovie, sicchè fra sei o sette anni non brucierà più carbone per far marciare i propri treni.

È istruttivo per noi conoscere il procedimento seguito. In primo luogo ha fatto un piano regolatore di tutta la elettrificazione, poi ha scelto il sistema che meglio si confaceva alla sua rete, tenendo conto di quello che aveva già fatto sino allora e di tutta l'esperienza accumulata dagli altri: e su cui la tecnica ha già tratto giudizi e conclusioni sufficienti. Poi, e questo suonerà molto ostico alle orecchie burocratiche italiane, ha assunto un eminente tecnico della industria privata, già direttore di una grande fabbrica svizzera di macchinario elettrico, e lo ha messo a capo del lavoro, innestandolo bene nella Amministrazione ferroviaria, ma dandogli tutta l'autonomia e l'autorità necessaria: e così, adottando criteri veramente industriali la Svizzera elettrifica sul serio le sue ferrovie senza lasciarsi distogliere nè dal maggiore o minore costo del carbone, nè dalla maggiore o minore possibilità di procurarselo.

Noi, invece, ci stiamo ancora baloccando con progetti di esperimenti. Nel 1919, il 25 agosto, venne fuori il primo decreto-legge, che porta il numero 1582, con il quale si stabiliva di elettrificare seimila chilometri di linee. In base a quale programma?

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non era scritto tassativamente seimila.

GAI SILVIO. È ormai accertato che non v'era alcun programma, perchè il 2 maggio 1920 fu emanato il decreto 597, che riduceva i chilometri a 4424.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma non c'era una determinata estensione di linee stabilita nel disegno di legge.

GAI SILVIO. Non c'era un programma...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non c'era un programma; c'era una assegnazione di fondi.

GAI SILVIO. Quello era il male! Ci doveva essere un programma...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Se la prenda con quelli che c'erano allora! Ma, alcuni, bisognerebbe andarli a trovare al cimitero!

GAI SILVIO. Io faccio la storia. Poi abbiamo avuto i successivi decreti del luglio

1920 e dell'agosto 1921 che riducevano ancora i chilometri a 2695.

Ma è tanto vero che non c'era nessun piano regolatore che neppure ai 2695 chilometri si dette inizio, perchè la massima parte delle linee prescelte fu abbandonata, e nel 1922 tutto il programma decrescente si ridusse a 227 chilometri, ossia Genova-Spezia 89, Pistoia-Bologna 79, Roma-Tivoli 39.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Le darò informazioni più esatte.

GAI SILVIO. Sarò lieto di riceverle.

Nel 1923 furono approvati i progetti per il prolungamento fino a Sulmona dell'esperimento trifase a frequenza industriale per la elettrificazione della Pisa-Livorno e per il tronco sotterraneo della direttissima Roma-Napoli, utilizzando, per questa, una parte degli impianti scartati dalle Varesine.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Perchè scartati?

GAI SILVIO. Dirò la parte degli impianti che non sono stati più utilizzati per le Varesine, roba vecchia e perciò non più utilizzabile.

Nel 1924 è stato approvato il progetto della Benevento-Foggia a corrente continua ad alta tensione in sostituzione della Messina-Catania scelta in un primo tempo. Ma si tratta di approvazione di progetti e non di inizio di lavori.

Intanto, non bisogna trascurare il rilievo che nell'anno che va dal 30 giugno 1922 al 30 giugno 1923 furono elettrificati solo 13 chilometri di linee; diconsi tredici. Questo risulta dalla relazione dell'alto commissario onorevole Torre.

Oggi la relazione sul bilancio del Ministero delle comunicazioni tace completamente sopra un argomento di così grave importanza, il che mi fa dubitare che non spiri aria molto buona per le elettrificazioni. Ma questo potrebbe essere il prodotto di una reazione contro il demagogismo elettroferroviario di altri tempi.

Veniamo al problema economico. Dimostrata la necessità, anzi l'urgenza politica, di affrontare il problema seriamente e di risolverlo, si potrebbe dire che implicitamente si è data la dimostrazione della convenienza economica. Ma io non voglio trattare l'argomento con tanta semplicità, ma nemmeno voglio tediarlo il numeroso pubblico (*Si ride*) con calcoli dimostrativi.

Faccio intanto una osservazione che vale pure nei riguardi politici. Nel costo comparativo fra la trazione a vapore e quella elettrica, si mette da un lato il costo del carbone, cioè

delle calorie che si producono con un chilogramma di carbone, e dall'altro il costo delle Kwh. Si aggiungono le spese di manutenzione, di personale, di capitale per l'armamento: insomma tutte le spese di esercizio. Ma non ho mai visto un conto di tal genere in cui siano messi, in buona vista, tutti i milioni i molti milioni che fatti come quelli rammentati della Rhur e degli scioperi inglesi provocano di perdita alla nazione. Un calcolo di tal genere non è certo possibile; però potrebbe riuscire a determinarsi la perdita che deriverebbe da un'ora di sospensione di tutto il traffico ferroviario. Va considerato che il verificarsi di questa ipotesi, che faccio per dimostrazione, produrrebbe la paralisi di tutta la vita nazionale.

E perchè non mettere in conto tutte le somme ingenti che vanno per gli interessi degli enormi *stock* di carbone che dobbiamo tenere? Anche quelle sono spese a carico della trazione a vapore.

La convenienza o non convenienza economica si dimostra non mettendo a confronto semplicemente il costo degli elementi che producono forza motrice per muovere i treni, ma tutto il complesso dei vantaggi e degli svantaggi diretti e indiretti inerenti ai due sistemi, intraducibili in cifre precise, ma che sono senza dubbio gli elementi preponderanti.

Si deve anche riconoscere che l'industria dei trasporti, sia esercitata dallo Stato o dai privati, non può nè deve essere fine a sè stessa, cioè non può rendersi estranea alle industrie produttrici, anzi deve esserne l'elemento integratore che abbia per scopo principale quello di sviluppare il movimento delle cose da trasportare dando all'industria e all'agricoltura trasporti rapidi ed economici.

Ora per la configurazione stessa delle nostre Patria se non possiamo accorciare le distanze nello spazio, dobbiamo accorciarle nel tempo, facendo camminare i nostri treni il più rapidamente possibile.

Vanno poi considerati gli oneri derivanti alle spese patrimoniali. Quando una linea esercitata a vapore è satura, ossia non sopporta ulteriore intensificazione di treni e di tonnellaggio trasportato, anche se si vuole di difetto di tracciato, come sulla linea Roma-Napoli, si impone la necessità di costruire una seconda linea. In cambio di questa soluzione vi è quella di elettrificare la vecchia linea la quale vedrà aumentata la propria potenzialità nel rapporto, ordinariamente, di uno a tre. Così si ha che con la trazione a vapore, occorre nella migliore ipotesi una

quantità doppia di binari per trasportare al massimo lo stesso tonnellaggio che verrebbe trasportato con la linea elettrificata.

L'esperienza ha poi dimostrato che l'elettrificazione per la massima parte delle linee, purchè sia fatta bene e con la voluta economia finisce per diventare conveniente anche dal lato economico, come dimostrano i risultati delle linee delle ferrovie dello Stato, quantunque inoltre si sia speso più di quello che si doveva.

In questi ultimi anni si sono elettrificate diverse ferrovie secondarie; la Vesuviana, la Biellese e la Sangritana. Orbene, l'immediato effetto dell'elettrificazione è stato un notevole miglioramento dell'esercizio e l'inizio di un periodo di reddito assai superiore al precedente.

La convenienza economica della trazione elettrica, particolarmente nei nostri confronti, è anche dimostrata indirettamente dal fatto che nazioni ricchissime di carbone come l'Inghilterra e gli Stati Uniti elettrificano le proprie ferrovie. Sappiamo bene che in quei paesi il carbone costa infinitamente meno che da noi. Uno studioso inglese di elettrificazione, sir Ph. Dawson, che è membro del Parlamento, afferma in un suo recente notevole studio che in Inghilterra è necessaria la completa elettrificazione delle ferrovie. Eppure in Inghilterra l'energia elettrica è prodotta prevalentemente da centrali termiche, cioè bruciando carbone.

Posso citare altri esempi molto istruttivi. Nella Virginia meridionale la linea a trazione elettrica da Vivian a Bluefield lunga 75 chilometri esercitata dalla Norfolk and Western Railway, traversa una regione carbonifera e serve principalmente pel trasporto di carbone.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Passa per un lungo tunnel a forti pendenze, dove la trazione a vapore era molto difficoltosa. E ci può essere anche una ragione economica, siamo d'accordo.

GAI SILVIO. La compagnia Virginian Railway elettrifica in questo momento tra Roanoke a Mullens una linea di 200 chilometri; il cui traffico per 9 decimi è costituito dal carbone delle miniere di New Rivier e Pocakoutos che viene trasportato ai porti dell'Atlantico. La trazione elettrica in questi casi consente una tale diminuzione nelle spese di esercizio da coprire tutti gli oneri che derivano dalle spese d'impianto per quanto siano ingenti.

Tenuto conto ora che negli Stati del West il prezzo del carbone si aggirava prima



della guerra da uno a due dollari la tonnellata, si comprende che il successo dell'elettrificazione si deve ricercare nella forte riduzione delle spese accessorie e nell'utilizzazione migliore del personale e del materiale, anziché nel risparmio della spesa per il carbone.

Si deduce da questo che la spesa pel combustibile non esercita la funzione principale nel conto economico.

Vengo ora al problema tecnico. Certo non è questa la sede più opportuna per una discussione di questo genere, ma d'altra parte è anche necessario che qualche elemento di carattere tecnico venga messo in evidenza pel collegamento con il fattore economico, e perchè questi elementi potranno essere utili a mettere in luce certi fatti che l'opinione pubblica non riesce a spiegarsi. Non porterò cifre o termini astrusi, ma dirò quale secondo il mio parere, è il modo per risolvere questo importantissimo problema.

Fu errore gravissimo nel 1919 di parlare di 6000 chilometri di linee da elettrificare. Quella non fu tecnica; fu demagogia.

Bisognava invece porre semplicemente il problema che in Italia tutte le linee devono essere elettrificate.

Si dovevano poi classificare le varie linee dividendole in categoria a seconda della maggiore o minore convenienza di elettrificarle rapidamente, poi stabilire un certo numero di chilometri da elettrificare ogni anno, stabilendo tale dato in base ad una spesa non eccessiva per il bilancio ferroviario, alle possibilità da parte delle ferrovie di armare le linee di contatto, di preparare gli elettromotori.

Ora si ritiene dai tecnici che il numero di chilometri da elettrificare ogni anno dovrebbe aggirarsi fra i 200 ai 300.

A quest'ora dal giorno che fu varato il programma colossale restato sulla carta si sarebbero elettrificati oltre 1000 chilometri, mentre non siamo giunti nemmeno a cento.

Così anche per le ordinazioni di elettromotori si sarebbe potuto dare un lavoro modesto, ma continuato, alle fabbriche specializzate, che in Italia sono in tutto 6, migliorando in questo modo la produzione, con il renderla sempre più specializzata e in conseguenza più economica.

Invece, nel 1919 e nel 1920 si ordinarono centinaia di locomotori, pretendendo delle consegne inverosimili, da ditte ancora disorganizzate dalla guerra e dalla demagogia rossa che imperava. Si chiamarono a costruirli ben nove ditte, alcune delle quali, per non essersi mai occupate di quelle costruzioni,

non avevano alcuna esperienza. Poi si sospesero le ordinazioni e ora le fabbriche non hanno più lavoro.

Come conseguenza si è avuta la disorganizzazione, particolarmente degli uffici tecnici e delle maestranze specializzate, con la perdita dell'esperienza e della specializzazione che si era acquisita.

Probabilmente a un tratto si pretenderà di riprendere il lavoro con consegne ristrette, quando negli stabilimenti c'è ancora tutta la particolare organizzazione da rifare.

Chi conosce appena, anche superficialmente, che cosa sia l'organizzazione di una grande industria di costruzioni, e la nostra burocrazia, mi duole dirlo, non ne conosce assolutamente nulla, sa come l'ufficio studi ne sia la parte più importante, più delicata e più costosa.

In tali uffici si coordina l'esperienza costruttiva, si ricerca, si prova si esercita critica utile su quello che fanno gli altri; esso rappresenta insomma il cervello dello stabilimento, e il lavoro che vi si produce è la parte più gelosa e costosa di tutta la produzione.

La nostra burocrazia ferroviaria ignora tanto questa cosa elementare da pretendere che studi e progetti presentati da ditte specializzate possano poi essere affidati ad una qualsiasi officina, non importa se questa abbia mai costruito elettromotori. Questa è una cosa assurda. Come pretendere che una ditta che ha fatto una lunga esperienza, che ha speso somme enormi, milioni, per arrivare a risultati concreti, debba consegnare tutto questo suo patrimonio ad un terzo qualunque, che probabilmente non ha speso un centesimo per farsi una sua esperienza?

Tutto ciò è il prodotto della nessuna organicità nel concepire il programma, anzi, come si è visto della mancanza di un programma di elettrificazione, e del procedere con pericolose alternative che massacrano l'industria.

Le ferrovie dello Stato non devono poi occuparsi di costruire nè centrali, nè linee, non è il mestiere loro; lascino fare all'industria privata. Gli uffici ferroviari giudicano di poter studiare essi tutto quanto occorre agli impianti, compresi gli elettromotori. L'esperienza costruttiva, onorevole ministro, non si acquista che nell'ambiente degli uffici e delle officine dei grandi stabilimenti.

Mi osservava argutamente un nostro valoroso specialista in costruzioni elettroferroviarie...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Chi è? Mi dica chi è.

GAI SILVIO. (Glielo dirò in seguito) ...che non si diventa abili costruttori per decreto Reale o ministeriale.

E noi assistiamo così giornalmente allo sperpero di milioni da parte dello Stato per alcune costruzioni che all'atto pratico non rispondono alle esigenze più modeste dell'esercizio, e che l'Amministrazione deve con i propri mezzi rimediare per avere essa imposto alle ditte costruttrici non solo i tipi ma anche tutti i dettagli delle costruzioni e tolto quindi loro ogni responsabilità.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Quali sono?

GAI SILVIO. Rispondo subito. È di questi ultimi tempi la sostituzione completa degli alberi motori di tutta una serie di locomotori nei quali dopo pochi giorni di servizio si produceva lo scalettamento delle manovelle, con una spesa di parecchi milioni; ed è tutt'ora allo studio e in esperimento la modificazione di tutta la sospensione elastica di un altro gruppo nuovissimo di elettro-motori che perdono durante il viaggio le molle e gli accessori della sospensione. Sono i giovani ingegneri ferroviari che fanno la loro esperienza a carico dello Stato.

E che cosa deriva da questo? Che nessuno è a conoscenza di quel che accade perchè gli uffici progettanti sono in fondo gli stessi che devono mantenere in servizio questi elettro-motori, e naturalmente hanno tutto l'interesse a coprire le deficienze e gli errori che fossero stati commessi.

I tecnici ferroviari abilissimi e competentissimi nell'esercizio dovrebbero limitarsi a proporre i temi all'industria privata, così come fa la marina da guerra.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Si metta d'accordo col relatore, onorevole Belluzzo. Mi pare che non siano della stessa opinione.

GAI SILVIO. Non è detto che dobbiamo essere della stessa opinione, perchè portiamo lo stesso distintivo.

La marina da guerra affida ai nostri cantieri lo studio persino delle navi da battaglia secondo i requisiti che sono fissati dai valorosi marinai che le devono poi adoperare; non si avrà difficoltà ad ammettere che una corazzata è ben più importante di un locomotore elettrico.

Ora vengo brevemente alla questione fondamentale del sistema migliore di trazione. Anche questo è un argomento che qui si tratta male. Mi limiterò a dire che

sembra strano si voglia insistere in un sistema, il trifase, che nessun'altra nazione ha adottato, e che l'enorme maggioranza dei tecnici ritiene, intendiamoci, non difettoso, ma superato, il che è un'altra cosa, ed è notevolmente più costoso del sistema a corrente continua che tiene un primato indiscusso e che avrebbe soppiantato anche il sistema monofase adottato in Germania e in Austria prima dei progressi enormi del sistema a corrente continua. (*Interruzione del ministro delle comunicazioni*). Ad ogni modo il sistema monofase è notevolmente più conveniente ed economico del trifase.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Lo stiamo provando anche noi sulla Benevento-Foggia.

GAI SILVIO. La questione è che manca un criterio direttivo nella elettrificazione e manca una direzione unica che bisognerebbe inserire nell'argomento ferroviario. Guardate che in tutti i paesi dove la questione del sistema è stata affrontata le Commissioni nominate allo scopo hanno concluso per il sistema a corrente continua (*Interruzione del ministro delle comunicazioni*): Francia, Belgio, Olanda, Inghilterra.

In Inghilterra c'è qualche estensione di impianti esistenti a corrente monofase (*Interruzione del ministro delle comunicazioni*). In Francia le reti della Paris-Lyon Méditerranée, e in Olanda la Rotterdam-l'Aia-Scheveningen da monofase saranno trasformate a corrente continua ad alta tensione. Del resto da indagini accurate fatte dall'Associazione americana delle ferrovie, risulta che il 98 per cento delle linee a corrente trifase è in Italia.

Ora oltre a queste nostre linee vi sono soltanto la linea Gergal-Santa Fè in Ispagna di 22 chilometri e la linea Cascade della Great Northern Railway nell'America del nord di 6 chilometri e mezzo. Non c'è altro.

Ho detto prima che sarebbe necessario inserire nell'Amministrazione ferroviaria una direzione unica che trattasse questo problema. Nel passato vi fu un tentativo, ma abortì non per colpa dall'idea, che è sana e retta, ma delle persone che non si seppero tenere a freno dalla Direzione generale delle ferrovie. Del resto si trattava di un tentativo incompleto, perchè il servizio trazione rimase per esempio sempre indipendente.

Vi ho indicato l'esempio della Svizzera, che ha ottenuto risultati positivi, adottando criteri industriali, mentre da noi si parla ancora di sperimentare, per esempio, la linea Benevento-Foggia con il sistema a corrente

continua alta tensione come di cosa di prossima attuazione; ma sono discorsi che sentiamo fare dal 1920 in poi, mentre non si procede mai ad una concreta realizzazione di tale progetto.

Non si comprende perchè non si debba elettrificare la linea Roma-Napoli, che si può chiamare la linea delle montagne russe. La elettrificazione sarebbe certamente la sua fortuna, perchè renderebbe non sentita la difettosità del tracciato altimetrico e permetterebbe di raggiungere Napoli in tre ore, mentre ora se ne impiegano 4 e mezza. Ora per concludere su questo argomento tecnico vi dirò che cosa risulta dalle statistiche. In tutto il mondo, in questo momento, esclusa l'Italia: sono in costruzione 2694 chilometri, di linee a corrente trifase; 2131 chilometri a corrente continua ad alta tensione, 1555 chilometri a corrente monofase. È un sistema che raccoglie i pregi e in parte i difetti del monofase e del trifase. Nessuna linea a corrente trifase è in costruzione. Questo mi pare sia abbastanza significativo.

Egredi colleghi, una discussione tecnica non ha certamente bisogno di perorazione, che sarebbe una stonatura; però è lecito di affermare che problemi tecnici di questa portata dovrebbero interessare assai più che le spappolature politiche, che ci hanno afflitto e ci affliggono continuamente (*Approvazioni*). Invece vedo che i grandi problemi tecnici lasciano tutti indifferenti. Costato che il pubblico si interessa della Camera quando qui dentro si fa a cazzotti. Quando invece si discutono argomenti importanti, che investono tutta l'economia nazionale, il pubblico preferisce andarsene al caffè. (*Commenti*).

Io credo che il fascismo, lasciando a a chiunque piaccia di bizantineggiare, e di prendere dimora su questo o su quel colle, dovrebbe occuparsi di problemi concreti di lavoro, voltando le spalle a tutti gli insulsi parolai. In ciò consiste veramente la ricostruzione della Patria. Il resto è retorica vana o farsa non degna di gente seria amante realmente il proprio paese. Lei, onorevole ministro, che ha oltre alle spalle buone, anche la mente capace di comprendere e di risolvere questi poderosi problemi, vi si applichi e si acquisterà una veramente solida benevolenza. (*Applausi — Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** L'onorevole Crollalanza ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera riconosciuta l'importanza nazionale del completamento del doppio bi-

nario Bologna-Brindisi, confida che il Governo vorrà disporre per la sollecita e generale intensificazione delle opere, cominciando col procedere all'armamento dei tronchi, ove furono eseguite le opere principali, e disponendo per le opere preliminari sul tratto Bari-Brindisi ».

Ha facoltà di svolgerlo.

**CROLLALANZA.** Cercherò di essere breve, secondo la raccomandazione dell'onorevole Presidente, tanto più che il problema che illustrerò si raccomanda da sé. Eviterò anche di fare un quadro generale dei bisogni ferroviari del Mezzogiorno, poichè se qui alla Camera noi meridionali veniamo a parlare dei nostri bisogni, prospettandoli nel loro insieme, inquadrandoli in un piano organico, ci si accusa di chiedere troppo o di non saper chiedere; se invece veniamo a trattare una delle tante questioni che ci appassionano, allora non è difficile che ci sentiamo dire, da alcuni colleghi, che facciamo del campanilismo pericoloso.

Eviterò quindi di cadere sia nell'uno che nell'altro inconveniente, e mi occuperò di un problema essenzialmente nazionale; il quale riguarda diverse regioni ed un tronco ferroviario che scendendo da Bologna a Brindisi, può considerarsi il cordone ombelicale fra l'Italia settentrionale e quella meridionale.

Però ritengo, onorevoli colleghi, che sia necessario chiarire un equivoco antipatico; nel quale si cade alcune volte in questa Camera, ed è doloroso dirlo, in questa Camera fascista.

Se qui si parla di interessi di zuccherieri, di industria pesante, di bonifiche padane, di triangoli, e non solamente nel campo politico, ma anche in quello tecnico, di direttissime, o di altre opere pubbliche del Nord, giustamente si afferma e si sostiene che si prospettano problemi nazionali; ma se noi meridionali, che indiscutibilmente facciamo parte di una buona grossa metà dell'Italia, veniamo a parlare di strade della Calabria, di acquedotti, di bonifiche nella Capitanata o nel Salento, di zone terremotate, di traffici coll'altra sponda, o di quello che costituisce l'essenza della nostra vita economica, cioè dell'agricoltura, e magari, difendendo l'agricoltura ci occupiamo del trattato commerciale con la Germania, allora ci si accusa di fare del campanilismo oppure dell'antagonismo pericoloso al rafforzamento dello spirito unitario della Nazione.

Ci si mette così in condizioni di preconcetto verso la Camera, e si allontana la cono-

scenza e la comprensione dei nostri problemi. (*Commenti*).

Tutto ciò deve finire. Al Mezzogiorno, così come vuole il Duce, bisogna rivolgersi con altro animo e con nuova mentalità.

Noi veniamo, in questa Camera, non come dei pezzenti che cercano la carità (*Segni di diniego — Commenti*), ma come gente che mette sul tavolo anatomico brandelli di carne viva, che son costati anni ed anni di dolore, vergognosi abbandoni, pietosi compromessi, e che dal chirurgo ormai attende la salute e la piena vitalità.

Sarà questo il modo migliore per rafforzare in Italia lo spirito unitario! (*Approvazioni*).

Prospettate queste premesse doverose, verrò dunque al problema, di cui intendo occuparmi.

Non è la prima volta che in questa Camera (se ne è occupato per il passato l'onorevole Salandra), si parla del raddoppio del binario tra Bologna e Brindisi.

Questi lavori rappresentano oggi il più importante problema ferroviario.

Noi possiamo considerare la ferrovia che da Bologna scende giù fino a Gallipoli, come la spina dorsale del sistema ferroviario italiano.

La necessità di questo doppio binario risultò alla stessa Società Adriatica, fin da quando fu costruita la ferrovia.

Lo stesso bisogno è stato riconosciuto dall'Amministrazione statale, che non indugiò ad intraprendere gli studi e che, in questi ultimi tempi, eseguì in questo o quel tratto anche delle opere.

L'Amministrazione ferroviaria si preoccupò principalmente del raddoppio del binario, come inizio della messa in efficienza di tutta la grande linea, sui tratti: Ancona-Galleria Varano, Archi-Foggia, Santo Spirito-Bari, perchè quei tratti rappresentano il respiro indispensabile al movimento delle stazioni principali, che sono sulla linea.

*Una voce a destra.* Anche il tratto di Varano.

CROLLALANZA. L'ho ricordato!

La costruzione del doppio binario Bologna Brindisi costituisce un'aspirazione decenne delle nostre popolazioni, ed è stata oggetto di numerosi voti al Governo da parte delle nostre Camere di commercio, di Enti, di amministrazioni provinciali e comunali, rappresentando una esigenza inderogabile, specialmente delle classi economiche.

Se si tiene presente che in alcuni mesi dell'anno, specialmente durantela campagna vi-

nicola, o quella olearia, oppure nel periodo intenso delle esportazioni delle primizie, od infine di estate quando la stagione balneare è in piena efficienza sulle coste degli Abruzzi e delle Marche, la linea è congestionata, con grave danno dell'economia generale del Paese, si comprenderà la insistenza, con la quale le popolazioni adriatiche chiedono il completamento del doppio binario.

Ricordo inoltre alla Camera, onorevoli colleghi, che forse una delle ragioni principali per cui fu spostato lo sbocco della valigia delle Indie da Brindisi a Marsiglia, fu la mancanza dei raddoppi del binario.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. No, no; è una questione della quale mi sono occupato profondamente.

CROLLALANZA. Sono state, è vero, prospettate dal Governo inglese e dagli organi interessati altre ragioni, che saranno validissime.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Furono varie.

CROLLALANZA. Non esclusa la guerra, ma indiscutibilmente, onorevole ministro, se noi avessimo già raddoppiato il binario, cessata la guerra, saremmo stati in ben altre condizioni per poter richiedere che la Valigia delle Indie ritornasse al suo vecchio sbocco.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Nei riguardi della Valigia delle Indie l'Amministrazione ferroviaria era pronta a fare qualunque sacrificio, perchè tornasse a Brindisi.

CROLLALANZA. Il maggiore sacrificio consiste precisamente nel raddoppio del binario. Ho già detto che la linea, specialmente nel tratto pugliese, è congestionata, sia per il traffico con l'Alta Italia, che per quello con Napoli e Roma. In alcuni periodi dell'anno, quando c'è la campagna del vino o dell'olio la congestione raggiunge il massimo.

La Valigia delle Indie...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. La Valigia delle Indie non ha mai subito ritardi sulle nostre linee fino a che è andata a Brindisi. È andata benissimo, tanto che il Governo inglese non ha mai potuto eccipire niente. Vi sono altre ragioni...

CROLLALANZA. Non lo escludo. Oggi però non si può più andare avanti con lavori a spizzico in questa o quell'altra regione.

Occorre la ripresa generale delle opere su tutta la linea, da Ancona a Bari, sia procedendo all'armamento, dove sono state eseguite le opere di arte e le sedi, sia ini-

ziando le opere preliminari ove mancano completamente.

Tale necessità è resa più impellente dalla importante funzione economica che la stessa linea è chiamata ad esercitare, di fronte all'altra sponda, di fronte all'Oriente. (*Approvazioni*).

Noi siamo ammaestrati e sospinti dalla guerra.

Fu anche detto nel passato che il raddoppio ferroviario Bologna-Brindisi potesse anche non essere la più utile delle costruzioni ferroviarie, tenuti presenti i pericoli cui è esposta tutta la nostra costiera. La guerra ha dimostrato invece che la costa nostra con i treni armati si difende egregiamente. Quindi anche la vecchia preoccupazione non ha più ragion d'essere. Ma la guerra ha dimostrato anche un'altra cosa: che per poter svolgere un intenso traffico militare e per avere i treni armati in continua efficienza, sulla linea adriatica ad un solo binario, bisogna posporre le esigenze del commercio. Ciò vuol dire che in periodi eccezionali quella linea, per i bisogni sia commerciali che militari, non è più in condizioni da poter funzionare con un solo binario.

Ciò che sovrasta, però, su tutte le considerazioni è il problema d'Oriente. Io sento parlare, e non ne sarò geloso come barese, del porto orientale di Ancona.

Ammetto che quel porto o altri secondari dell'Italia centrale possano avere un simile compito, che è riservato in gran parte a Bari ed alla Puglia.

Tutti questi sbocchi, tutte queste necessità, che si delineano sulla nostra costa, non possono che affermare una grande verità, che da tempo vado ripetendo, e cioè che la economia italiana gravita oggi essenzialmente e fatalmente verso l'Adriatico. Noi dobbiamo quindi potenziare la struttura ferroviaria e marittima sul versante adriatico, per mettere in condizioni l'economia nazionale di lanciarsi arditamente nelle competizioni del Mediterraneo, ove già altre nazioni, in condizioni più fortunate di noi, ci contendono il passo, allo scopo di impedirci la ripresa di quel primato, che abbiamo già altre volte avuto in Levante. (*Approvazioni*).

Ma si dice, onorevole ministro, che il bilancio non consente di poter procedere ad una ripresa generale di queste opere, e quindi bisognerebbe continuare nel sistema passato, procedendo nei lavori a spizzico. Ciò, se, indiscutibilmente, rappresenta un passo avanti,

sia pure di lumaca, non risolve il problema, nè dal punto di vista tecnico, nè da quello economico perchè, onorevole ministro, pensi che ogni ritardo nella costruzione del doppio binario tra Bologna e Brindisi, è un danno incalcolabile che si apporta alla rinascita del Paese.

Ora è buona economia fare delle grandi spese, quando queste grandi spese, a breve scadenza, son destinate a rendere il mille per cento. Quindi insisto perchè non si proceda nel sistema, adottato fino ad oggi, dei lavori saltuari nel tratto Foggia-Bari, o Galleria di Varano-Ancona, o in questa o in quell'altra zona, ma si riprendano generalmente i lavori su tutta la linea e si stanziino in bilancio i fondi necessari,

Con lo sviluppo completo delle opere non solamente si fronteggiano i bisogni delle popolazioni costiere, ma si servono gli interessi della intera nazione.

Attualmente lo Stato dei lavori, onorevole ministro, è questo: sul tronco Ancona-Galleria di Varano è già stata eseguita la sede stradale e sono state costruite le opere d'arte: mancano i lavori di armamento. Dalla Galleria di Varano a Osimo non si è fatto nulla. Da Osimo a porto Civitanova c'è già la formazione della sede e sono eseguite le opere d'arte; lo stesso dicasi da Cupra Marittima a Grottammare. Da Grottammare a San Benedetto non si è costruito che un ponte. Da San Benedetto a porto d'Ascoli sono fatti gli spostamenti di terra e le opere d'arte, ma non si è proceduto all'armamento. Sul tratto porto d'Ascoli-San Severo, non si è fatto nulla. Sul tratto San Severo-Archi, sono espletati i lavori di terra e le opere d'arte, ma mancano quelli di ampliamento delle stazioni e di armamento della linea. Sul tratto Archi-Foggia manca solo l'armamento. Il tratto Foggia-Incoronata è completamente eseguito. Sul tratto Incoronata-Bari, si è proceduto alla costruzione della sede stradale. Inoltre si sono eseguite le opere d'arte sul tronco Incoronata-Barletta e su quello Molfetta Bari, ma tali opere sono ancora da farsi sul tratto Bisceglie-Molfetta. Ora è necessario che sul tronco Incoronata-Bari, dove i lavori stradali sono compiuti e mancano solo poche opere d'arte, si proceda senz'altro all'armamento della linea che importa una spesa complessiva di 50 milioni.

Onorevole ministro, lo so, siamo d'accordo: noi dovremmo sempre rivolgere i nostri discorsi all'onorevole De' Stefani, anche quando non si parla sul bilancio delle finanze...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. L'ho già fatto.

CROLLALANZA. ...Sono convinto che l'onorevole Ciano è compenetrato perfettamente di quello che chiediamo, ma bisognerebbe che se ne compenetrasse anche l'onorevole De' Stefani; altrimenti i quattrini non vengono fuori...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ne è compenetrato anche lui.

GAI SILVIO. In teoria!

CROLLALANZA. Onorevole ministro, la spesa complessiva per il completamento del doppio binario da Bologna a Bari è preventivata in 330 milioni di lire. Effettivamente è una cifra considerevole, ma tale da non dover spaventare la Camera, nè tanto meno il Governo, se si considera che non più tardi di due settimane fa abbiamo approvato la conversione in legge di un decreto che stanziava altri 100 milioni per la direttissima Bologna-Firenze, opera necessarissima, ma certo meno redditizia alla economia nazionale, e comunque interessante un numero inferiore di regioni.

Mi sembra poi sia giunto il tempo, onorevoli colleghi, di preoccuparsi della ulteriore esecuzione della grande opera, nel tratto Bari-Brindisi, poichè su quel tratto si è ancora nel campo degli studi e non si sono fatti neppure gli espropri. Sono lieto di dover sottoporre io, all'attenzione del ministro, la necessità del prolungamento di quel tratto di linea, poichè sono barese e non brindisino, e quindi non vengo a fare quistione di carattere locale: l'interesse del porto di Brindisi riguarda l'economia generale del paese, oltre che quello della regione.

Sulla linea Bari-Brindisi vi sono centri industriali di primissimo ordine, come Monopoli; vi sono centri pescherecci, di notevole importanza, come Mola; vi è un porto di importanza eccezionale, quale Brindisi che, con Bari, si assomma il compito di una funzione di primissimo ordine verso l'Oriente.

Si sbaglierebbe, quindi, nel voler limitare il doppio binario fino a Bari.

La direttissima Bologna-Brindisi, quando fosse eseguita fino a Bari, non agevolerebbe il ripristino della Valigia delle Indie attraverso l'Italia e non completerebbe l'ossatura principale del sistema ferroviario italiano.

Ed avrei finito su questo problema.

Credo che non debba spendere altre parole, per richiamare l'attenzione del ministro il quale, indiscutibilmente, è compenetrato della necessità che ho prospettato.

Il raddoppio del binario Bologna Brindisi è il problema fondamentale ferroviario dell'Italia di oggi e rappresenta forse la valvola dello sviluppo economico del nostro Paese, essendo il rapido strumento di collegamento tra l'industria del Nord e l'agricoltura del sud, nonchè lo sbocco naturale dell'Europa centrale verso l'Oriente.

Raccomando perciò senz'altro questo problema, onorevole ministro, alla sua intelligenza, alla sua benevolenza, al suo cuore di uomo di Stato e di soldato.

Dico anche al suo cuore di soldato, perchè lei, che ha fatto la guerra in Adriatico, conosce certamente la febbre di passione e di attività che caratterizza le nostre popolazioni costiere, meravigliose sia nello slancio patriottico che nell'ordinamento dei traffici e del commercio (*Approvazioni*).

Desidero richiamare poi l'attenzione del ministro su un altro aspetto del problema ferroviario, che riguarda la nostra regione, e cioè sulla condizione in cui si trovano le stazioni ferroviarie da Foggia a Brindisi, ed oltre.

Quelle stazioni sono presso a poco nelle condizioni in cui si trovavano allorchè furono costruite; eppure servono comuni, quali Barletta, Bisceglie, Trani, Molfetta, Giovinazzo, Mola, Monopoli, Brindisi, che sono indiscutibilmente in continuo sviluppo economico e che danno un traffico di merci e viaggiatori in continuo aumento.

Nulla si è fatto, in questo campo, tranne che l'ordinaria manutenzione, o quei piccoli lavori indifferibili che sono stati suggeriti dagli stessi tecnici della Amministrazione; eppure vi sono delle proposte che rispondono ai giusti voti espressi dalle popolazioni e che non trovano ancora attuazione.

Non vorrei che rimanessimo nel campo degli studi, onorevole Ministro. Ci sono stazioni, che non ancora hanno un adeguato piano di carico e scarico: cito Monopoli dove, in dieci anni, si sono create un numero considerevole di industrie, che prima non esistevano.

La stazione, però, è sempre quella.

Queste non sono pretese esagerate delle popolazioni; sono necessità, che non si possono più dilazionare.

Confido quindi che l'onorevole ministro vorrà preoccuparsi anche di questo aspetto del nostro problema ferroviario.

E trascurato, per concludere, di accennare a quelle che sono le condizioni generali del movimento ferroviario del Mezzogiorno; trascurato di proposito, perchè vorrei evitare alla Camera una esposizione dolorosa. Tale espo-

sizione mi costringerebbe naturalmente a dire che all'infuori della linea Foggia-Brindisi, cioè dello schienale del sistema ferroviario italiano, tutti gli altri tronchi, anche quelli di importanza eccezionale, come quello Bari-Taranto, che collega Roma ad una grande base navale, sono in condizioni pietosissime per orari, per coppie di treni, e per materiale messo a disposizione.

Tutto questo, onorevole ministro, non può durare. Noi del Mezzogiorno non dobbiamo rappresentare il magazzino, dove si mettono i ferri vecchi.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Contro questo protesto! Non posso permettere che si dica questo, perchè non risponde a verità!

CROLLALANZA. Permetta, onorevole ministro. Sono costretto, a dovere insistere su quello che ho detto precedentemente. Gradirei che, nei suoi viaggi, si ricordasse di attraversare, per esempio, la linea Gioia-Rocchetta-Sant'Antonio, la Spinazzola-Barletta o anche la Bari-Taranto, s'intende non con il direttissimo di Roma!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. E allora vada sulla Massa-Follonica e sulla Campiglia-Piombino, e troverà che il materiale non è diverso!

CROLLALANZA. Onorevole ministro, lei non vorrà mettere alla stessa stregua il tratto Bari-Taranto, che ha importanza nazionale, con quelli cui ha accennato.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non ci sono mica le direttissime dappertutto!

CROLLALANZA. E io ho finito, onorevoli colleghi: ma, prima di chiudere queste mie osservazioni, voglio richiamare l'attenzione della Camera sulla importanza eccezionale che oggi rappresenta la Puglia in Italia.

Oggi noi siamo lieti di poter venire qui a parlare, non solo a nome della nostra regione, ma a nome anche degli interessi nazionali, che ci sono stati affidati.

La funzione nazionale di Bari è stata compresa e riaffermata da Benito Mussolini. Questo va a suo titolo di vanto, e noi gliene siamo grati.

Ritengo, però, che tale funzione non potrebbe potenziarsi se non trovasse concordi i Ministeri tecnici nell'apprestare i mezzi per fare di Bari e della Puglia veramente quel ponte gittato nell'Adriatico, verso il Mediterraneo, senza del quale non sarà possibile una effettiva ripresa della

espansione della nostra civiltà nel Levante. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Barduzzi.

BARDUZZI. Onorevoli colleghi, poichè sono persuaso che l'Amministrazione ferroviaria italiana si incammini ad essere una delle migliori d'Europa e che oggi sia superata soltanto da quelle di alcuni Stati più di noi ricchi di risorse naturali e di mezzi economici, e siccome essa è fornita di tecnici e di personale di alto valore, credo ora opportuno di segnalare brevemente, senza entrare troppo nei particolari scientifici per non essere stucchevole, alcune questioni di natura tecnica che debbono condurre a quel perfezionamento del servizio, e a un rapido orientamento verso le esigenze moderne, da portare il nostro Paese anche in questo campo, all'altezza che gli compete.

Accenno prima di tutto alla questione ormai tanto discussa dei passaggi a livello. Essa ha molto appassionato l'opinione pubblica, e va trattata severamente dal punto di vista tecnico.

Il criterio sin qui seguito che si debbano mettere dei sorveglianti ad ogni passaggio a livello, è indubbiamente antiquato. Vi sono nazioni che hanno studiato assai bene il problema sotto l'assetto meccanico ed hanno raggiunto risultati apprezzabilissimi.

La segnalazione elettrica è già in uso in Svizzera e vi ha dato ottimi risultati anche dal punto di vista economico.

Ritengo che l'impiego di personale finisca per costituire per lo Stato un aggravio superiore a quello che potrebbe apportare un sistema di segnalazione elettrica o meccanica. Questo problema va quindi studiato dai nostri tecnici; e la nostra industria può oggi fare proposte di convenienza economica, alla pari di quella di altre nazioni.

Credo che soltanto in quei casi in cui il movimento agli incroci è oltremodo intenso, convenga conservare la sorveglianza personale. Negli altri casi, si dimostrano più convenienti le segnalazioni automatiche.

Vengo ora ad un altro problema che, oggi deve essere risolto, è quello dell'aggancio automatico. Anche di questo da noi si è molto parlato mentre in altri paesi è un fatto compiuto. Applicandolo anche in Italia, apporterebbe una ulteriore riduzione di personale. Neanche su questo punto voglio entrare in particolari tecnici, perchè sarebbe cosa troppo complessa, ma vi richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro affinchè sia preso in seria considerazione.



Voglio parlarvi ora delle carrozze viaggiatori. Molta parte del nostro materiale rotabile per il servizio viaggiatori non corrisponde più alle esigenze moderne. Voi direte che dipende da ragioni di finanza; lo so; però nelle nuove costruzioni (e se ne fanno ogni anno) teniamoci al corrente dei criteri più moderni ed abbandoniamo per esempio la carrozza viaggiatori a sportelli multipli, che non ha fatto buona prova: è molto costosa per la manutenzione, va soggetta a frequenti avarie, mentre il pubblico preferisce il sistema a corridoio colle entrate alle estremità, e adottiamo anche per le seconde i sei posti per ogni scompartimento, perchè praticamente otto persone ci si trovano ben di rado.

Bisogna anche studiare meglio la ventilazione e la disinfezione; quest'ultima con degli spruzzatori ad aria compressa.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Per ora si pensa alla pulizia.

PANUNZIO, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. Prima il necessario e poi il lusso.

BARDUZZI. Credo che non si tratterebbe di una spesa eccessiva, e risparmierebbe del personale.

Un'altra necessità che si basa su di una sempre più sentita è quella delle carrozzerie. Oramai, moltissime persone sono costrette a viaggiare di notte. Noi siamo purtroppo ancora vassalli di una compagnia straniera che ha in circolazione sulle nostre linee delle magnifiche carrozze, ma troppo pesanti e quindi tali da ridurre la potenzialità di trasporto dei treni. Bisogna quindi provvedere a costruzioni prettamente italiane, altrettanto comode ma più leggiere, adatte dunque alle nostre linee. Per tal modo si potranno abbassare anche i prezzi.

Vorrei peraltro che si accelerasse la applicazione del principio di uniformare il tipo del materiale di trazione e soprattutto ad avere materiale di esclusiva provenienza nazionale. Durante la guerra siamo stati costretti a comperare locomotive da fabbriche straniere.

L'esperienza ci ha dimostrato che il rifornimento dei pezzi di ricambio, la maggiore lunghezza delle riparazioni, ecc., di questo materiale di provenienza straniera finiscono per essere un onere grave per lo Stato e che quindi è sempre più conveniente rivolgersi alla nostra industria.

Anche nei carri-merci occorre portare modificazioni di natura tecnica. Ho sentito avanzare più di una volta l'idea che venga

cambiata la colorazione. Sembra un particolore banale, ma effettivamente la colorazione mattone è più costosa che quella a fondo grigio. In Italia vi sono molte gallerie e quindi molto fumo lungo la linea e la colorazione mattone resiste meno. Adottando una nuova colorazione si dovrebbe procedere più di rado alla riverniciatura, ricavandone un risparmio notevole.

Debbo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla necessità di aumentare il numero dei carri refrigeranti. La tecnica moderna ha dimostrato che si possono avere impianti a basso prezzo.

Per un vagone ferroviario per mantenerlo ad una temperatura di 2 gradi basta un impianto di sette od otto mila frigorifici. Con una spesa relativamente tenue si possono fare impianti.

Questi carri refrigeranti gravano immensamente sull'esportazione del pesce, del pollame e delle frutta.

Una necessità pure sentita è quella dei carri-cisterna; anche di questi andrebbe aumentato il numero. Segnalo in proposito un inconveniente che si manifesta ogni anno: nella Venezia Tridentina si produce un ottimo vino e durante la stagione della vendemmia si esporta molto mosto perchè in Svizzera in Germania e nell'Austria si usa fare in questa stagione la cura del mosto. Questo deve essere trasportato in determinati giorni e non può sostare perchè si altera; è necessario quindi di avere per quel periodo un numero rilevante di carri-cisterna, che possono favorire lo sviluppo di questo importante ramo dell'esportazione. Il loro numero è stato, invece, sempre insufficiente alla bisogna.

Un altro problema di più modeste proporzioni, ma non meno importante, riguarda i carri per il trasporto del pollame vivo che, sui mercati della Germania della Francia dell'Austria è assai più apprezzato di quello morto.

Un altro problema ancora è quello della sostituzione, e, possibilmente, della rapida eliminazione di tutti i materiali di preda bellica.

Abbiamo ricevuto dall'Austria e dalla Ungheria del materiale in pessime condizioni; le spese per il suo rifacimento sono state notevoli.

Ritengo che molta parte di esso non convenga più conservarlo in uso perchè si trova in uno stato di decadimento che importa una spesa annuale superiore alla resa economica.

Accennerò ora all'importante questione delle officine private di riparazione che sono



oggi numerosissime; conviene allo Stato di mantenere in vita tutte queste officine?

Ogni anno, lo Stato viene assalito dai rispettivi proprietari per avere ordinazioni, mentre i bisogni dello Stato vanno diminuendo perchè il parco veicoli si va a mano a mano assestando; d'altronde lo Stato possiede le proprie officine e le squadre di rialzo; esso ha ora un buon personale operaio, ed è giusto che si dia a questo la precedenza.

Viene dunque di domandarsi se convenga ancora rivolgersi per certe riparazioni alle officine private, quando le stesse riparazioni possono essere fatte e con economia, dalle nostre squadre di rialzo. Il personale ferroviario può fare bene da sé per molte cose, e l'Amministrazione dovrà rivolgersi all'industria privata solo quando ciò sarà strettamente necessario.

Non sarà — credo — fuori di posto che richiami l'attenzione dell'onorevole ministro sulle nostre stazioni di confine, alle quali io tengo in modo particolare. Vi sono due stazioni della Venezia Tridentina, per le quali è necessario l'intervento urgente dello Stato; parlo delle stazioni di Trento e di Bolzano. Bolzano presenta una particolare importanza dal punto di vista militare, commerciale e turistico; la stazione è attualmente in condizione assai infelice.

Costruita nel 1868, da allora non ha avuto più alcun adattamento; necessita quindi di urgenti provvedimenti.

Vi è poi la questione della stazione doganale di confine della Venezia Tridentina per la quale non si è ancora stabilito se debba essere messa dentro o fuori il confine, mentre è una questione così importante agli effetti doganali, che la sua risoluzione non può essere ulteriormente procrastinata.

Anche le coincidenze di confine lasciano molto a desiderare; le conseguenze dei ritardi si riflettono su tutta la nostra rete, e molti ritardi non sono imputabili affatto all'Amministrazione ferroviaria italiana, ma a quelle degli Stati confinanti...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È vero! Stiamo protestando!

BARDUZZI. Specialmente sono imputabili all'Austria dove il servizio va piuttosto male; i ritardi nella stagione invernale sono all'ordine del giorno e si riflettono su tutta la rete fino a Roma. Bisogna decidersi; se i treni dell'Austria non arrivano in orario, quando arriva il nostro momento si parte senz'altro; vuol dire che i viaggiatori se

la prenderanno coll'Amministrazione austriaca alla quale è imputabile il ritardo.

Un'altra questione è quella degli orari ferroviari che è stata fin'oggi trascurata. Occorre assolutamente della edizione ufficiale degli orari fare una edizione pratica, comoda (*Approvazioni*), senza bisogno di tanta réclame. Occorrono degli orari dove sia facile ritrovare la linea, muniti di un quadretto di orientamento, e in modo che il viaggiatore non debba portare in tasca un grosso volume.

Anche quella della réclame nelle stazioni è una delle cose che viene maggiormente osservata di più dal turista straniero, poichè è disposta in un modo da far torto allo squisito senso estetico degli italiani. Abbellire le stazioni, è poi indispensabile per il nostro Paese prettamente turistico, ma occorre un po' di buona volontà da parte dei capi stazione; ea dir il vero non tutti dimostrano questa buona volontà.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Abbiamo molte cause in piedi per questo fatto.

BARDUZZI. Sia molto severo per questo, perchè la réclame finisce per danneggiare il prestigio nazionale, se si permette che si faccia scempio delle facciate delle stazioni qualche volta architettonicamente notevoli.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Quando è arrivato a Roma, avrà visto che ne è sparita una quantità. Non so se lo ha notato.

BARDUZZI. Voglio qui richiamare la vostra attenzione sopra un problema importantissimo che se riguarda più da vicino il Ministero dei lavori pubblici, è un problema di natura ferroviaria di tale importanza che non è possibile passarlo sotto silenzio, il problema cioè della necessità di un nuovo traforo alpino. Come sapete sono stati studiati da noi numerosi progetti, quello dello Spluga, quello del Greina, quello dello Stelvio. È tornato sul tappeto quello dello Stelvio. Credo che sia giunto il momento opportuno per dedicare a questo problema tutta l'attenzione.

*Una voce a destra*. È preferibile quello dello Spluga.

BARDUZZI. La questione è controversa. Intanto quello dello Stelvio porta alla soluzione pratica di un altro problema ferroviario che è quello del passo di Resia. Col 23 settembre di quest'anno scade il termine utile per la presentazione da parte dell'Italia della richiesta per l'inizio dei lavori ferroviari del passo di Resia; questo è importantissimo perchè passato questo limite di tempo

non abbiamo più diritto di chiedere, secondo il trattato di Saint Germain. Ora il traforo dello Stelvio, che è progettato, risolve il problema, perchè contempla un tronco unico da Landeck a Malles. Qui avverrebbe la biforcazione per Milano-Genova e per Trento-Venezia. Questo problema ha sollevato le apprensioni di Venezia, ma credo che non siano giustificate, perchè se il tronco in comune Landeck-Malles viene effettuato con doppio binario, consentirà eguale sviluppo sia al traffico nella direzione di Genova che a quello in direzione di Venezia.

Al porto di Venezia verrà infatti richiamato il traffico della zona del lago di Costanza e di una parte della Germania occidentale.

Questo problema è bene che sia impostato in modo che siano chiamate a discutere tutte le Province interessate, per maniera che non si formino dei falsi preconcetti, che ne ritarderebbero la risoluzione, togliendo al nostro paese un mezzo di allargamento del raggio di influenza dei suoi porti.

Quando pensiamo che nel breve giro di questi ultimi anni il porto di Genova ha raggiunto un movimento di 7 milioni di tonnellate e ha superato quello di Marsiglia, quando pensiamo che il porto di Venezia oggi occupa il secondo posto, vediamo quale avvenire può essere riservato a questi due porti, e se risolviamo il problema dello Stelvio in modo che i due tronchi staccantisi a Malles siano, dirò così, perfettamente equipolenti, non credo che vi debba più essere ragione di gelosia fra le due città marinare unite da una altissima gloria secolare.

Circa la questione della riduzione del personale, io penso, che attraverso l'atto coraggiosamente chirurgico compiuto per merito del Governo fascista nell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, oggi si sia arrivati al limite, poichè la riduzione è stata di quasi 70 mila agenti e si è compiuto il miracolo di arrivare al pareggio. Tre anni or sono non si poteva pensare, quando si avevano 1300 milioni di disavanzo, che il pareggio sarebbe stato raggiunto così presto; oggi possiamo leggerlo con estrema soddisfazione nello stato di previsione della spesa per l'esercizio 1925-26 un avanzo di 20 milioni. Noi dobbiamo considerare questo risultato come una delle più fulgide glorie del Governo fascista. È vero che ci sono state le solite cassandre le quali hanno detto che il pareggio è stato raggiunto perchè sono stati sacrificati molti dei miglioramenti al personale ed è

stata trascurata la sostituzione del materiale, ma lo stato di previsione sta a dimostrare che questo non è vero, poichè sia per il trattamento di pensione, sia per altri miglioramenti, al personale si è dato molto, e ancora si darà.

Mi auguro infatti che l'onorevole ministro voglia ricompensare con miglioramenti economici lo zelo che il personale ferroviario italiano ha dimostrato in questi ultimi anni, risanando completamente l'azienda ferroviaria. Però ritengo che qualche altra riduzione si possa apportare, e precisamente nel servizio di facchinaggio di stazione, che potrebbe essere dato in appalto.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È già stato dato in molte località.

BARDUZZI. Si può ottenere una riduzione del personale anche nel servizio di biglietteria, s'intende con garanzie e cauzioni. Anche questo problema io credo che debba essere studiato.

Voglio qui adesso, onorevole ministro, accennare brevemente, e poi ho finito, ad un'altra questione di natura quasi politica, cioè alle stazioni radio-telefoniche di confine. Nei paesi di confine stanno sorgendo numerose stazioni radio-telefoniche.

Richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro su questo fatto, come italiano. Ora siamo in un periodo di tranquillità e le stazioni radio-telefoniche non rappresentano un pericolo, ma ciò potrebbe avverarsi in momenti eccezionali, se le comunicazioni non possano essere controllate.

Ringrazio poi l'onorevole ministro per il decreto-legge del 23 ottobre n. 2028, che ha provveduto alla sistemazione degli ex-combattenti avventizi e supplenti in missione. Ve ne erano molti nelle nuove province, e vi posso assicurare che hanno dato prova di abnegazione specialmente nei primi tempi, lontani dalle proprie famiglie, dalle proprie case, in condizioni disagiatissime, ed anche poco compensati.

Infine vorrei richiamare la sua attenzione, onorevole ministro, su alcune tariffe, riguardo specialmente ai materiali pesanti.

Vi sono per esempio materiali pesanti come il marmo, che potrebbe costituire una risorsa straordinaria per certe provincie, specialmente Trento, che ha dovizia di bellissimi marmi, che per altro non possono essere sfruttati perchè esiste una differenza notevolissima di tariffa fra marmi grezzi trasportati in blocchi e marmi lavorati.

Ora la lavorazione fatta nei grandi centri costa molto di più e vi è più scarso il perso-

nale specializzato. Bisogna dunque che questa differenza se non addirittura livellata, sia eliminata almeno in parte, in modo da permettere il fiorire di questa importante industria.

Richiamo infine la vostra attenzione, onorevole ministro, sui trasporti dei combustibili poveri, quali il legname da ardere, che va scomparendo dalle provincie lombarde perchè l'impiego degli alberi di alto fusto coll'ombra che reca è dannoso alle culture e ne diminuisce il rendimento. Bisogna mettere in condizione molti paesi che non hanno gas e difficilmente possono procurarsi il carbone, di provvedersi della legna per le loro necessità, a buon mercato. Il trasporto costa ancora così caro da rendere per ora impossibile il raggiungimento di tale scopo.

Tutto questo porterebbe dei vantaggi economici anche all'Amministrazione ferroviaria. Ora, aumentando il traffico, mi auguro che le ferrovie dello Stato attraverso al valore dei propri tecnici, e dopo aver dato così brillanti prove col raggiungimento del pareggio, possano migliorare sempre più il loro servizio e portarsi a livello di quelle maggiori Nazioni straniere, che se sono meglio fornite di noi di materie prime, hanno meno di noi dovizia di genialità sia nei capi che nei gregari. Proseguendo il coraggioso indirizzo iniziato dal Governo fascista le ferrovie italiane raggiungeranno presto un posto, se non di primato, certamente tale da poter essere considerate tra le migliori del mondo. (*Applausi*).

PRESIDENTE. L'onorevole Leoni Antonio ha facoltà di parlare.

LEONI ANTONIO. Onorevoli colleghi parlerò molto brevemente.

PRESIDENTE. Una promessa che fanno tutti! (*Si ride*). Speriamo che qualcuno la mantenga!

LEONI ANTONIO. Non mi propongo di fare un discorso tecnico sui congegni o sulla struttura del bilancio, e neppure dirò quale sia il mio parere su quella che il relatore, con frase appropriata, ha chiamato unione personale, dei vari gruppi di servizi, togliendo in prestito questo suo appellativo da una caratteristica istituzionale del defunto impero bicipite.

E neppure esporrò le mie vedute personali che più che opinioni di competente sarebbero apprezzamenti di dilettante sui vari problemi che la relazione si è posta, senza risolverli, intorno alla opportunità di

sovvenzionare le industrie delle costruzioni navali e di incoraggiare la formazione di una flotta quantitativamente numerosa o qualitativamente preminente, di estendere, e con quali criteri, i servizi marittimi sovvenzionati.

Dirò soltanto che, a mio avviso, è necessario che la marina mercantile sia coordinata con tutte le esigenze industriali e commerciali del paese, perchè essa non può costituire fine a se stessa e non può essere considerata come una entità che possa staccarsi dal quadro delle complessive attività economiche statali, se è vero, come noi riconosciamo, che nel mare sta tutta la gloriosa tradizione della potenza di nostra gente a traverso i secoli. Al governo fascista del resto non fa difetto la comprensione dei fini. E esso sa che il fine da perseguire è quello di spingere la nostra bandiera fin nel centro di tutti i mercati del mondo; il governo fascista sa che noi dobbiamo tendere ad inserire il nostro traffico nel più vivo della corrente dei traffici mondiali.

La questione dei mezzi, secondo me, in teoria è materia opinabile, ed in pratica sta nelle grosse cifre in mezzo alle quali vive le sue giornate di sacrificio il ministro delle finanze.

Desidero soltanto portare, in questa importante discussione, la eco degli interessi e delle necessità della mia isola di Sardegna, e desidererei che il Governo fascista si orientasse finalmente in un modo diverso da come si orientavano tutti i Governi precedenti, la cui politica, o egregi colleghi, si può riassumere in una visione di abbandono e di dimenticanza senza confini, se si eccettua la larghezza di gravami tributari degli agenti delle imposte che imperversano con crudeltà fiscale su tutto il nostro povero paese.

Vorrei cioè che al Governo fascista il problema delle comunicazioni si presentasse non più e non soltanto dal punto di vista grettamente e strettamente regionale, ma piuttosto da quello del più largo interesse e del decoro nazionale perchè veramente, il problema della Sardegna è un problema di natura nazionale; tutti noi dobbiamo insistere in questo concetto e portare questo concetto in tutte le attività di governo nei riguardi dell'Isola.

E se il problema di valorizzazione della Sardegna è un problema di indole nazionale, certamente quello delle comunicazioni marittime è centrale per il risorgimento dell'Isola.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Sono andati via tutti contenti, quando hanno saputo il programma. Hanno votato anche degli ordini del giorno di ringraziamento.

LEONI ANTONIO. I sardi hanno il difetto di contentarsi di poco!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Hanno stampato anche voti di ringraziamento.

LEONI ANTONIO. Adesso le dirò come non sono e dove non sono contenti...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non saranno contenti mai!

LEONI ANTONIO. Dovete pensare che la Sardegna è un lembo di terra italiana...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Nessuno lo mette in dubbio.

LEONI ANTONIO. ...lanciato in mezzo al mare, equidistante e lontano da tutte le coste del bacino mediterraneo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Lo dice a me? L'ho girata tutta. Forse la conosco come lei, e meglio di lei.

LEONI ANTONIO. Non basta conoscerla, bisogna renderle giustizia!

Io accennavo alla situazione geografica della Sardegna, perchè mi rifaccio ad una osservazione, che sembrerebbe paradossale, di Napoleone Colajanni, il quale disse una volta dal suo scanno di deputato che dove la geografia ha commesso degli errori (l'affermazione sembra paradossale nell'apparenza, ma nella sostanza è reale), dove la geografia ha commesso degli errori, il Governo deve adoperarsi a correggerli.

La Sardegna vive sola e lontana, costretta a combattere silenziosamente la sua lotta eterna contro la ingiustizia della storia, contro le avversità atmosferiche, contro la stessa immensità di un territorio, troppo vasto, sproporzionatamente vasto nel rapporto demografico. Come volete che prosperino e si incrementino i suoi traffici, se non le date un sistema di comunicazioni, non dirò perfetto, ma che sia tale da avvicinarsi alle necessità locali? Come volete che si possa sperare un incremento commerciale della Sardegna, se essa rimane pressochè isolata, se essa non ha i contatti che le sono necessari con tutto il resto del mondo civile?

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. E li avrà.

LEONI ANTONIO. Il Governo fascista — bisogna riconoscerlo — ha trovato la situazione generale in uno stato, direi, prefallimentare, ed ha ereditato i pubblici servizi, in uno stato di decomposizione che dirò cadaverica.

Nei riguardi della Sardegna ha già dato segno di voler rimediare ai mali cronici che la affliggono, ha fatto qualche cosa, ma troppo ancora gli resta da fare.

Le comunicazioni marittime della Sardegna sono state organizzate dai Governi precedenti con delle modalità e dei sistemi, che toccano le vette dell'inverosimile. Io ho qui un documento, che non è segreto, non appartiene a quelli della cassaforte di Zurigo, oggi ridiventata d'attualità.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. L'orario ufficiale.

LEONI ANTONIO. È proprio l'orario ufficiale. Non intero, appunto per quelle ragioni, che furono accennate dal collega che mi ha preceduto, il quale ha mille ragioni di esigere che l'orario sia tascabile.

Onorevoli colleghi, tutti voi viaggiate, non certo per istruirvi, come Musco prescrive alle signorine (*Si ride*) ma per le vostre necessità professionali o patrimoniali.

Tutti quindi dovrete essere in obbligo di possedere un orario, e se non l'avete, vi suggerisco di comperarlo: costa poco ed è molto istruttivo, ve lo assicuro, nei riguardi della Sardegna. Prendiamo la linea 3007, linea Genova-Cagliari. La linea — tra parentesi — è servita da un piroscafo che è un autentico veterano del mare, che potrebbe fare impallidire qualunque cimelio di qualunque museo navale del mondo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Come si chiama?

LEONI ANTONIO. Il « Lombardo », credo...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non certo quello della spedizione dei Mille!

LEONI ANTONIO. È un piroscafo che parte da Genova un lunedì di una determinata settimana. Arriva a Livorno il martedì, vi rimane fino al giovedì. Riparte, va a scoprire le isole dell'arcipelago toscano, poi prende il largo e giunge finalmente nelle acque territoriali della Sardegna, vi si indugia aggirandosi per la costa occidentale e la sua sirena lacera finalmente l'aria del porto di Cagliari soltanto il venerdì della settimana successiva.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Proveniente da dove?

LEONI ANTONIO. Proveniente da Genova.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Quale è l'ultimo porto del continente che il piroscafo tocca?

LEONI ANTONIO. L'ultimo porto è Torrevicchia, scalo facoltativo, ma lo tocca quasi sempre.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma Torrevecchia non è contingente; io le ho chiesto quale sia l'ultimo scalo del continente.

LEONI ANTONIO. Del continente? Livorno!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Allora prenda la linea che dal porto di Cagliari va direttamente a Civitavecchia e che poi prosegue per Tunisi, che è la linea direttissima.

LEONI ANTONIO. Io prendo la linea che da Genova va a Cagliari!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma se lei mi prende i treni merci, si capisce! Ma questo non mi può impressionare!

LEONI ANTONIO. Mi permetta. Prendo i treni merci, perchè purtroppo non abbiamo i direttissimi!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Vada avanti nella lettura che troverà i treni direttissimi!

LEONI ANTONIO. Dico che non ve ne sono. Insomma la constatazione che io faccio è questa, ed è la realtà: che il piroscafo impiega 12 giorni per arrivare da Genova a Cagliari! Realtà romanzesca, onorevoli colleghi!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma si capisce!

LEONI ANTONIO. Con molto minor tempo si va a New York! I romani venendo in Sardegna al tempo della seconda guerra punica hanno impiegato forse meno per sbarcare ad Olbia!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma se lei va da qui a Porta Maggiore, e si ferma a mangiare a tutte le osterie, ci può anche arrivare dopo domani! (ilarità).

LEONI ANTONIO. Ma lei riconosce che così io perderei del tempo prezioso, ed il piroscafo non deve perder tempo!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Per raccogliere tutte le merci!

LEONI ANTONIO. Non basta! Vi sono delle cose divertenti, eccellenza, sul mio orario!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Dica! Dica! Mi ci diverto anch'io! S'immagini!

LEONI ANTONIO. Sono i sardi che non ci si divertono, eccellenza... Orario delle partenze e degli arrivi! Non c'è orario nè per questa, nè per alcuna linea sarda.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. No, no, non esageriamo!

LEONI ANTONIO. Non esagero.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma allora vada a vedere la linea Terranova-Golfo Aranci: vedrà che lo troverà l'orario!

LEONI ANTONIO. Non dico chiacchiere onorevole ministro, sono realtà e realtà dolorose, ma per quanto dolorose bisogna dirle. Ebbene: le ore di arrivo e di partenza del piroscafo sono indicate così: «Alba; tramonto, notte, pomeriggio».

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma quali linee?

LEONI ANTONIO. Linea Genova-Cagliari e tutte le altre della Sardegna!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma fra Genova e Cagliari, quale linea?

LEONI ANTONIO. Tutte, ripeto! Linea Genova, sull'orario nelle finche arrivi e partenze si legge: «Alba, pomeriggio, sera, anti-meridiane, ecc.».

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Provi la Civitavecchia-Cagliari.

LEONI ANTONIO. Non ci mancherebbe altro! È una linea che non esiste più.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Lei non sa che esiste; io lo so, perchè la pago.

LEONI ANTONIO. So che esiste la Civitavecchia-Cagliari, e ringrazio l'onorevole ministro di averla istituita, sebbene sia una linea che la relazione Orlando ha dichiarato non necessaria.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Va da Civitavecchia a Cagliari direttamente.

LEONI ANTONIO. Desidererei che mi si lasciasse continuare...

Certo che il sistema di segnare gli orari con queste espressioni poetiche è un sistema che si riscontra soltanto per le linee del Mar Rosso o della Somalia, e ciò fa impressione a noi sardi, che pure viviamo in un suggestivo paese di poesia!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È una necessità pel commercio ed è in tutte le linee commerciali. Proprio ieri io ricevevo una protesta dall'Adriatico, che mi diceva: l'orario esattamente rispettato dal piroscafo lascia sulla banchina tante tonnellate di merci! Appunto per questo si lascia questa elasticità nella dicitura dell'orario nelle linee prevalentemente commerciali.

LEONI ANTONIO. Allora bisognerebbe che per tutte le linee si usasse lo stesso trattamento.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. No. Ci sono delle linee, che sono in prevalenza per trasporto passeggeri e per le quali l'orario è assolutamente rispettato al minuto.

LEONI ANTONIO. Debbo però, a questo punto, rivolgere una lode, a nome dei sardi, all'onorevole Ciano, il quale si è reso conto di una necessità gravissima per la Sardegna e ha deciso due fatti nuovi: l'acce-

leramento della linea Cagliari-Genova e la istituzione del Periplo sardo.

Il ministro Ciano si è reso conto del fatto che i famosi piroscafi...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Andarono via tutti contenti!

LEONI ANTONIO. Io accenno qui a delle lacune. Credo sia mio dovere di farlo...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. E io sono qui per riempirle.

LEONI ANTONIO. Riconosco che quel che si è fatto non è poco.

I piroscafi della linea sovvenzionata Cagliari-Genova, che toccavano i porti della Sardegna, i cosiddetti porti minori, ordinariamente, anzi mai, approdavano. Dovevano gettare le ancore a distanze inverosimili dalla costa e qualche volta in insenature lontane dagli scali interessati, per cui bisognava raggiungerli colle merci, che si dovevano imbarcare in indecenti trabaccoli, disposti ad affrontare il viaggio per raggiungere la nave. Questo coll'istituzione del Periplo non succederà più.

E un'altra lode dobbiamo tributare, noi sardi, al Governo fascista ed è quella di avere finalmente riconosciuta e soddisfatta una delle più nostalgiche aspirazioni di due isole sorelle, se pure separate dalle ingiustizie della storia, la Sardegna e la Corsica, colla istituzione della linea Santa Teresa-Bonifacio, per mezzo della quale lo stretto, che era una barriera insormontabile, diventerà ormai un arco di ponte, attraverso il quale noi vedremo passare tra breve delle correnti di nuova vita. È un fatto di grande importanza politica ed economica, di stile veramente fascista!

Ed ora permettete, onorevole ministro, che io parli brevissimamente della linea Porto Torres-Genova. Questa linea fu attuata nel 1913 o 1914...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Sarà rimessa.

LEONI ANTONIO. Ma, se le informazioni che io ho sono esatte, la linea sarà rimessa, ma non sarà più diretta per l'andata e per il ritorno.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Sarà diretta all'andata.

LEONI ANTONIO. Questo è un errore, onorevole ministro...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Fu richiesta per poter piazzare i prodotti della Sardegna rapidamente nell'Italia settentrionale.

LEONI ANTONIO. La linea deve istituirsi non con carattere esclusivamente com-

merciale. Deve essere una linea mista per merci e per passeggeri, ed è una linea che avrà un immane avvenire.

Pensate che, per andare da Sassari a Genova e viceversa, si debbono percorrere attualmente 752 chilometri, mentre tra Porto Torres e Genova non vi sono che 216 miglia, il che equivale a circa 400 chilometri. Vi è uno svantaggio, cioè, di oltre 250 chilometri.

Comprenderete, onorevole ministro, che i passeggeri, che dall'alta Italia vengono in Sardegna a scopo di commercio, a scopo di turismo, a qualunque altro scopo, hanno tutto l'interesse di viaggiare sulla diretta Genova-Porto Torres, se è una linea confortabile e buona. Quindi occorre che la linea sia reintegrata, ma come linea mista, non soltanto come linea commerciale. Bisogna adibirvi dei piroscafi con installazioni per passeggeri, oltre che con installazioni per bestiame vivo e con frigoriferi per le merci deperibili.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Vedrà che sarà accontentato!

LEONI ANTONIO. Speriamo di sì. Dico appunto queste cose nella fiducia che il Governo fascista e Sua Eccellenza Ciano prendano atto e che accontentino, non me, ma la Sardegna.

Un'altra lacuna, onorevole Ciano, debbo segnalare nel sistema delle comunicazioni della Sardegna.

La Sardegna settentrionale non ha una comunicazione diretta con l'Italia meridionale, con Napoli, la Sicilia, le Puglie...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. C'è Cagliari.

LEONI ANTONIO. Parlo della Sardegna settentrionale. Se dobbiamo avviare le merci da Sassari a Cagliari per poi imbarcarle per Napoli, o viceversa, la cosa non è molto comoda.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma c'è anche la marina libera.

LEONI ANTONIO. Allora risorge il problema della opportunità di sovvenzionare la marina quando il servizio si ritiene necessario. I casi sono due: o il servizio si ritiene necessario, o si ritiene superfluo. La Sardegna sostiene che sia necessario e, se è necessario, lo si sovvenzioni come si sovvenzionano numerosi altri servizi e come si sono sovvenzionati anche quando caratteri di stretta necessità non esistevano.

Del resto vi sono due soluzioni che potrebbero adottarsi con pochissimo dispendio.

Vi è, o vi è stato fino adesso, sebbene qualche voce abbia insinuato che sarà abolito, un periplo italiano che tocca tutte le

coste della penisola e va, per Marsiglia a Barcellona e Valenza.

Questo periplo, se si vuole chiamare italiano, dovrebbe anche toccare la Sardegna che è una regione italiana; altrimenti, noi sardi avremmo ragione di chiamarlo « quasi italiano » o « semi-italiano ».

Basterebbe una digressione da Civitavecchia a Terranova, che è il porto più vicino tra Civitavecchia e Napoli; si allungerebbe il percorso, a calcoli fatti, appena di un decimo e la spesa sarebbe minima.

Se poi non si volesse addirittura far gravare l'erario di un centesimo, vi sarebbe un'altra soluzione: far sì che la linea Cagliari Napoli rimanga settimanale nei riguardi della Sardegna, ma diventi quindicinale nei riguardi rispettivamente di Cagliari e Terranova; fare in modo, cioè, che il piroscafo tocchi una settimana Terranova ed una settimana Cagliari.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Si metta d'accordo con Cagliari.

LEONI ANTONIO. Credo che i nostri colleghi di Cagliari non eleveranno pregiudiziali di carattere campanilistico, perchè sanno che questo è il *minimum* delle richieste che il ceto commerciale della Sardegna settentrionale può avanzare a questo riguardo. Essi sanno che siamo privi delle comunicazioni con l'Italia meridionale e non possono contestarci il diritto di averle.

Quanto alla linea postale, io debbo, onorevole ministro, unire ancora una volta le mie lagnanze a quelle di tutti i viaggiatori, dico tutti i viaggiatori che fanno il percorso Civitavecchia-Terranova. La linea postale è l'unica comunicazione quotidiana che esista tra la Sardegna ed il continente; è quindi come un organo vitale per il corpo umano; bisogna che funzioni alla perfezione.

Da una statistica che mi è stata comunicata dalla Camera di commercio di Sassari tolgo dei dati molto significativi.

Il movimento dei viaggiatori era di 40,000 durante la guerra; è salito a 180,000 nel 1924 dopo aver superato o 200,000 nel periodo eccezionale 1918-19, ma naturalmente questa cifra sarà superata in avvenire, perchè la Sardegna è in progressivo sviluppo economico e demografico e perchè in questo quinquennio coi lavori pubblici, il movimento di merci e di passeggeri è destinato a raddoppiarsi. Ora i piroscafi adibiti al trasporto sono insufficienti come posti di classe e come posti di terza. Io non voglio tediare molto a lungo la Camera: sono un oratore

dal linguaggio scolorito, parlo di un argomento che a molti non pare interessante.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Interessantissimo!

LEONI ANTONIO. Ed ho una voce che non corrisponde alla sonorità dell'Aula, che è sorda per definizione (*Si ride*), perciò non leggerò il dettaglio del numero di posti di prima, di seconda e di terza classe esistenti sui piroscafi della linea Civitavecchia-Terranova, facendo i necessari confronti col numero dei passeggeri.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ho disposto che ai deputati sia accordata la cabina da soli, quando è possibile. Badi però che nessuno rimane in terra.

LEONI ANTONIO. Non rimane in terra, ma è deplorabile che, dopo aver pagato il posto, si sia costretti a passare la notte in sala da pranzo, se si è viaggiatori di prima o di seconda classe, o all'aperto se si ha il passaggio in terza. Chi viaggia da e per la Sardegna può testimoniare che ogni notte accade il medesimo inconveniente. Si vede un groviglio di corpi umani buttato là all'addiaccio sul ponte, ed è cosa che fa veramente pena. (*Interruzione del deputato Marchi Giovanni*). Caro Marchi, c'è poco da scherzare! Bisogna che la Sardegna sia servita in modo decente! (*Commenti*).

Bisogna che quando si concederà il servizio all'industria privata si provveda a munirlo di piroscafi che magari non abbiano un abbondante stivaggio per le merci, ma cabine sufficienti per i passeggeri. Il numero delle cabine va studiato, non sulla media dei passeggeri, ma su un massimo, perchè vi sono occasioni eccezionali in cui il movimento turistico, di emigranti o di carovane impone l'uso di mezzi eccezionali.

Quanto alla velocità, non ci stancheremo dal raccomandare che sia aumentata. Abbiamo bisogno di una velocità pari a quella della linea Napoli-Palermo. Ci è stato detto sempre che su quella linea la velocità deve essere superiore perchè il percorso è maggiore.

Questa non è una buona ragione e non deve essere frustrato il vantaggio della vicinanza da quello della velocità.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ci sono ragioni nautiche.

LEONI ANTONIO. Non sono competente e non ne parlo, ma bisognerebbe che le conoscessimo. Noi sappiamo benissimo che di grave ostacolo allo sviluppo della linea sono le condizioni del porto di Civitavecchia, nel quale lo specchio d'acqua compreso nel-



l'antemurale non è sufficiente perchè i piroscafi possano manovrare liberamente e con rapidità, e sappiamo che il porto di Civitavecchia ha un ingresso esposto a tramontana, e quindi le navi con la traversia di Libeccio non possono entrare senza grave pericolo.

Raccomando perciò al Governo la sistemazione del porto di Civitavecchia, dolente che non sia presente il ministro dei lavori pubblici, direttamente competente.

E passo ai servizi elettrici. A questo proposito oso sperare che il Governo si decida finalmente ad allacciare alla rete della Sardegna tutti i centri o almeno i più importanti che sono sprovvisti di telefono.

In Sardegna vi è una rete scheletrica di telefoni; mancano però tutti gli allacciamenti, che pure sono previsti da una legge speciale.

In quanto alle ferrovie ricorderemo in altra sede la necessità che il problema sia esaminato con larghezza di vedute. Non dico che vogliamo un completamento organico di tutto il sistema ferroviario sardo, ma si porti almeno la rete ad uno sviluppo decente.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È competenza del Ministero dei lavori pubblici.

LEONI ANTONIO. Nè posso esentarmi dal prospettare un problema che l'onorevole ministro certo conosce, e del quale sono sicuro si è occupato: il problema dello scartamento delle ferrovie in Sardegna.

Fu già segnalato dal senatore sassarese Garavetti dal suo scanno di deputato, in una discussione che risale ad una ventina d'anni! Egli disse che quando la Sardegna ebbe la ventura di essere ammessa al banchetto ferroviario, tra gli innumerevoli errori commessi in suo danno, si commise anche quello del duplice scartamento, che, specialmente al trasporto merci, ostacola enormemente le comunicazioni. Non oso suggerire il rimedio. Al Governo fascista tocca studiare il problema ed apportarvi la soluzione adeguata.

Ed ho finito. Come vedete, onorevole ministro, ho ammesso che molto si è fatto nei riguardi della Sardegna, ma molto resta da fare in materia di comunicazioni. Tutti i Governi del passato hanno riconosciuto il dovere di venire incontro ai bisogni dell'Isola. Ricordo per esempio che Vittorio Emanuele Orlando, dopo Vittorio Veneto, disse enfaticamente in un suo discorso: «Io mi inginocchio dinanzi alla Sardegna!» ma, nè prima nè dopo questa rettorica genuflessione, la Sardegna non ha avuto nulla dal passato; aspetta tutto dal presente; dico dal presente, non dal futuro. Il presente è del Governo fa-

scista, come non dubito sarà il futuro; esso saprà rendersi conto degli interessi della Sardegna e segnare nella storia fra le proprie benemeritenze la pagina della redenzione di quest'isola. Io abborro la rettorica; ma vi dico questo: i sardi hanno una sola aspirazione, che è la sintesi delle loro aspirazioni secolari: quella di essere considerati finalmente dalla gran madre, che essi adorano affettuosamente, come figli e non duramente come figliastri da una matrigna intrusa! (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Alfani.

ALFANI. Onorevoli colleghi! Il partito comunista ci manda in quest'Aula per far conoscere il suo pensiero e il suo punto di vista sui problemi e sulle questioni che toccano da vicino gli interessi più vitali del paese.

Quando però noi parliamo del paese, questo concetto sia ben chiaro, noi intendiamo riferirci ai profondi strati sociali della nostra popolazione, che sono costituiti da quanti sudano, lavorano e producono, a differenza del partito fascista che confonde gli interessi della Nazione con gli interessi di poche classi parassitarie... (*Rumori — Interruzioni*). Questa distinzione, che non ha valore soltanto teorico, ha valore di carattere politico, in quanto mira a differenziarci anche dagli altri partiti di opposizione al regime, ma che hanno in comune col regime stesso la difesa dei privilegi di classe; voi siete portati per naturale interesse a far credere il contrario di quanto affermiamo, ma di fronte alla imponenza dei fatti non riuscite, nè riuscirete a sopprimere ciò che è nella realtà delle cose.

Voi da 4 anni predicate che bisogna subordinare in ogni tempo i fini particolari e la difesa degli interessi di classe a quelli superiori della nazione; ma le vostre hanno il sapore delle famose prediche di Padre Zappata. Due anni e mezzo di regime fascista hanno dimostrato alla luce meridiana che, mercè l'opera del Governo nazionale, gli interessi della nazione, cioè gli interessi della maggioranza assoluta del popolo lavoratore... (*Interruzioni*) sono subordinati a quelli delle classi ricche. Voi battezzate per collaborazione il silenzio e l'inazione a cui sono condannate le masse, come se le rappresaglie, le vessazioni padronali non rappresentassero una manifestazione della deprecata lotta di classe. (*Interruzioni — Rumori*).

Siamo sicuri che voi non vorrete mai riconoscere che nell'alterna vicenda delle



armi, o l'una, o l'altra delle parti in contesa, è costretta a rinculare; ma con ciò la lotta non cessa, anzi essa continua sotto vari aspetti e l'esperienza che se ne trae offre gli ammaestramenti per il maggiore sviluppo di essa.

D'ALESSIO FRANCESCO, *relatore*. È la scheda girante che passa per tutti i Ministeri.

ALFANI. È per questo che le masse operaie e contadine non possono seguirvi (*Interruzioni*), è per questo, che dagli ammaestramenti di questi ultimi anni la classe operaia, più che nei precedenti trenta anni di propaganda socialista, si è venuta formando una migliore coscienza di classe, a causa della vostra politica squisitamente classista... (*Interruzioni*).

*Una voce*. È un contadino lei?...

ALFANI. Queste considerazioni ci sono passate per la mente, quando abbiamo letto la lettera di Sua Eccellenza Ciano in risposta al commendator Oddone, in ordine a quelli che il direttore generale delle ferrovie chiama « risultati cospicui » dati dall'esercizio ferroviario per l'anno 1923-24. Nella sua epistola l'onorevole Ciano si esprime in questo senso: « che cioè, anche per l'Azienda ferroviaria non basta una sana tradizione amministrativa per condurla al risultato migliore per l'economia nazionale e per il bilancio dello Stato: occorre che essa trovi appoggio e non contrasto, come prima avveniva, nel clima politico del Paese e del Governo che lo regge ». (*Interruzioni*).

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Nel clima politico del bolscevismo che aleggiava in Italia si pagavano 120 milioni di indennizzi per furti ed altre anomalie nei trasporti!

ALFANI. Malgrado i così detti cospicui risultati del commendator Oddone, secondo il parere dei competenti, l'Amministrazione ferroviaria non è, né col personale, né con gli impianti, né con il materiale, attrezzata e preparata per un'intensificazione dei traffici. Dato che il maggior prodotto dei traffici non si realizza gratuitamente e le spese hanno una logica tendenza ad aumentare, sia per il personale, come per il combustibile, come per la consistenza patrimoniale dell'Azienda, non sarà certamente l'attuale clima politico a sopperire ai reali bisogni dell'Azienda ferroviaria.

Noi pensiamo che la relazione sull'azienda ferroviaria pecchi di soverchio ottimismo, che va sfrondato da tutte le esagerazioni che vi si leggono.

Le ragioni del miglioramento dell'azienda, secondo la relazione, si basano su due fatti: l'aumento delle entrate e conseguente ritocco delle tariffe disposte nel 1923; la coraggiosa opera di riduzione del personale.

Non ci vuol molto a dimostrare che l'aumento delle tariffe non costituisce un merito particolare per il regime, perchè tutti sarebbero alla portata di fare lo stesso. Crediamo invece che menarne vanto sia pericoloso, perchè si addimostra una certa incomprendenza, essendo ovvio che l'elevazione dei prezzi di trasporto ha diretta ripercussione sulla bilancia economica del paese, e particolarmente sulle classi lavoratrici. L'altro fatto, dovuto principalmente al clima politico del paese — parlo della coraggiosa riduzione del personale — per noi costituisce un fatto mostruoso. Il nuovo regime si è distinto nella persecuzione politica, particolarmente nei riguardi dei ferrovieri, ma non può dire lo stesso in fatto di ricostruzione economica. Per non andare molto lontano, restando nel campo ferroviario, noi abbiamo argomento per dire che di tutta l'opera del Governo ricostruttore, in questa materia, non resta che la spietata persecuzione politica sferrata contro il personale ferroviario.

*Voce*. Le ferrovie camminano.

ALFANI. Camminavano anche prima. (*Commenti*). Durante la guerra i ferrovieri hanno fatto completamente il loro dovere. (*Interruzioni*).

MARCHI GIOVANNI. I fanti hanno fatto il loro dovere!

ALFANI. Quanto all'aumento delle tariffe, nella relazione che si discute è detto che il biglietto ferroviario per viaggiatori è aumentato di sole quattro volte in confronto di quello dell'ante-guerra. Dato il costo della vita, che è aumentato di sette o otto volte, il biglietto per viaggiatori dovrebbe subire lo stesso aumento.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Dove ha letto che il biglietto è aumentato di quattro volte?

ALFANI. Nella relazione.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Me la faccia leggere!

ALFANI. Mi dispiace di non averla qui. (*Interruzioni*).

Con tali criteri, venuti a snaturare il carattere essenziale del servizio ferroviario, voi togliete al servizio ferroviario l'impronta di servizio pubblico che essa ha in tutti i paesi civili, per dare alla grande maggioranza dei cittadini i più rapidi, i più comodi e i più economici mezzi di locomozione.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Si paga meno in Italia che in Russia. Legga le statistiche tedesche. (*Commenti*).

ALFANI. Non facciamo questione di quel che si paga in Russia o in Italia. Questi sono pettegolezzi di farmacie da villaggio. (*Commenti*).

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ella è padrone di chiamare pettegolezzi le statistiche.

ALFANI. Dunque dicevamo che nei paesi civili l'esercizio delle ferrovie deve dare alla maggioranza dei cittadini i più comodi, i più rapidi ed economici mezzi di locomozione. Voi quindi snaturate questa impronta di pubblico servizio, dando alle ferrovie semplicemente un'impronta di azienda industriale. Con tali criteri non si tiene conto degli interessi della grande maggioranza dei cittadini, che è costretta tutti i giorni, non per semplice sport, ma per ragioni di lavoro, d'impiego, di professione a viaggiare. Sono migliaia di operai che per recarsi nei loro paesi nei centri urbani a lavorare devono decurtare il già decurtato salario di 4 o 5 lire al giorno per l'abbonamento ferroviario. Lo stesso avviene per un gran numero di impiegati e di professionisti, che la crisi delle abitazioni costringe ad abbandonare la città. Lo stesso si dica di uomini di affari, di rappresentanti di commercio, di viaggiatori, ecc. Tutta questa gente deve assottigliare ogni giorno il proprio reddito per le enormi spese di viaggio.

In un passato prossimo, quattro cinque anni fa, sulle linee principali e anche sulle secondarie avveniva spesso che i viaggiatori fossero costretti a rimanere per lunghi percorsi in piedi. Oggi, invece, si viaggia molto più comodamente con qualunque treno e su qualunque linea. Questo non è indice del migliorato servizio, è un fenomeno di carattere economico a causa dei prezzi proibitivi dei biglietti. (*Interruzioni — Proteste*). Quindi ogni aumento sui biglietti ferroviari va scartato non soltanto per la grande massa di gente che viaggia, ma anche nell'interesse dell'entrata dell'Azienda.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Tanto per non fare pettegolezzi, il numero dei viaggiatori è in aumento! (*Interruzioni*).

ALFANI. E passiamo ad occuparci del personale il quale è stato portato a 174.140 agenti, riportando la media di esso a 110,43 per chilometro di linea esercitata con vantaggio sulla media dell'ante-guerra, nel 1913-14, che era di 107,79.

Alla stregua di questi dati, riesce strana la ragione del celato miglioramento tanto più nel 1923-24 il personale godeva l'orario di otto ore non esistente nel 1913-14.

Evidentemente o nella media si è tralasciato il computo degli avventizi per bisogni eccezionali, oppure si dovrà ammettere che i ferrovieri sono oggi nella loro prestazione di opera più sfruttati di quello che erano nell'ante-guerra.

Noi riteniamo che sia l'una e l'altra cosa.

Un altro fatto che ha fermata la nostra attenzione è quello dello sfollamento. La Commissione reale aveva affermato che il personale degli uffici era eccessivo in confronto di quello esecutivo. L'Amministrazione ferroviaria ci dice che il primo è diminuito di appena l'11 per cento mentre l'altro è stato diminuito del 16 per cento. Qual'è la spiegazione di questo fatto? La troviamo nel mutato clima politico. I quattro quinti degli agenti che sono stati colpiti da esonero erano membri dell'organizzazioni di classe.

E veniamo alle economie. È stata tanto decantata l'economia di 356 milioni sulle spese per effetto della riduzione di personale. Tale economia è soltanto apparente. È certo che verrà presto a sfumare per effetto dei 200 milioni per le tabelle che sono per andare in vigore.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È contrario lei all'applicazione delle nuove tabelle?...

ALFANI. Non sono contrario, ma faccio osservare che quando si parla di pareggio e di economia bisogna anche prevedere quello che viene dopo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Il pareggio è assicurato, anche coll'applicazione delle nuove tabelle, e chi sa che non ci sia addirittura un avanzo non inferiore a quello preventivato per il bilancio 1925-26. Queste sono cifre, cari signori! (*Approvazioni*).

ALFANI. Verrà a sfumare anche questa economia.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non verrà a sfumare proprio niente! (*Commenti*).

ALFANI. Il pareggio del bilancio dello Stato è così assicurato, che lo vedremo quando le centinaia di migliaia di pratiche di pensioni di guerra, di pensioni civili (*Interruzioni*) che attualmente tenete in sofferenza, saranno liquidate, e vedremo quante altre centinaia di milioni dovrete aggiungere alle spese.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Cosa c'entra questa roba? Perché non ci parla del giuoco del lotto?

ALFANI. Nella relazione si dice che il disavanzo che per l'esercizio 1922-23 era di 906 milioni... si è ridotto per l'esercizio 1924-25 a milioni 298.

Sono delle serie considerazioni queste e diventano gravi se ad esse si aggiungono quest'altre:

1º) Che alle maggiori entrate occorrerà fare una contro partita con le maggiori spese;

2º) Che le economie sul personale sono destinate a sfumare allorché sarà necessario aumentarlo di numero e quando le nuove tabelle saranno applicate;

3º) Che non bisogna fare eccessivo affidamento sulle economie del combustibile, perchè sono annunciati aumenti sui prezzi di acquisto e così per i lubrificanti;

4º) Che è stata diminuita la spesa di cento milioni per la manutenzione del materiale rotabile, ma che le esigenze dello aumentato traffico renderanno necessario li ripristino di tale spesa.

Concludendo, o signori, del risultato conseguito dall'azienda ferroviaria non resta che il vostro clima politico.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ed i treni che portano anche lei, regolarmente, dove vuole.

MOLINELLI. Non per concessione, nè per virtù sua. È un diritto.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. In Russia vanno benissimo i treni?

FERRARI. Non lo so perchè non ci sono mai stato.

*Una voce al centro*. Faresti bene ad andarvi e a rimanervi. L'ottanta per cento delle locomotive sono fuori uso.

MOLINELLI. Erano il 100 per cento, quando finì la guerra, le locomotive che non andavano.

ALFANI. Il vostro clima politico, o signori, ha reso schiava la classe dei ferrovieri...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Protesto vivamente a nome della classe dei ferrovieri, che sono alteri di servire onestamente il paese e sono lietissimi di dare la loro opera alle grandi idealità nazionali.

D'ALESSIO FRANCESCO, *relatore*. Hanno riacquistato quella libertà che prima non avevano.

*Una voce all'estrema sinistra*. Anche i quaranta mila licenziati sono in libertà!

ALFANI. Oltre che dalla fame, essi sono mortificati da una situazione morale che li umilia. Lo stato giuridico degli impiegati ferroviari non esiste, esso è stato infranto dal decreto-legge 24 gennaio 1923. Le disposizioni dei Regi-decreti, che facultano gli

esoneri sono tuttora in vigore. Quelle disposizioni, che avrebbero dovuto avere un carattere eccezionale transitorio, sono state con successivi decreti prorogate, violando il contratto di lavoro e mettendo sul tappeto la questione della stabilità d'impiego.

D'ALESSIO FRANCESCO, *relatore*. La questione della stabilità d'impiego la facevano quei ferrovieri che non lavoravano.

ALFANI. Avete mandato via tutti quelli che lavoravano. Si dice che il potere legislativo può fare e disfare come crede e come vuole e che i decreti vengono dal Parlamento convertiti in leggi. Noi vi diciamo che il più delle volte i decreti-legge ricevono la loro sanzione dai due rami del Parlamento quando è stato sorpassato il termine della loro applicazione o quando nuove disposizioni li hanno resi inefficaci. Ma anche quando ciò non accadesse è lecito allo Stato in tal modo non mantenere fede al proprio contratto di lavoro? Questo trattamento non fu mai usato dallo Stato verso i ricchi industriali, in confronto dei quali i contratti furono sempre rispettati, anche quando vi fossero state ragioni di forza maggiore che ne permettevano la rescissione. Ricordiamo appunto che, nel periodo del primo dopoguerra dopo l'armistizio come i contratti con gli industriali, con proroghe ottenute di 3 mesi in 3 mesi, furono sempre rispettati dallo Stato...

*Voci*. Allora non c'era il fascismo, allora..

ALFANI. Ad ogni modo... c'erano i vostri predecessori, borghesi quanto voi.

*Voci*. E lei non è borghese, con quella pancia, con quella catena?...

ALFANI. Vuol dire che sappiamo conservarci noi. Non frequentiamo i *tabarins*!

Ad ogni modo noi riteniamo che quelle disposizioni di legge dovrebbero essere revocate in confronto di gran parte dei colpiti da quelle gravi misure.

Le disposizioni stesse non dovrebbero essere soggette ad ulteriori proroghe. I ferrovieri, come tutti gli altri impiegati dello Stato, hanno diritto alla stabilità dell'impiego. Deve cessare lo stato penoso di perplessità, la spada di Damocle che grava sulla esistenza di migliaia di lavoratori.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Nessuna spada di Damocle. Nessuno stato di perplessità. La spada di Damocle è solo per quei ferrovieri i quali si avvalgono del loro contatto col pubblico per fare delle sottoscrizioni a pro' dei giornali sovversivi. (*Rumori all'estrema sinistra*).

Mai c'è stata tanta disciplina nei ferrovieri come adesso!

ALFANI. Potrei ripetere lo stesso nei riguardi dei postelegrafonici.

Anche questa categoria reclama un trattamento più umano e civile. Voi pretendete dalle varie categorie dei postelegrafonici atti di umiliazione e di accattonaggio. Ma essi quanto prima sapranno scegliere la via da seguire. *(Interruzioni)*.

PRESIDENTE. Continui, continui! Non interrompano!

ALFANI. Ora, per quello che riguarda la dignità dei ferrovieri, noi rendiamo ostensibile una circolare che la Direzione generale delle ferrovie dello Stato ha inviato alle competenti autorità negli ultimi giorni del mese scorso.

La circolare è la seguente: Ministero delle comunicazioni; Ferrovie dello Stato, Direzione Generale; numero, ecc. ecc.

« A decorrere dal 1º marzo corrente viene costituita la Federazione nazionale degli ex combattenti, la quale funziona indipendentemente dall'Associazione nazionale dei combattenti, e sarà d'ora innanzi la sola a rappresentare i ferrovieri ex combattenti.

« Mentre si prega di facilitare quanto è possibile i delegati compartimentali della Federazione stessa nel compito loro affidato, si dispone che ai medesimi sia concesso di assentarsi per motivi inerenti alla loro carica per qualche giorno, e che, *(Interruzioni)* durante queste assenze, siano corrisposti ai commissari lo stipendio ed il premio di interesse.

Secondo: che siano rilasciati i biglietti di viaggio i quali siano richiesti nei limiti del compartimento. *(Interruzioni — Scambio di apostrofi)*.

*Voci all'estrema sinistra.* Ma questa è una questione politica!

CIAÑO, *ministro delle comunicazioni.* Si tratta di un esiguo numero di quattordici mutilati o combattenti, ai quali si usa qualche facilitazione, compatibile col servizio, per agevolare il loro compito di doverosa assistenza ai colleghi. Cosa ben diversa, onorevole Alfani, dai numerosi rappresentanti delle organizzazioni rosse, che ai bei tempi del bolscevismo scorrazzavano la penisola in perenne congedo per organizzarvi gli scioperi! *(Commenti — Conversazioni)*.

PRESIDENTE. Continui l'oratore! lascino parlare.

ALFANI. A questa circolare che offende la dignità degli impiegati *(Rumori — Proteste)*, si risponde con la dignitosa protesta inviata dalla Federazione degli impiegati civili e militari di Messina. È una lettera

a stampa diretta al signor Benito Mussolini. *(Interruzioni)*.

CIAÑO, *ministro delle comunicazioni.* Sconosciuto al portalelettere!

PRESIDENTE. Vada avanti, onorevole Alfani! Non interrompano!

ALFANI. Quello che vi diciamo è tutto verità; è frutto delle nostre ricerche: noi non facciamo mai i plagari.

La Federazione degli impiegati civili e militari di Messina, dunque, a dimostrare che gli impiegati ha vivo il sentimento della loro dignità, hanno scritto a Sua Eccellenza Mussolini in questi termini:

Eccellenza! All'inizio della carriera burocratica ciascun funzionario deve prestare il giuramento di fedeltà e di onore nel disimpegno delle proprie funzioni allo Stato, ed il Sovrano, nel firmare il decreto Reale non ha forse imposto al funzionario... *(Interruzioni — Rumori)* di adempiere tutto il suo dovere?

Consequentemente e coerentemente il capo dello Stato a mezzo dei propri ministri non ha parimenti il sacrosanto dovere di mantenere fino alla morte i benemeriti funzionari come in tutti gli Stati civili?

CIAÑO, *ministro delle comunicazioni.* Benemeriti! quelli benemeriti!

ALFANI. Questa lettera spedita dalla Federazione degli impiegati civili e militari di Messina dice chiaramente, o signori, che si discutono anche le persone che dovrebbero essere non discusse, perchè la dignità del popolo italiano viene continuamente mortificata dal vostro assolutismo. *(Interruzioni)*.

Il Presidente mi aveva dato garanzia che io avrei potuto parlare! *(Commenti — Illirità)*.

PRESIDENTE. Parli, parli! Facciano silenzio!

ALFANI. Ora prenderemo in esame un'altra importante branca del bilancio delle comunicazioni, la parte che riguarda la marina mercantile. Su questo argomento il relatore se la sbriga con quattro frasi, che non dicono niente. Si accenna appena alla economia introdotta nel nuovo bilancio e si conclude con l'immane elogio ai marinai secondo lo stile di moda, che consiste nel comprimere ogni legittima aspirazione dei lavoratori e rendere impossibile colla violenza la più tenue difesa dei loro interessi, sopprimendo le loro libere organizzazioni, e rendendo poi omaggio alla silenziosa operosità, che viene loro imposta.

La relazione ministeriale, infatti, non ha alcun accenno alle condizioni economiche e morali a cui sono ridotti i lavoratori del

mare, buona parte dei quali lavorano alle dipendenze delle compagnie sovvenzionate con i milioni dello Stato; nè si accenna alle libertà sindacali che il Governo ha di fatto soppresse. (*Interruzioni*).

E, cosa veramente sintomatica, non si fa accenno neppure alla grossa questione dell'appalto delle linee sovvenzionate per la somma di ben 3 miliardi di lire, un vero tesoro che dovrà essere fornito dagli esausti contribuenti italiani per l'accaparramento di questa ricca torta da parte degli armatori e dei grandi giornali, che sono da essi finanziati e mantenuti. (*Interruzioni*).

Per gli interessi che voi rappresentate, non ci meravigliamo che voi serbiate il silenzio su cose che riguardano i lavoratori. (*Interruzioni dell'onorevole ministro delle comunicazioni, del deputato D'Alessio Francesco, e di altri deputati*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, non interrompano! Così il discorso andrà per le lunghe!

ALFANI. Ma i marittimi adesso non pagano più alla Federazione ufficiale; pagano al loro Comitato di difesa. (*Interruzioni*).

Nell'interesse dei contribuenti in genere e del proletariato marinaro in particolare, noi non possiamo rinunciare a parlare, perchè il nostro mandato è di portare qui l'eco dei dolori e delle miserie dei lavoratori. (*Interruzioni*).

*Una voce.* Borghese!

ALFANI. Disertore del campo borghese, sì! (*Interruzioni*).

Una lotta veramente diabolica è stata condotta dagli armatori, e completata dal Governo, contro le libere organizzazioni dei lavoratori del mare. (*Interruzioni*). Questa lotta non aveva che due obiettivi: ridurre all'impotenza i lavoratori marittimi, perchè fosse facile farli soggiacere allo sfruttamento senza limiti degli armatori, tarpare le ali alla cooperativa Garibaldi, potente organismo economico, formato con la tenacia e i sacrifici di migliaia di lavoratori. (*Interruzioni*).

*Una voce.* Parli della Garibaldi! Dove sono andati i milioni?

ALFANI. La Garibaldi costituiva il concorrente più temibile per gli armatori...

GRECO. E vi sovvenzionava!

ALFANI. ...perchè avrebbe potuto impedire il loro assalto contro le casse dello Stato per la conquista dell'agognata preda. Così si spiega la feroce campagna, la guerra condotta dagli armatori contro la Garibaldi. (*Interruzioni*). Qui tutti i mezzi furono impiegati: dalle manovre basate sulla corruzione

e sulla diffamazione ai tentativi di disgregare i potenti organismi. (*Interruzioni*).

È noto anche come in ogni tempo questi tentativi vennero a infrangersi contro la mirabile compattezza di tutti i marittimi, dai comandanti ai mozzi, i quali non potevano dimenticare, come non hanno dimenticato, che è stata la loro organizzazione di classe a liberarli dalla schiavitù economica e morale. (*Interruzioni*). Non hanno dimenticato che i loro stipendi di 56 lire mensili per i marinari e 450 lire mensili (*Interruzioni*) nel 1907, furono portati a 900 per i primi e 3000 per i secondi. (*Rumori — Interruzioni*).

Malgrado tutto, la verità è una, ed è questa: questi armatori...

GRECO. Non si navigava più! Questa è la verità!

ALFANI. ...hanno vinto soltanto in regime fascista, perchè il Governo li ha sostenuti nell'opera di sopraffazione.

A questo proposito dobbiamo ricordare come si è giunti alla occupazione dei due organismi dei proletari del mare... (*Rumori*).

GRECO. Troppo tardi si è fatta. Doveva farsi prima!

ALFANI. La sera del 2 gennaio 1924, (*Rumori*), mentre si teneva l'assemblea generale dei soci della Federazione, una banda di uomini armati, guidata da un transfuga... irrompeva nella sala, terrorizzando i presenti e costringendoli alla fuga con ogni sorta di violenze. (*Rumori*).

I componenti della banda, la sera stessa, votavano un ordine del giorno e deliberavano di avocare a sé i poteri di dirigere la federazione.

*Voci.* Ma i milioni che vi siete portati via, ve li siete presi prima!

ALFANI. La stessa sera nella quale venne consumata questa sopraffazione l'onorevole Ciano nominava i commissari per una inchiesta sulla cooperativa la Garibaldi. (*Interruzioni*).

Questo fu il preludio della occupazione.

È notorio a tutti gli italiani il telegramma di protesta di D'Annunzio, al quale l'onorevole Ciano rispose il 4 gennaio, dichiarando che la nomina dei commissari sarebbe stata provvisoria e subito si sarebbe convocata l'assemblea generale...

Sono trascorsi d'allora ben 14 mesi...

CIANO, ministro delle comunicazioni. Furono subito rimossi i commissari. Vede che non è informato! E la Federazione fu consegnata ai rappresentanti di Gabriele D'Annunzio.

ALFANI. Fu data in mano al Governo.

Gli armatori e i grandi gruppi plutocratici che rappresentano hanno troppo interesse a tenere prigioniera la Garibaldi (*Interruzioni*), e la Federazione. Voi siete troppo vicini ad essi perchè vogliate restituire le organizzazioni ai legittimi proprietari. (*Rumori — Interruzioni*).

Ed ora vediamo quali sono le condizioni odierne dei marinai. Il famoso patto marino scritto da D'Annunzio, pubblicamente approvato dall'onorevole Mussolini, con tutte le sue clausole anche draconiane è rimasto *pro forma* accettato, ma mai applicato dagli armatori, neanche da quelli che esercitano linee sovvenzionate dallo Stato, e il Governo non si accorge di quello che avviene. (*Rumori — Interruzioni*).

Circa le ore di lavoro, malgrado la convenzione internazionale di Ginevra delle otto ore, accettata dal Governo italiano attuale, persino il personale di macchina è costretto a lavorare 12 ore.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ho fatto una circolare alle capitanerie di porto, con la quale prescrive che ove il personale di macchina sia in numero insufficiente per fare il turno completo di otto ore, siano negate le spedizioni consegnate...

ALFANI. Prendo atto della sua dichiarazione.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Prenda atto di tutto quello che vuole!

ALFANI. Ma dubito che sarà data questa disposizione.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È una disposizione già data da parecchio tempo.

ALFANI. A causa della cupidigia degli armatori la vita di bordo su molte navi è ridotta a condizioni insopportabili. (*Rumori — Interruzioni*).

I lavoratori del mare non hanno che una unica arma di difesa per i loro interessi morali e materiali (*Interruzioni*): l'organizzazione.

*Voci*. Siamo amici dell'organizzazione, ma non di Giulietti.

ALFANI. Vorrei parlare intorno alla concessione dei telefoni. Per l'Italia Meridionale e per la Sicilia sarebbero stati concessi ad una società che fu fondata con un capitale di 50 mila lire.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ci metta altri tre zeri e sarà nella verità. (*Commenti*). Prima di venire a dire delle cose simili dinanzi alla Camera cercate di sapere! (*Commenti*).

Si tratta di società anonime, che si costituiscono per concorrere alle gare e siccome, lei me lo insegna, quando nascono devono pagare dei tributi allo Stato e se non avessero la concessione delle linee, non avrebbero più ragione di esistere e si dovrebbero sciogliere; così tutte le società che sono sorte per concorrere alle gare dei telefoni, si sono costituite con un capitale limitato. In seguito alla pubblicazione della concessione nella *Gazzetta ufficiale*, le società deliberano di elevare il loro capitale per ogni zona ad una cifra che è esattamente stabilita. Per quella che lei dice il capitale è di 50 milioni.

ALFANI. Ammesso anche che sia di 50 milioni, crede lei che anche in questa questione il Mezzogiorno d'Italia non sia rimasto sempre la Cenerentola? (*Interruzioni — Rumori*). Le linee telefoniche del Mezzogiorno rimarranno quelle che sono.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. No, no. Crepi l'astrologo! (*Si ride — Commenti*).

ALFANI. E adesso voglio adombrare le condizioni dei più umili suoi dipendenti.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ci abbiamo già pensato noi, senza che lei ce lo venisse a dire.

ALFANI. Voglio semplicemente rinfrescarle la memoria.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non ne ho bisogno. Anzi tengo a dichiarare che gli umili agenti postali sono anch'essi compresi nei nuovi provvedimenti per miglioramenti economici ai dipendenti dallo Stato. Quindi non c'è bisogno che lei intervenga. (*Commenti — Interruzioni*).

ALFANI. Bisogna sapere che questi dipendenti postali sono retribuiti con 200 lire al mese, ossia 115 lire di stipendio e il resto di caro-viveri.

Il più delle volte il ricevitore toglie loro anche il caro-vita, perchè crede e sa bene che con 115 lire si può bene vivere. Vi sono ancora dei portalettere e dei procaccia postali che hanno uno stipendio di 250 lire al mese, compreso il caro-vita.

Mi pare che sia poco onorevole per la Amministrazione dello Stato tenere centinaia e centinaia di poveri disgraziati che muoiono di fame, quando...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non mi pare che lei sia il rappresentante di questi!

ALFANI. ...sono affidati loro degli ingenti valori.

Onorevoli colleghi! Concludo col dire che la relazione sul Ministero delle comuni-

cazioni non può soddisfare nessuno, perchè è esagerata e ottimistica...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Onorevole Alfani! Questa è la terza in tre mesi. Da 14 anni non si discutevano più i bilanci: col Governo liberticida in tre mesi è la terza vota che davanti al Parlamento nazionale io devo occuparmi del bilancio delle comunicazioni. Se lei avesse letto la prima relazione fatta dall'onorevole D'Alessio Francesco avrebbe visto che era esaurientissima; e ad essa fa riferimento la breve relazione pubblicata pel bilancio che ora discutiamo.

ALFANI. Con tutti i vostri provvedimenti...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non vi soddisfano; lo sappiamo!

ALFANI... non siete venuti in aiuto a queste centinaia di impiegati dello Stato...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ci abbiamo pensato!

ALFANI. Abbiamo visto come ci avete pensato, con le tabelle che avete pubblicato!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Quali tabelle?

ALFANI. Le tabelle del Ministero delle finanze. (*Rumori — Commenti*).

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma lei viene qui a parlare come andrebbe al circo equestre. (*Commenti animati — Conversazioni*).

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

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Onorevoli colleghi! Malgrado l'ora tarda, il Presidente della Camera mi prega di parlare ed io accolgo la sua preghiera in omaggio al rispetto e alla obbedienza che tutti gli dobbiamo.

Ho detto poco fa che questa è la terza volta, in breve giro di tempo, che ho l'onore di sottoporre al Parlamento i problemi diversi attinenti al bilancio delle comunicazioni.

Furono esaminati ampiamente nel dibattito ultimo in questa Camera e nella Camera vitalizia, dove il bilancio delle comunicazioni, onorevole Alfani, ebbe l'onore speciale di tre relatori, uno per ciascuno delle branche che esso comprende.

Fu relatore per le ferrovie dello Stato l'onorevole senatore Riccardo Bianchi, e credo che anche l'onorevole Alfani non voglia a lui negare... una certa competenza in materia.

ALFANI. Tutt'altro.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ebbene l'onorevole Riccardo Bianchi, nella

sua esauriente relazione, che vorrei raccomandare alla lettura del mio contraddittore...

FERRARI. La leggeremo, e ci prepareremo per un'altra volta.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. ...finì per concludere, colla maggiore soddisfazione, che dei passi veramente cospicui erano stati compiuti nell'Amministrazione ferroviaria, ed io anche a nome dei predecessori rivendico al Governo fascista il merito di questo considerevole miglioramento, portato nella più grande delle gestioni statali. (*Approvazioni*). E questo merito fu raggiunto proprio per quel tale clima politico, al quale io ho fatto cenno nella lettera al direttore generale delle ferrovie dello Stato (*Approvazioni*), lettera che sottoscriverei anche ora...

Voci. Anche noi.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. ...nonostante le critiche dell'onorevole Alfani.

Il bilancio preventivo del 1925-26, che ora è sottoposto al vostro esame ed alla vostra approvazione, è nella sua essenza poco differente da quello dell'esercizio 1924-1925. Esso è impostato nella precisa struttura voluta dalla legge del 1907 e quindi si presta, come già dissi altra volta, al più esatto raffronto coi bilanci disastrosi dell'epoca, non poi tanto remota, in cui essi si chiudevano con un miliardo e 432 milioni di passivo. Il bilancio dell'esercizio in corso, come sapete, fu annunziato in pareggio.

Ebbene, onorevoli colleghi, i risultati accertati al primo semestre e quelli sommari che dalla periferia giungono al centro per i due primi mesi del 1925 mi permettono di confermare a voi che il bilancio in corso si chiuderà con un pareggio direi sicuro, confortevole, non più aleatorio; pareggio, che i nostri avversari hanno fino a ieri messo in dubbio. (*Benissimo!*)

I risultati sono tali che, malgrado l'inasprimento dei cambi che si riflette sul prezzo del carbone e di altre materie, il pareggio sarà mantenuto. Non è quindi miracolista la previsione fatta per il bilancio 1925-26 della sua chiusura in avanzo, in un modesto avanzo di circa venti milioni. Se, onorevole Alfani, non verrà... nessun terremoto ferroviario, io credo che questo modesto avanzo si potrà realizzare anche nell'esercizio in corso.

L'onorevole Gai, che mi dispiace di non vedere qui presente, ha prospettato la questione della elettrificazione. Il ragionamento di un competente come l'onorevole Gai non può che avere nell'animo vostro una profonda ripercussione. Egli ha discusso di



elettrificazione generale e di quel carbone bianco, del quale tutti parlano, e che molte volte vien considerato come un combustibile gratuito del popolo italiano. Veramente costa e costa abbastanza.

*Voce.* Ma è eterno.

CIANO, *ministro delle comunicazioni.* Sì, è eterno, ma talune volte è in difetto. Io personalmente condivido molte delle proposizioni qui portate dall'onorevole Gai. Ho qui sott'occhio una statistica perchè, quando seppi che l'onorevole Gai avrebbe parlato, mi ricordai che a pagina 13 dell'ordine del giorno vi era un'interpellanza dello stesso onorevole Gai che mi pare chiedeva al ministro delle comunicazioni quale era lo stato della elettrificazione ferroviaria.

Ora in Italia non siamo effettivamente molto indietro rispetto agli altri Paesi. Nel decreto-legge del 1919 effettivamente non si parlava in modo tassativo di seimila chilometri da elettrificare, ma si accennava a questi seimila chilometri come ad un massimo da raggiungere. Questo massimo anche tecnicamente non sarebbe stato possibile raggiungere.

Col decreto del maggio 1920, senza toccare lo stanziamento fatto nel 1919, stanziamento che non era certamente tale da permettere l'elettrificazione dei seimila chilometri, perchè era di 800 milioni, fu necessario di ridurre il programma. In sostanza le cose stanno così: l'Amministrazione delle finanze dà finora gli 800 milioni all'Amministrazione delle ferrovie in otto esercizi, in ragione di lire cento milioni per volta, all'infuori di alcuni residui di guerra utilizzabili per la elettrificazione; e le ferrovie attuano regolarmente lo sviluppo del programma, che comprende anche la costruzione di alcuni specialissimi impianti idro-elettrici, come quelli di Bardonecchia al Cenisio, del Reno e delle Limentre presso Bologna, del Sagittario in Abruzzo.

La situazione dei lavori di elettrificazione è questa: le linee fin oggi elettrificate hanno uno sviluppo di ottocento chilometri; quelle in corso di elettrificazione, e che saranno compiute per la fine del 1927, rappresentano un complessivo di 752 chilometri e comprendono la Genova-Pisa-Livorno, la Bologna-Porretta-Firenze, la Bologna-Faenza-Firenze, la Roma-Avezzano-Sulmona, la Foggia-Benevento, la Napoli-Pozzuoli.

*Una voce.* Molto poco per Napoli.

CIANO, *ministro delle comunicazioni.* Poi sarà fatta la direttissima Roma-Napoli: questo è l'inizio della direttissima.

L'onorevole Gai ha voluto anche richiamare l'attenzione della Camera sul problema tecnico dell'elettrificazione, dimenticando che anche la nostra Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha delle glorie in materia da rivendicare.

Ricordiamo che il nostro sistema trifase ha permesso di superare il difficile valico dei Giovi. Ci sono stati problemi risolti dall'Amministrazione ferroviaria in modo veramente brillante. E ricordiamo anche — poiché tanto si è parlato di questo famoso cordone ombelicale — che dall'organizzazione e dagli studi dell'Amministrazione finanziaria, attingono molte volte i migliori uffici tecnici dell'industria privata. (*Approvazioni.*)

Ora permettetemi di dire, e qui sono d'accordo con una frase che l'onorevole Belluzzo adopera nella relazione del bilancio della marina, che l'Amministrazione ferroviaria, anche nel campo degli studi relativi al materiale rotabile, ha benemerienze sicure, positive. Le nostre locomotive a vapore vengono studiate e progettate fin nei più piccoli dettagli dall'Amministrazione ferroviaria, e sono fra le più moderne e migliori di Europa. Perchè, o signori, si vuol affacciare il dubbio che i nostri ingegneri ferroviari si trovino dinanzi alla muraglia della Cina, per studiare dei locomotori elettrici, ai quali hanno già apportati così importanti perfezionamenti?

L'Amministrazione ferroviaria è una delle poche amministrazioni statali, forse l'unica, che crei, coi suoi studi, tipi propri di materiale tecnico d'ogni genere dando ad eseguire meccanismi e lavori su disegni definitivi di costruzione.

E rivendico a titolo d'onore per il corpo degli ingegneri ferroviari queste che sono benemerienze veramente cospicue. (*Applausi.*)

Ma vorrei procedere per ordine. Da una statistica sullo sviluppo delle ferrovie elettrificate risulta questo: che gli Stati Uniti d'America e il Canada, con la loro rete estesissima, non hanno che 2240 chilometri di linee elettriche, che la Svizzera ne ha 750 chilometri, la Francia 300, l'Austria 300 anche essa, la Spagna 150. Noi ne abbiamo 800 chilometri in servizio e 750 che saranno messi in servizio entro il 1927. Mi pare che non sia proprio il caso di piangere su di noi stessi!

Non è nemmeno il caso di fermarsi: bisogna andare avanti; ma noi non stiamo certamente baloccandoci a fare degli esperimenti!

Noi sulla Benevento-Foggia introduciamo il sistema di trazione elettrica a corrente



continua. Ma anche a riguardo di questo sistema ci sono discrepanze, perchè mentre ad esempio i nostri tecnici ritengono che la corrente continua debba avere una tensione di 3000 volts, in Francia si fanno impianti ad una tensione che è la metà di questa, a 1500 volts.

Frattanto l'Amministrazione lavora e va avanti, e tanto va avanti che, come vi dissi altra volta, ho riunita una Commissione di tecnici sperimentati, che non temono il confronto con altri, e ad essa ho affidato lo studio dell'elettrificazione in genere ponendole dei quesiti esatti, su cui dovrà pronunciarsi. Li ho invitati a dire quali sono le linee che per ragioni finanziarie bisogna elettrificare per prime, e quali sono le linee che per ragioni militari e finanziarie bisogna tener presenti per l'elettrificazione.

Ho detto loro: esaminate quali sono le riserve idro-elettriche e quali devono essere le riserve termo-elettriche, perchè il servizio abbia luogo senza interruzioni.

L'onorevole Gai vorrebbe che l'amministrazione esaminasse il problema dal lato economico e dicesse quanto costa all'amministrazione il fermare le ferrovie per un'ora. Ma, onorevole Gai, ella non deve dimenticare che abbiamo passato, anche con i suoi impianti idro-elettrici, delle settimane di passione, specie nel gruppo ligure-piemontese. Lo sa l'onorevole Lantini, che ha condiviso con me i palpiti per l'ingombro nel porto di Genova. Egli sa che con una doverosa previsione, con alcune fortunate coincidenze e con un pronto intervento, l'amministrazione ferroviaria, usando la trazione a vapore, ha potuto sopperire alle necessità dello sgombramento del porto di Genova in un momento in cui esso era congestionato di navi e di merci.

LANTINI. Guai se non avesse piovuto dopo!

CIANO, ministro delle comunicazioni. Anche in questo campo posso assicurare alla Camera che l'amministrazione vigilerà e che, non appena saranno pronti gli studi affidati alla Commissione, della quale ho parlato, sarà mio dovere di presentare alla Camera ed al mio collega delle finanze le necessarie provvidenze.

Evidentemente sono problemi tecnici che devono essere trattati da tecnici disinteressati, ispirati soltanto al bene e alla grandezza del nostro Paese. (*Applausi*).

Non vorrei dimenticare alcuni degli oratori, che mi hanno fatto l'onore di intervenire in questa discussione.

L'onorevole Crollalanza ha prospettato il raddoppio del binario della linea adriatica

come necessità nazionale, sia economica che militare. Io condivido perfettamente la sua opinione, onorevole Crollalanza, e posso assicurarla che il problema è tenuto ben presente dall'Amministrazione ferroviaria. Ma, ella sa, il raddoppio dei binari costa danaro, e le dico subito anche una cosa che non dovrà spaventarla, e cioè che il raddoppio del binario tra Pisa e Roma è stato completato soltanto un mese e mezzo fa.

Con questo non vorrei diminuire le sue speranze; ma le assicuro che il raddoppio da lei richiesto è inserito nel programma di lavori previsto per il prossimo decennio. E siccome è all'ordine del giorno del Consiglio dei ministri l'esame del provvedimento legislativo relativo all'assegnazione automatica dei fondi patrimoniali occorrenti all'Amministrazione ferroviaria, il problema stesso potrà entrare nella fase esecutiva non appena il programma decennale avrà modo di svolgersi. Quindi stia tranquillo, che l'amministrazione ferroviaria ha messo al primo piano il problema da lei presentato: anche per la propria tranquillità, perchè l'esercizio ferroviario della linea adriatica è molto oberato e difficile.

I problemi secondari locali saranno esaminati con benevolenza; ma io non posso al riguardo prendere impegni tassativi.

L'onorevole Barduzzi, al quale bisogna riconoscere una tecnica profonda in materia ferroviaria, ha cominciato ad affrontare la questione spinosa dei passaggi a livello.

L'onorevole Barduzzi ha parlato di congegni meccanici, di apparecchi elettrici, di indicatori automatici. A parte la questione giuridica della responsabilità che l'amministrazione potrebbe venire ad assumere con la installazione di questi congegni, che per altro essa sperimenta in zone determinate, le faccio sapere, onorevole Barduzzi, che una spesa approssimata per la generalizzazione di questi congegni ai passaggi a livello incustoditi, che non sono i soli che poi mettono le vittime, può ammontare alla cifra di 130 milioni, all'infuori di una spesa annuale di manutenzione che, se non è esattamente prevedibile, si può ritenere contenuta in limiti non molto inferiori al 20 per cento delle spese d'impianto.

Circa l'agganciamento automatico per le carrozze, lo stiamo studiando: lei sa che degli esperimenti sono stati fatti.

Delle carrozze per viaggiatori, di tipi moderni, ne abbiamo trecento in costruzione.

L'Amministrazione ne ha ordinate da per tutto: ha messo a suo servizio tutta l'in-

dustria nazionale, anzi, direi quasi, ha saturato tutte le possibilità della industria nazionale. Perchè si sono fatte delle ordinazioni cospicue: si sono ordinati, o si stanno ordinando, 4000 carri chiusi...

*Una voce al centro.* Questo per smentire che il rinnovamento del materiale non avvenga.

CIANO, *ministro delle comunicazioni.* Precisamente: 4000 carri chiusi, dei quali difettava il nostro parco ferroviario. E si è ordinata la trasformazione, da aperti in chiusi, di 2000 carri, di quelli fatti costruire durante la guerra dal Commissariato per combustibili. Si è poi ordinata la costruzione di 600 carri frigoriferi, dei quali lei opportunamente ha rilevato la necessità.

Mi occuperò anche del problema del polame vivo da portarsi all'estero, degli orari tascabili, delle stazioni ferroviarie e di confine. Insomma stia tranquillo che tutto quello che riguarda il miglioramento del materiale, degli impianti, dei servizi è seguito con vigile cura dall'Amministrazione ferroviaria, la quale cerca nel proprio interesse questi miglioramenti, aggiornandoli alla tecnica moderna.

L'onorevole Leone si è in qualche momento irritato, ma fuor di luogo.

Trattando, onorevole Leone, il disgraziato argomento degli orari, ella ha parlato solo dei treni-omnibus dimenticando i diretti, e ci ha fatto vedere tutti gli svantaggi del treno-omnibus!

Io ho la coscienza, indipendentemente dai deliberati della Commissione Reale, di avere compiuto il mio dovere verso la nobile Sardegna, proponendo e facendo approvare tutto quel sistema di comunicazioni marittime che lo stesso onorevole Leone ha finito per ritenere sufficiente, e che sopra tutto è molto, ma molto migliore di quello che esisteva in passato.

Sarà mia cura di esaminare a fondo la questione, che l'onorevole Leone ha prospettata circa il postale della linea Terranova-Civitavecchia, ma effettivamente mi pare che la lagnanza sia stata improntata un po' al pessimismo. Vi sono dei piroscafi abbastanza grossi, dei piroscafi abbastanza buoni che eseguono quel servizio e non capisco come possa restare sempre della gente non comodamente situata durante la traversata.

Farò esaminare: si tratterà forse di qualche punta straordinaria di traffico, ma ad ogni modo, ove la scarsità dei posti disponibili, qui rappresentata dall'onorevole Leone

trovasse conferma nelle indagini che farò compiere, sarà provveduto al riguardo.

LEONI ANTONIO. La ringrazio.

CIANO, *ministro delle comunicazioni.* All'onorevole Alfani credo di aver già risposto abbondantemente, a mano a mano che egli già ha letto il suo ...interessante discorso in quest'Aula.

È un discorso però che dovrebbe essere aggiornato alla realtà!

ALFANI. Crede?

CIANO, *ministro delle comunicazioni.* Stia tranquillo che per quanto riguarda la parte ferroviaria ella è fuori strada! Ha deviato dal binario!

Voci. Ha deragliato!

CIANO, *ministro delle comunicazioni.* Ha deragliato, dicono ed insistono! usiamo pure dei termini tecnici. (*ilarità*).

Nessuna compressione, nessuna opera settaria ho la coscienza di aver compiuto nell'adempimento del mio alto mandato! (*Approvazioni — Applausi*)

E passiamo all'Amministrazione delle poste. L'onorevole Gai, rilevando il periodo dell'onorevole D'Alessio, ha detto che le mie spalle sono gravate dal francobollo al transatlantico, dal transatlantico alla locomotiva; ha trovato insomma che sulle mie spalle c'è una grandissima responsabilità. Responsabilità della quale io sento il peso; ma ci sono anche le spalle dei miei collaboratori, che sono abbastanza quadrate e mi sollevano in questa responsabilità!

PANUNZIO, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni.* Bastano le tue!

CIANO, *ministro delle comunicazioni.* La Amministrazione postale è per essere profondamente trasformata.

L'onorevole relatore dice giustamente, allorché vede il ministro posto là come unico punto di relazione fra amministrazioni diverse.

Il ministro ha effettivamente diversi poteri e nell'Amministrazione ferroviaria e nell'Amministrazione postale; l'una di queste si regge in modo autonomo, l'altra è, invece, legata a tutte quelle che sono le disposizioni generali di legge per la contabilità dello Stato, a tutti i controlli preventivi della Corte dei conti e del Consiglio di Stato, ecc.

Effettivamente l'unione fra i due Ministeri è molto più compatta di quello che apparentemente non sembri. Ci sono delle Commissioni, per esempio, che studiano di concretare in una cifra fissata a *forfait* tutte quelle che sono le servitù scambievoli, attualmente oggetto di scritturazioni e di

conti, che non hanno più ragione di essere e che finiscono di essere delle partite di giro.

Ma, del resto, assicuro l'onorevole relatore, sebbene non sia presente, che l'Amministrazione postale sta per essere trasformata sulla base di amministrazione autonoma, sulla stessa traccia di quello che è oggi l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. (*Approvazioni*).

Avrà un suo direttore generale, avrà i due vice direttori, che dirigeranno una parte postale e l'altro la parte elettrica. (*Approvazioni*), ed avrà quella scioltezza di movimenti e di azione, che le permetterà di potersi perfezionare e di potere condurre il servizio postale e telegrafico veramente alla altezza dei tempi. (*Approvazioni*).

È inutile che io vi parli della questione dei telefoni. Ella è così male informato, onorevole Alfani, che forse vale la pena di schiarirle qualche idea al riguardo. (*Si ride*). Vale la pena, perchè ella non abbia delle concezioni errate. Deve, dunque, sapere che il 19 settembre del 1924 tutte le Società concorrenti furono invitate a concorrere ad una gara facendo offerte scritte. Una specie di licitazione privata, che è una vera forma di gara che non ha nulla a vedere con la trattativa privata, intendiamoci... (*Si ride*).

PRESIDENTE. Le sa queste cose! È avvocato!

Una voce. È meglio spiegarlo!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È meglio spiegarlo.

Le offerte, insieme al capitolato, furono consegnate a una Commissione presieduta dall'onorevole professore Antonio Garbasso, che non credo sia il primo venuto in materia, e di essa fecero parte l'onorevole Biagio Borrello, l'onorevole professore Giuseppe Belluzzo, l'onorevole avvocato professore Cesare Tumedei, il professore Luigi Lombardi, il professore Antonio Losurdo, il professore Enrico Flora, il commendatore Guido Milelli, il commendatore Ettore Cambi, ispettore generale della Ragioneria centrale, il commendatore Giuseppe Angelini, direttore generale dei servizi elettrici, e il commendatore professore Giuseppe Pession.

Questa Commissione esaminò le offerte e venne a delle conclusioni, che il Comitato interministeriale, nominato per decidere, presieduto da Sua Eccellenza Benito Mussolini, approvò perfettamente.

Le diverse zone furono così aggiudicate: la prima zona alla Società telefonica piemontese, la seconda zona alla Società delle Venezie, la terza zona alla Società telefoni

Italia medio-orientale, la quarta zona alla Società telefonica tirrena, la quinta zona alla Società degli esercizi telefonici. Lo Stato si riserva di gestire direttamente la sesta zona telefonica, che è quella comprendente le linee internazionali, interregionali e le principali linee interprovinciali.

ALFANI. Sarebbe stato desiderabile che si fosse rispettata la legge sulla contabilità generale dello Stato.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Su che cosa?

ALFANI. Per le gare pubbliche.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Non era il caso di fare gare pubbliche, perchè se lei avesse una concezione esatta della cosa, saprebbe che problemi di questa importanza non possono essere risolti col tradizionale spegnimento della candela. Ci sono tante valutazioni di cui bisogna tener conto, vi sono tante cose che bisogna tener presenti: non è possibile aggiudicare un servizio di questa importanza con lo stesso procedimento che si segue per la fornitura delle borchie, dei lumi o delle lampadine elettriche per le carrozze ferroviarie. (*Approvazioni*).

Ad ogni modo il Governo ha scelta questa via pienamente ammessa dalla legge, ed ha creduto di far bene. Credo che abbia per questo l'approvazione della maggioranza della Camera e del Paese. (*Approvazioni*).

ARNONI. E poi è consentito dalla stessa legge di contabilità dello Stato.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. E poi, onorevole Alfani, se questo volesse nascondere qualche lontana, piccola insinuazione...

ALFANI. No, no.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. ...che non tocca nemmeno i tacchi delle nostre scarpe, (*Vive approvazioni — Si ride*) le faccio sapere che tutto si è svolto alla luce del sole, come in mezzo a Piazza Colonna. (*Applausi*). Tutto, del resto, si svolge così.

E parliamo della marina mercantile. Poco posso aggiungere nei riguardi della marina mercantile. Quando assunsi la carica di commissario per la marina mercantile i porti italiani rigurgitavano di navi in disarmo. Avevamo, signori, mezzo milione di tonnellate di navi in disarmo.

Oggi, globalmente, le navi in disarmo per ragioni economiche non arrivano a 25 mila tonnellate. (*Approvazioni*). La cifra mi pare che sia abbastanza eloquente per dimostrare quale sia stata la ripresa dei traffici marinari, ripresa che non è ostacolata da

nessuna persecuzione governativa, perchè ho la coscienza di poter dire che ho sempre cercato, per quanto mi era possibile, di tutelare la gente di mare nei suoi legittimi interessi...

BORIN. È maltrattata la gente di mare!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Porti degli esempi e vedrà che sono io il primo a difenderla e sono il primo a convenire con lei che, oggi come oggi, è necessario, e sono sicuro che gli armatori annuiranno a questa mia preghiera, di aumentare il salario della gente di mare come lo si aumenta a tutti i salariati dello Stato. (*Applausi*).

FERRARI. E gli armatori aderiranno?

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Aderiranno! In ogni modo si sappia che ho pronta una legge che sarà presto promulgata, per tutelare e reprimere tutto quello che di irregolare può avvenire nel funzionamento degli uffici di collocamento (*Benissimo!*) e che nessuno sfruttamento sarà commesso e tollerato a danno della gente di mare che si trova disoccupata e che vuole imbarcarsi.

E poi, finiamola con questi 30 mila disertori che vengono riportati su tutte le gazette. I disertori non furono che 3086 nel 1923 e 1993 nell'anno scorso, cioè in numero di gran lunga inferiore a quelli di altra nazionalità. Le diserzioni avvengono tutte nel Nord America ove i marittimi sono eccitati a disertare dalle laute paghe loro offerte in terraferma e dai provvedimenti che tutti conosciamo di restrizione alla libertà di emigrazione.

Farò chiudere l'immatricolazione della gente di mare in modo da far sì che s'imbarchino soltanto i veri marinai e non coloro che ricorrono a questo mezzo per emigrare (*Applausi*) dopo avere inutilmente tentate altre vie.

Il Governo anche nella grave questione delle linee sovvenzionate tutela rigidamente quello che è l'interesse dello Stato e rigidamente continuerà a tutelarlo. (*Approvazioni*).

Le cupidigie, stia tranquillo, onorevole Alfani, non troveranno pane per i loro denti ed ove vi fossero anche le unghie troppo appuntite non riusciranno a scalfire la nostra cute. (*Applausi*).

Onorevoli colleghi, l'ora anche tarda mi consiglia di concludere. Del resto, mi pare di avere a sufficienza risposto a tutto quello che mi avete domandato. Interpretate del vostro unanime pensiero ispiro la mia attività personale, e quella dei miei collaboratori carissimi e dei miei dipendenti, al miglioramento graduale e costante dei grandi servizi

pubblici che sono affidati alle mie cure. Credo di interpretare l'unanime volontà della Camera esigendo che i servizi stessi si perfezionino sopra una base inecrollabile di disciplina e di devozione alla Nazione. (*Vivi applausi — Molti deputati si congratulano con l'onorevole ministro*).

Voci. Chiusura!

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

(È appoggiata).

Essendo appoggiata, la metto a partito.

(È approvata).

### Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Serpieri a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

SERPIERI. Mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 settembre 1924, n. 1373, che abolisce l'imposta generale sul consumo del vino e del Regio decreto-legge 14 settembre 1924, n. 1372, che porta modificazioni alla tassa di consumo sul caffè e alla imposta di fabbricazione sui surrogati del caffè e sugli zuccheri; (218)

Conversione in legge del Regio decreto 23 ottobre 1924, n. 1736, che accorda agevolze fiscali alla industria delle marmellate, gelatine ed altre conserve di frutta; (219)

Conversione in legge del Regio decreto 23 maggio 1924, n. 851, portante modificazioni dell'aliquota dell'imposta generale sul consumo del vino; (221)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 maggio 1924, n. 852, riguardante provvedimenti a favore dell'industria vinicola; (223)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

**Si riprende la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario 1925-26.**

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario 1925-26.

Passiamo allo svolgimento degli ordini del giorno. Il primo ordine del giorno è del-

l'onorevole Crollanza, che l'onorevole ministro ha dichiarato di accettare come raccomandazione:

« La Camera, riconosciuta l'importanza nazionale del completamento del doppio binario Bologna-Brindisi confida che il Governo vorrà disporre per la sollecita e generale intensificazione delle opere, cominciando con il procedere all'armamento dei tronchi, ove furono eseguite le opere principali e disponendo per le opere preliminari sul tratto Bari-Brindisi ».

L'onorevole Crollanza l'ha già svolto. Segue l'ordine del giorno Barbiellini-Amidei:

« La Camera, convinta della necessità di migliorare le condizioni economiche dei portalettere rurali ed in special modo delle zone montane fa voti:

Perchè il Ministero delle comunicazioni provveda prontamente alla sistemazione dei salari dei portalettere rurali e delle retribuzioni delle ricevitorie delle zone montane ».

L'onorevole Barbiellini-Amidei ha presentato altri due ordini del giorno, così concepiti:

« La Camera, convinta della necessità di eliminare il grave pericolo presentato dall'uso dell'unico binario di corsa del ponte sul Po a Piacenza come binario di manovra merci, invita il Ministero delle comunicazioni a provvedere alla sistemazione della stazione di Piacenza, che mentre è nodo importante di collegamento a quattro regioni, mantiene i suoi fabbricati nei limiti prescritti dal piano di difesa austro-ungarico ».

« La Camera, plaudendo all'opera del Governo applicata nella soluzione del problema delle concessioni telefoniche, invita il Ministero delle comunicazioni a sistemare prima della cessione delle reti telefoniche i suoi impegni di nuove costruzioni (in parte eseguite) con gli enti locali che peraltro hanno soddisfatto agli oneri economici che si erano addossati ».

L'onorevole Barbiellini-Amidei rinuncia a svolgerli e l'onorevole ministro ha dichiarato di accettarli come raccomandazione.

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Maffei, sottoscritto anche dagli onorevoli Biancardi e Bassi:

« La Camera invita il Governo a considerare la dolorosa situazione ferroviaria delle città di Mantova, Suzzara e Carpi, in seguito alla deviazione dei treni Brennero-Roma

per la linea Roma-Bologna, soprattutto per quanto riguarda le comunicazioni ferroviarie tra le prosperose regioni della Valle Padana e la Capitale del Regno ».

L'onorevole Maffei rinuncia a svolgerlo e l'onorevole ministro ha dichiarato di accettare anche questo ordine del giorno come raccomandazione.

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Schirone:

« La Camera,

ritenuto che il problema gravissimo delle linee sovvenzionate in Adriatico non può dirsi risolto con le proposte della Commissione che ha riconosciuto come indispensabili prevalentemente quelle linee che congiungono trasversalmente le due opposte sponde, mentre hanno grandissima importanza anche le linee longitudinali; che non si può nemmeno aderire al concetto che le linee utili debbano essere soltanto quelle transoceaniche;

fa voti che nella sistemazione dei servizi marittimi dell'Adriatico:

1º) siano ripristinate tutte le linee esistenti prima della guerra, e intensificate le comunicazioni fra le Puglie e i porti dell'Alto Adriatico, della Dalmazia, dell'Albania e dell'Epiro, conservandosi le attuali linee 102 e 104;

2º) siano adibite, per le dette linee, piroscafi da 1500 tonnellate per poter meglio sopperire ai bisogni commerciali dei numerosi scali compresi nelle linee stesse;

3º) siano le convenzioni di lunga durata allo scopo di assicurare la continuità dei servizi per il sempre crescente sviluppo dei traffici;

4º) sia provveduto, senza ulteriori indugi, alla sistemazione di tutte le linee, per evitare l'attuale stato di incertezza, se non addirittura di disservizio, lamentata specialmente dalle classi commerciali baresi, e per impedire la sempre più invadente concorrenza della bandiera estera ».

Lo svolge l'onorevole Schirone?

SCHIRONE. Rinuncio a svolgerlo e prego l'onorevole ministro di accettarlo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Mrach:

« La Camera invita il Governo a tenere il massimo conto nel determinare le future linee marittime sovvenzionate, della necessità di dotare il porto di Pola di regolari quotidiane comunicazioni con l'opposta spon-

da adriatica, includendo lo stesso nelle linee che saranno stabilite tra Fiume ed Ancona ».

Lo svolge ?

MRACH. Rinunzio a svolgerlo e prego che sia accettato come raccomandazione.

PRESIDENTE. Sono così esauriti anche gli ordini del giorno, poichè tutti sono stati ritirati o convertiti in raccomandazione. Passiamo all'esame dei capitoli, restando stabilito che, come di consueto, quando non vi siano osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

*Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1925 al 30 giugno 1926.* — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — *Stanziamanti 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 299,500,000.

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 30,000,000.

Capitolo 3. Compensi per maggiori prestazioni oltre il normale orario d'ufficio nei servizi esecutivi e per lavori a cottimo, lire 22,000,000.

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 2,000,000.

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

Capitolo 6. Indennità per infortuni sul lavoro agli agenti operai ed avventizi cui non compete pensione ai termini del Regio decreto 6 giugno 1907, n. 716 — Indennizzi per infortuni e danni (*Spesa obbligatoria*), lire 300,000.

Capitolo 7. Indennità per missioni e per visite d'ispezione, lire 6,000,000.

Capitolo 8. Indennità di tramutamento, lire 800,000.

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

Capitolo 10. Compensi per maneggio di valori ai titolari degli uffici di Cassa e dei vaglia, per piccola manutenzione di apparati telegrafici, per residenza disagiata e malarica e di frontiera, lire 270,000.

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 400,000.

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 — Spese per la stampa di avvisi di aste deserte od annullate (*Spesa obbligatoria*), lire 13,000,000.

Capitolo 14. Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti, lire 110,000.

Capitolo 15. Spese causali, lire 60,000.

Capitolo 16. Sussidio annuo dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi all'Istituto nazionale di mutualità 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 alla 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 90,000.

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 35,380,000.

Capitolo 20. Indennità per una sola volta, invece di pensione, ai 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 900 mila.

II. *Stanziamanti 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 25,000.

Capitolo 23. Pubblicazioni e rilegature per la Biblioteca del Ministero, lire 16,000.

Capitolo 24. Retribuzioni ordinarie per i servizi rurali (*Spese fisse*), lire 21,000,000.

Capitolo 25. Retribuzioni complementari ed accessorie agli agenti rurali ed agli incaricati del servizio di posta rurale — Spese per i servizi rurali provvisori e spese varie di carattere straordinario, lire 100,000.

Capitolo 26. Sussidi agli agenti ed ex-agenti rurali ed alle loro famiglie, lire 200,000.

Capitolo 27. Spese per gli uffici e le 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 28. Retribuzioni agli accollatari 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 29. Sussidi agli accollatari ed agli ex-accollatari dei servizi di trasporto con retribuzione non superiore alle lire 3,000 annue ed alle loro famiglie, lire 35,000.

Capitolo 30. Spese di trasporto delle corrispondenze, dei pacchi ed a vuoto delle carrozze postali, sulle ferrovie e tramvie, 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 — Spese per la stampa di avvisi di aste andate deserte o annullate (*Spesa obbligatoria*), lire 7,977,000.

Capitolo 31. Esercizio della posta pneumatica e della posta aerea, lire 700,000.

Capitolo 32. Spese per la vigilanza alle Casse ed agli uffici principali provinciali (*Spesa obbligatoria*), lire 35,000.

Capitolo 33. Indennità al personale che presta servizio negli uffici ambulanti — Indennità di viaggio e di illuminazione ai messaggeri, portapioghi 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 gli infortuni — Indennità al personale addetto agli uffici postali presso le stazioni ferroviarie e gli scali marittimi, lire 11 milioni e 218,000.

Capitolo 34. 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'illu-

minazione ed il riscaldamento dei veicoli adibiti al servizio postale sulle ferrovie, lire 3,752,000.

Capitolo 35. Premio per la vendita di carte-valori postali esclusi i segnatasse (*Spesa obbligatoria*), lire 4,500,000.

Capitolo 36. 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 1,270,000.

Capitolo 37. Spesa per il cambio della moneta aurea (*Spesa obbligatoria*) per memoria.

Capitolo 38. Materiali ed utensili per il servizio della posta — Bolgette da portalettere e distintivi per agenti postali — Insegne per uffici postali e postalegrafonici 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 5,500,000.

Capitolo 39. 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 2,940,000.

Capitolo 40. Abbuoni e rimborsi diversi (*Spesa obbligatoria*), lire 1,300,000.

*Servizio dei risparmi.* — Capitolo 41. 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 42. 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 43. 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 400,000.

Capitolo 44. 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*.

Capitolo 45. Compensi per il lavoro a cottimo inerenti alla convalidazione dei premi a favore dei titolari dei libretti nominativi delle Casse di risparmio postali ed ai possessori di quelli al portatore nel Regno, lire 100,000.

*Servizio dei conti correnti e degli assegni postali.* — Capitolo 46. Retribuzioni al personale avventizio e di fatica assunto per il servizio dei conti correnti e degli assegni postali, lire 65,000.

Capitolo 47. Compensi per maggior lavoro al personale di ruolo ed avventizio, lire 52,000.

Capitolo 48. 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 49. Indennità per servizio in tempo di notte ed eventuale semaforico, lire 3,900,000.

Capitolo 50. Spese di liti (*Spesa obbligatoria*), lire 10,000.

Capitolo 51. 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 3,500,000.

Capitolo 52. 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 3,000,000.

Capitolo 53. Canonici per servitù d'appoggio (*Spese fisse*), lire 48,000.

Capitolo 54. Retribuzioni in genere ai titolari dei posti telefonici pubblici ed ai concessionari di linee e di reti telefoniche incaricati del servizio interurbano per conto dello Stato (*Spesa d'ordine*), lire 1,600,000.

Capitolo 55. 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 di ordine*), lire 34,000,000.

Capitolo 56. Abbuoni e rimborsi diversi (*Spesa obbligatoria*), lire 500,000.

Capitolo 57. 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 — Indennità per sciupio di indumenti agli agenti addetti alla manutenzione delle batterie di pile, di accumulatori ed agli impianti di energia elettrica — 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 4,500,000.

Capitolo 58. 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 59. Miglioramento graduale della rete telegrafica secondaria — Costruzione di nuove linee e posa di nuovi fili — Miglioramento graduale della rete telefonica interurbana, di linee e posa di fili nell'interesse del pubblico servizio, lire 300,000.

Capitolo 60. Impianto di uffici telegrafici e fono-telegrafici per ragioni di servizio e nell'interesse della pubblica sicurezza, lire 80,000.

Capitolo 61. Spese per la manutenzione di cordoni elettrici sottomarini, lire 1,500,000.

Capitolo 62. 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 1,000,000

Capitolo 63. 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 de dazio di confine — Spesa per la istruzione del personale delle stazioni e per acquisto di pubblicazioni tecniche, lire 800 mila.

Capitolo 64. 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 65. Indennità ai membri delle Commissioni per il personale delle ricevitorie; spese varie inerenti alle Commissioni stesse, lire 100,000.

Capitolo 66. Assegni fissi per spese di ufficio (*Spese fisse*), lire 3,500,000.

Capitolo 67. Spese di illuminazione, riscaldamento, aereazione, acqua, oggetti di cancelleria, e per la formazione di dispacci, oltre quelle comprese negli assegni fissi. Francatura, telegrammi, locomozioni, Codici e vocabolari. Acquisto e manutenzione mobili, suppellettili, macchine da scrivere, calcolatrici, materiali speciali, rilegature diverse, per l'Amministrazione provinciale, lire 2,660,000.

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 — Acquisto, manutenzione e riparazione di apparati ed accessori, di macchinari di strumenti di misura e di mobili — Spese per illuminazione e riscaldamento — 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'istru-

zione pratica di lingue estere al personale — Contributo per l'istruzione professionale media, lire 100,000.

Capitolo 71. Retribuzioni al personale delle ricevitorie, degli uffici secondari e delle agenzie (*Spese fisse*), lire 105,600,000.

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 1,000,000.

Capitolo 73. Sussidi ai titolari ed ex-titolari di uffici secondari e di ricevitorie, ai loro genitori ed alle loro vedove ed orfani, lire 50,000.

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 1,500,000.

Capitolo 76. Contributo a carico 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 1,250,000.

Capitolo 77. Mantenimento, pulizia, restauro, adattamento ed ampliamento di locali, nonchè impianti completi d'illuminazione, di campanelli elettrici e di aereazione per l'Amministrazione centrale e provinciale — Costruzione di casotti e padiglioni in muratura e con altri sistemi, lire 1,800,000.

Capitolo 78. Fitti di locali di proprietà privata (*Spese fisse*), lire 4,000,000.

Capitolo 79. Fitti per locali provvisori, in circostanze straordinarie, lire 50,000.

Capitolo 80. Spese pel 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 82. Personale di ruolo della Amministrazione

centrale — Stipendi, supplementi di servizio attivo e assegni (*Spese fisse*), lire 1,045,500.

Capitolo 83. Premidi operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti meritevoli (articolo 63 del Regio decreto 30 settembre 1922, n. 1290, e Regio decreto 17 febbraio 1924, n. 182), lire 67,000.

Capitolo 84. Sussidi agli impiegati, uscieri ed inservienti di ruolo e avventizi dell'Amministrazione centrale e provinciale, lire 10,000.

Capitolo 85. Sussidi agli impiegati, uscieri ed inservienti bisognosi, già appartenenti all'Amministrazione centrale e provinciale e loro famiglie, lire 4,000.

Capitolo 86. Indennità e diarie ai componenti le Commissioni, i Consigli ed i Comitati di carattere permanente e temporaneo, lire 50,000.

Capitolo 87. Ispezioni e missioni nell'interesse dei vari servizi dell'Amministrazione centrale, lire 22,000.

Capitolo 88. Spese di telegrammi (*Spesa obbligatoria*), lire 26,500.

Capitolo 89. Spese di liti, di coazioni, di arbitraggi ed altre accessorie, relative al Demanio pubblico marittimo (*Spesa obbligatoria*), lire 13,000.

Capitolo 90. Spese casuali, lire 6,000.

Capitolo 91. Fitto di locali di proprietà privata, manutenzione e canoni d'acqua, lire 115,250.

Capitolo 92. 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 93. Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 620,000.

Capitolo 94. 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 95. Spese per l'estrazione dei galleggianti sommersi (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 96. Indennità speciali al personale addetto ai servizi della marina mercantile, lire 7,200.

Capitolo 97. Sussidi alla gente di mare, marinai e pescatori e alle loro famiglie, lire 50,000.

Capitolo 98. Vigilanza sulla pesca e premi relativi, lire 10,000.

Capitolo 99. Sovvenzione alla Cassa invalidi della marina mercantile e sovvenzioni ad Istituti, associazioni e società varie attinenti alla marina mercantile, lire 1,550,000.

Capitolo 100. 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 101. Quota di concorso nella spesa di vigilanza dei ghiacci nel Nord Atlantico (Convenzione di Londra 20 gennaio 1915) (*Spesa obbligatoria*), lire 210,000.

Capitolo 102. Compensi di costruzione per piroscafi a scafo metallico — Spese di visite e perizie (Categoria I dell'articolo 10 del Regio decreto 1º febbraio 1923, n. 211), lire 25,000,000.

Capitolo 103. 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 (Categoria II dell'articolo 10 del Regio decreto 1º febbraio 1923, n. 211), lire 2,900,000.

Capitolo 104. Compensi di riparazione — Spese di visite e perizie (Categoria III dell'articolo 10 del Regio decreto 1º febbraio 1923, n. 211), lire 2,000,000.

Capitolo 105. 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 106. Spese inerenti ai servizi dei Magazzini generali di Trieste, lire 5,000,000.

Capitolo 107. Spese per il funzionamento dei servizi portuali di Fiume, lire 951,300.

*Spese per le capitanerie di porto.* — Capitolo 108. Ufficiali delle capitanerie di porto — Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni fissi, lire 3,494,200.

Capitolo 109. Sottufficiali delle capitanerie di porto — Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe e assegni, lire 3,000,000.

Capitolo 110. Indennità militare agli ufficiali e sottufficiali delle capitanerie di porto ai sensi del Regio decreto 11 novembre 1923, n. 2395, lire 1,569,220.

Capitolo 111. Personale d'ordine delle capitanerie di porto — Stipendi e supplementi di servizio attivo (Regio decreto 18 agosto 1920, n. 1258) (*Spese fisse*), lire 1,115,700.

Capitolo 112. Inservienti locali delle capitanerie di porto — Retribuzioni, 8630 lire.

Capitolo 113. Incaricati e delegati di porto — Retribuzioni — Indennità di reggenza di uffici di porto, lire 90,000.

Capitolo 114. Indennità di trasferta e di missione pel personale delle capitanerie di porto, lire 160,000.

Capitolo 115. Manutenzione e miglioramento dei fabbricati delle capitanerie di porto, lire 400,000.

Capitolo 116. Fitto di locali per le capitanerie di porto, lire 100,000.

Capitolo 117. Spese di ufficio e spese per mobili per le capitanerie di porto, lire 185,000.

Capitolo 118. Indennità al personale soprassoldi e assegni agli ufficiali e sottufficiali di porto ed ai militari del Corpo Reali Equipaggi presso le capitanerie di porto, lire 179,785.

Capitolo 119. Ufficiali delle capitanerie di porto in posizione ausiliaria — Assegni (*Spese fisse*), lire 16,000.

Capitolo 120. Attrezzi, arredi e mezzi nautici delle capitanerie di porto — Corpi di guardia — Imbarcazioni — Illuminazione, riscaldamento, consumo d'acqua e spese varie, lire 500,000.

Capitolo 121. Personale di ruolo già in servizio nelle nuove provincie (Trieste, Pola e Zara) — Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni (*Spese fisse*), lire 1,131,660.

*Spese per i servizi marittimi.* — Capitolo 122. 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 20,000.

Capitolo 123. Spese per la visita del materiale nautico delle società sovvenzionate e per acquisto di carte nautiche e di pubblicazioni, lire 3,000.

Capitolo 124. Acquisto, manutenzione e custodia di boe di ormeggio e di altri galleggianti adibiti al servizio postale, lire 50,000.

Capitolo 125. Sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi marittimi, lire 150 milioni.

Capitolo 126. Compensi a Società di navigazione per speciali trasporti con carattere postale e commerciale (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — I. *Stanziamenti per gli edifici dei servizi postali ed elettrici.* — Capitolo 127. 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*) (22ª delle trentacinque annualità), lire 327,144 e centesimi 37.

Capitolo 128. 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* — ultima delle venti annualità), lire 10,000.

Capitolo 129. 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*) (nona delle venti annualità), lire 26,268.

II. *Stanziamenti per indennità varie al personale di ruolo ed avventizio dei servizi postali ed elettrici.* — Capitolo 130. Indennità temporanea mensile al personale di ruolo (*Spese fisse*), lire 74,000,000.

Capitolo 131. Indennità temporanea mensile al personale straordinario, avventizio ed assimilato, compresi i supplenti e gli avventizi dei conti correnti ed assegni postali — Indennità temporanea ai fattorini telegrafici in sostituzione di agenti subalterni effettivi, lire 18,000,000.

Capitolo 132. Indennità temporanea mensile al personale non assimilato del cessato regime, lire 4,630,000.

Capitolo 133. 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, n. 91), lire 300,000.

III. *Stanziamenti propri per i servizi postali.* — Capitolo 134. Indennità straordinaria agli agenti rurali (*Spese fisse*), lire 6,970,000.

IV. *Stanziamenti propri per i servizi elettrici.* — Capitolo 135. Indennità temporanea mensile ai fattorini telegrafici effettivi, non contemplati dalla lettera e) dell'articolo 1 del decreto luogotenenziale 4 ottobre 1917, n. 1673, ai fattorini telegrafici avventizi e ai gurdapprodi, lire 2,380,000.

Capitolo 136. 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; 3º 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 137. 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 le spesa relativa (legge 20 marzo 1913, n. 255) (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 138. 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* — ultima delle dodici rate), lire 6,000,000.

Capitolo 139. 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 140. 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 141. 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, numero 2142), per memoria.

Capitolo 142. 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, ultima delle due rate), per memoria.

Capitolo 143. Assegnazione straordinaria per provvedere i mezzi idonei alla riparazione dei cavi telegrafici e telefonici sottomarini (Regio decreto 2 dicembre 1923, n. 2764, 2ª delle cinque rate), lire 500,000.

V. *Spese per i servizi della marina mercantile*. — *Spese generali*. — Capitolo 144. Indennità temporanea mensile al personale di ruolo, lire 1,973,000.

Capitolo 145. Assegni di aspettativa, di disponibilità e di congedo provvisorio agli ufficiali delle capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 43,100.

Capitolo 146. Indennità temporanea mensile al personale salariato (inservienti locali di porto) ed al personale degli incaricati e delegati di porto, lire 40,000.

Capitolo 147. Personale avventizio già in servizio nelle nuove provincie (Trieste, Pola e Zara) — Retribuzioni — Contributo cassa ammalati e assicurazioni contro gli infortuni, lire 114,525.

Capitolo 148. Indennità temporanea mensile al personale avventizio già in servizio nelle nuove provincie (Trieste, Pola e Zara), lire 29,500.

Capitolo 149. 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 150. Ufficiali 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, n. 1779), lire 12,000.

Capitolo 151. 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 diverse*. — Capitolo 152. Compensi per le costruzioni navali stabiliti 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 2,000,000.

Categoria III. *Movimento di capitali*. — I. *Stanziamanti relativi ai servizi elettrici*. — *Estinzione di debiti*. — Capitolo 153. 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 154. 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* — 14ª delle quindici annualità), lire 184,379.26.

Capitolo 155. 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* — 14ª delle quindici annualità), lire 288,710.93.

Capitolo 156. 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* — 13ª delle quindici annualità), lire 332,782.07.

Capitolo 157. 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 158. 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* — 12ª delle venticinque annualità), lire 3,264,609.96.

Capitolo 159. 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* — 12ª delle quindici annualità), lire 359,764.40.

Capitolo 160. 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* — 11ª delle trentacinque annualità), lire 1,473,376.30.

Capitolo 161. 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* — 3ª delle trentacinque annualità), lire 428,618.56.

II. *Partite che si compensano nell'entrata.* — Servizio dei risparmi. — Capitolo 162. 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, n. 1601), per memoria.

Categoria IV. *Partite di giro.* — Capitolo 163. 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 164. 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 100,000.

*Riassunto per titoli.* — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — I. Stanziamenti per stipendi, retribuzioni e compensi al personale dei servizi postali ed elettrici, lire 375,095,000.

Debito vitalizio, lire 36,280,000.

II. Stanziamenti propri dei servizi postali:

a) Servizi postali, lire 101,598,000;

b) Servizio dei risparmi, lire 590,000;

c) Servizio dei conti correnti ed assegni postali, lire 117,000.

III. Stanziamenti propri dei servizi elettrici, lire 61,763,000.

IV. Stanziamenti comuni ai servizi postali ed elettrici, lire 122,064,000.

Totale per i servizi postali ed elettrici, lire 697,507,000.

V. Spese per i servizi della marina mercantile:

a) Spese generali, lire 1,359,250.

b) Debito vitalizio, lire, 624,000;

c) Spese per la marina mercantile, lire, 39,878,500.

d) Spese per le capitanerie di porto, lire 11,950,195.

e) Spese per i servizi marittimi, lire 150,073,000.

Totale per i servizi della marina mercantile, lire 203,884,945.

Totale della categoria I della parte ordinaria, lire 901,391,945.

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 e avventizio dei servizi postali ed elettrici, lire 96,930,000.

III. Stanziamenti propri per i servizi postali, lire 6,970,000.

IV. Stanziamenti propri per i servizi elettrici, lire 10,416,469.09.

Totale per i servizi postali ed elettrici, lire 114,679,881.46.

V. Spese per i servizi della marina mercantile:

a) Spese generali, lire 2,586,125.

b) Spese diverse, lire 2,000,000.

Totale per i servizi della marina mercantile, lire 4,586,125.

Totale della categoria I della parte straordinaria, lire 119,266,006.46.

Categoria III. *Movimento di capitali.* —

I. Stanziamenti relativi ai servizi elettrici (estinzione di debiti), lire 6,445,241.48.

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

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

Totale del titolo II (spesa straordinaria), lire 125,711,247.94.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 1,027,103,192.94.

Categoria IV. *Partite di giro*, lire 201,200.

*Riassunto per categorie.* — Categoria I. Spese effettive (ordinarie e straordinarie), lire 1,020,657,951.46.

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

Totale delle spese reali, lire 1,027,103,192 e centesimi 94.

Categoria IV. *Partite di giro*, lire 201,200.

Totale generale, lire 1,027,304,392.94.

Lo pongo a partito.

(È approvato).

*Bilancio di previsione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1925 al 30 giugno 1926.* — *Entrata.* — Titolo I. *Parte ordinaria.* — Sezione I. *Rete ferroviaria e stretto di Messina.* — § 1. — *Prodotti del traffico.* — Capitolo 1. Prodotti della rete (A. Viaggiatori, lire 1,400,000,000; B. Bagagli e cani, lire 55,000,000; C. Merci a grande velocità, lire 400,000,000; D. Merci a piccola velocità, lire 1,975,000,000), lire 3,830,000,000.

Capitolo 2. Prodotti delle ferrovie secondarie sicule (A. Viaggiatori, lire 5,000,000; B. Bagagli e cani, lire 100,000; C. Merci a grande velocità, lire 400,000; D. Merci a piccola velocità, lire 2,500,000), lire 8,000,000.

Capitolo 3. Prodotti della navigazione dello stretto di Messina (A. Viaggiatori, lire 1,500,000; B. Bagagli e cani, lire 150,000; C. Merci a grande velocità, lire 2,300,000; D. Merci a piccola velocità, lire 3,550,000), lire 7,500,000.

Totale § 1, lire 3,845,500,000.

§ 2. *Introiti indiretti dell'esercizio.* — Capitolo 4. Redditi patrimoniali (A. Pigion

di locali, lire 7,000,000; B. Affitto di terreni, ed aree di deposito, lire 2,500,000; C. Vendita di prodotti del suolo, lire 500,000; D. Concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi, lire 3,000,000; E. Canoni per concessioni di binari di raccordo, lire 2,000,000; F. Canoni per pedaggi e attraversamenti, lire 500,000; G. Canone per esercizio gestione del Molo vecchio di Genova, lire 1,000,000; H. Diversi, lire 500,000), lire 17,000,000. Capitolo 5. Telegrammi privati, lire 900 mila.

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 14,000,000.

Capitolo 9. Introiti indiretti delle ferrovie secondarie sicule, lire 200,000.

Capitolo 10. Utili di magazzino, lire 45 milioni.

Totale del § 2, lire 87,100,000.

§ 3. *Entrate eventuali.* — Articolo 11. Proventi eventuali (A. Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate alla Tesoreria centrale, lire 4,000,000; B. Interessi a debito delle cessate società ferroviarie, di ditte, imprese, agenzie, ecc., lire 8,000,000; C. Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e per ritardata ultimazione di lavori e per inadempimento di patti contrattuali (capitolo 63 della spesa), lire 4,000,000; D. Differenze di cambio, *per memoria*; E. Diversi, lire 15,000,000), lire 31,000,000.

Capitolo 12. Entrate eventuali delle ferrovie secondarie sicule, *per memoria.*

Capitolo 13. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese imprevedute, destinati alla parte ordinaria (articolo 24, comma 1° e 4°, della legge 7 luglio 1907, n. 429, e articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372), *per memoria.*

Capitolo 14. Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne o pagamenti e simili di somme o valori, *per memoria.*

Capitolo 15. 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 16. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa (A. Trasporti per conto dello Stato, lire 3,000,000; B. Trasporti per lavori e for-

niture in conto patrimoniale e in conto terzi, lire 1,500,000; *C.* Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori, lire 1,000,000; *D.* Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali, lire 1,300,000; *E.* Diverse, lire 1,200,000), lire 8,000,000.

Capitolo 17. Ricuperi di carattere generale (*A.* Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale, lire 16,000,000; *B.* Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi, lire 9,400,000; *C.* Prestazioni per altre ferrovie, lire 2,000,000; *D.* Ricuperi di spese giudiziali e contenziose, lire 200,000; *E.* Ricuperi di spese per il servizio sanitario, lire 800,000; *F.* Tasse d'esercizio per raccordi e per carico e scarico in punti determinati, lire 25,000,000; *G.* Ricuperi per il servizio degli autoveicoli, lire 100,000; *H.* Ricuperi di spese per le assicurazioni del personale, *per memoria*; *I.* Ricuperi diversi, lire 26,000,000), lire 79,500,000.

Capitolo 18. Ricuperi di servizi, lire 42,000,000.

Capitolo 19. Introiti a rimborso di spese delle ferrovie secondarie sicule, lire 500,000.

Capitolo 20. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi, di materie fuori d'uso od esuberanti, lire 7,680,000.

Capitolo 21. Ritenute, in conto entrate, al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (articolo 3 della legge 7 luglio 1876, n. 3212, serie 2ª), lire 20,000.

Capitolo 22. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune, lire 12,000,000.

Capitolo 23. Interessi a carico della gestione delle case economiche nei capitoli forniti dall'Amministrazione (capitolo 102 della spesa), lire 3,700,000.

Totale del §. 4, lire 153,400,000.

Totale della Sezione I, lire 4,117,000,000.

Sezione II. *Navigazione.* — § 1. *Prodotti della navigazione con le isole.* — Capitolo 24. Passeggeri, lire 13,500,000.

Capitolo 25. Merci, lire 2,200,000.

Capitolo 26. Bestiame, lire 800,000.

Totale § 1, lire 16,500,000.

§ 2. *Introiti diversi della navigazione con le isole.* — Capitolo 27. Noli marittimi, *per memoria.*

Capitolo 28. Sovvenzioni del Tesoro per la navigazione con le isole, lire 2,700,000.

Capitolo 29. Ricuperi diversi e versamenti di materiali fuori uso od esuberanti, lire 4,000,000,

Totale § 2, lire 6,700,000.

§ 3. *Prodotti della navigazione libera.* — Capitolo 30. Introiti e ricuperi dei servizi di navigazione libera, lire 2,000,000.

Capitolo 31. Prelievo dal fondo di riserva per i rischi della navigazione libera, *per memoria.*

Totale § 3, lire 2,000,000.

Totale della Sezione II, lire 25,200,000.

Sezione III. *Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.* — Capitolo 32. Concorso di enti pubblici o privati nelle spese di straordinaria manutenzione (capitolo 52 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 33. Versamento a magazzino di materie provenienti da lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (capitolo 52 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 34. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo 53 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 35. Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori d'uso (capitolo 54 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 36. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori in conto migliorie alle linee (capitolo 57 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 37. Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie secondarie Sicule (capitolo 55 della spesa), *per memoria.* (*A.* Concorso di terzi nelle spese di straordinaria manutenzione, *per memoria*; *B.* Versamento a magazzino di materie provenienti dai lavori per riparare o 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 38. Ricavi destinati alle spese di rinnovamento dei piroscafi (capitolo 56 della spesa), *per memoria.*

*Riassunto delle entrate ordinarie.* — *Entrate d'esercizio e fondi per aumenti patrimoniali.* — Sezione I. — *Rete ferroviaria e stretto di Messina.* — Titolo 1. — Parte ordinaria:

§ 1. Prodotti del traffico, lire 3 miliardi e 845,500,000.

§ 2. Introiti indiretti dell'esercizio, lire 87,100,000.

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

§ 4. Introiti per rimborsi di spesa, lire 153,400,000.



Totale della sezione I, lire 4,117,000,000.

Sezione II. — *Navigazione*, lire 25,200,000.

Totale titolo I — Parte ordinaria, lire 4,142,200,000.

Titolo II. *Parte straordinaria*. — Capitolo 39. Sovvenzioni del Tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale, lire 190,000,000.

Capitolo 40. Sovvenzioni del Tesoro per i lavori di elettrificazione delle linee ferroviarie, lire 100,000,000.

Capitolo 41. 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 e in aumento patrimoniale (capitolo 76 della spesa), *per memoria*; B. Ricavo dalla vendita dei beni immobili (capitolo 76 della spesa), *per memoria*; C. Materiali di disfacimento pertinenti al patrimonio ferroviario (capitolo 76 della spesa), *per memoria*; D. Versamento a magazzino di materiali d'esercizio esuberanti (capitolo 75 della spesa), *per memoria*; E. Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento del materiale rotabile (capitolo 54 della spesa), lire 96,000,000; F. Contributo della parte ordinaria per spese di miglorie (capitolo 78 della spesa), *per memoria*; G. Concorsi e mutui per la elettrificazione delle linee e ricavi (capitolo 77 della spesa), *per memoria*; H. Concorso del Ministero delle finanze per acquisto di locomotive germaniche in conto riparazione, *per memoria*; I. Diversi, *per memoria*), lire 96,000,000.

Totale del titolo II, lire 386,000,000.

Titolo III. *Magazzini, officine e scorte*. —

§ 1. *Gestione autonoma dei magazzini*. —

Capitolo 42. Fondi forniti dal Tesoro per aumento della dotazione di magazzino (capitolo 81 della spesa), lire 100,000,000.

Capitolo 43. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese imprevedute per aumento temporaneo delle scorte (articolo 24, comma 1º e 5º, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372), *per memoria*.

Capitolo 44. Forniture ai servizi (capitolo 82 della spesa), lire 1,100,000,000.

Capitolo 45. Ricavi per vendite e accrediti diversi (somma da reintegrare al capitolo 82 della spesa), lire 200,000,000.

Capitolo 46. Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso (capitolo 83 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 47. Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori (capitolo 84 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 48. Prelevamenti dal fondo di assicurazione contro i rischi di mare per i trasporti riguardanti la gestione di magazzino (capitolo 85 della spesa), *per memoria*.

Totale del § 1, lire 1,400,000,000.

§ 2. *Officine e scorte*. — Capitolo 49. Corrispettivo dei lavori fatti dalle Officine, dipendenti dal servizio materiale e trazione, dagli Stabilimenti governativi e dall'industria privata (capitolo 87 della spesa) (A. Officine di grande riparazione, lire 250,000,000; B. Officine dei depositi e quadre Rialzo, lire 180,000,000; C. Stabilimenti di altre Amministrazioni governative ed ell'industria privata, lire 310,000,000), lire 740,000,000.

Capitolo 50. Corrispettivo dei lavori fatti nelle officine e nei cantieri del servizio lavori (capitolo 88 della spesa), lire 40,000,000.

Capitolo 51. Materiali di scorta, materie impiegate o scaricate (capitolo 89 della spesa) (A. Servizio materiale e trazione, lire 30,000,000; 1. Scorte fisse per le officine dei depositi e di squadre di rialzo, lire 10 milioni; 2. Parco sale montate e carrelli completi, lire 20,000,000; B. Servizio lavori, lire 14,000,000; C. Esercizio ferrovie secondarie sicule, lire 1,000,000; D. Esercizio navigazione, *per memoria*), lire 45,000,000.

Totale del § 2, lire 825,000,000.

Totale del Titolo III, lire 2,225,000,000.

Titolo IV. *Industrie speciali*. — Capitolo 52. Sfruttamento boschi (A. Ricuperi di spese di impianto (capitolo 90-A della spesa), *per memoria*; B. Ricavi dell'esercizio (capitolo 90-B della spesa), *per memoria*), *per memoria*.

Capitolo 53. Piantagioni e culture speciali — Introiti e ricuperi della gestione (capitolo 91 della spesa) *per memoria*.

Titolo V. *Gestione del Fondo pensioni e sussidi*. — Capitolo 54. 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 17 novembre 1919, n. 2373), lire 85,000,000; B. Straordinarie (lettera b dell'articolo 3 e capoversi primo e secondo dell'articolo 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 4,000,000; C. Riscatti (articolo 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 1,000,000), lire 90,000,000.

Capitolo 55. Entrate diverse, lire 1 milione.

Capitolo 56. Contributi dell'Amministrazione al Fondo pensioni e sussidi (capitolo 19 della spesa) (A. Per l'integrazione delle pen-

sioni e sussidi, lire 153,000,000; B. Per caro viveri, lire 115,000,000; C. Per accantonamento in conto capitale, lire 40,000,000), lire 308,000,000.

Capitolo 57. 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 58. Contributo delle cessate Amministrazioni ferroviarie o di altre Amministrazioni in rapporto agli assegni del personale, *per memoria*.

Capitolo 59. Interessi sulle somme costituenti il patrimonio del Fondo pensioni e sussidi, lire 35,000,000.

Capitolo 60. Utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti nella Amministrazione di valori in sua consegna, costituenti il fondo pensioni e sussidi, lire 500,000.

Capitolo 61. Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (capitolo 95 della spesa), lire 7,000.

Totale del Titolo V, lire 434,707,000.

Titolo VI. *Gestione del fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al rattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi.* — Capitolo 62. Ritenute (A. Ordinarie, *per memoria*; B. Straordinarie, *per memoria*), *per memoria*.

Capitolo 63. Entrate diverse, *per memoria*.

Capitolo 64. Contributi dell'Amministrazione, *per memoria*.

Capitolo 65. Interessi sul patrimonio della gestione, *per memoria*.

Titolo VII. *Gestione delle case economiche dei ferroviari.* — *Patrimonio.* — Capitolo 66. Somme mutuate per acquisto e costruzione di case (articolo 1 della legge 14<sup>o</sup> luglio 1907, n. 553) (capitolo 100 della spesa), *per memoria*.

*Gestione.* — Capitolo 67. Affitto delle case, lire 5,000,000.

Capitolo 68. Proventi diversi, lire 300,000.

Capitolo 69. Prelevamenti dal Fondo di riserva (secondo capoverso dell'articolo 4 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1907, n. 553, approvato col Regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412), *per memoria*

Totale del Titolo VII, lire 5,300,000.

Titolo VIII. *Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita.* — Capitolo 70. Contributo dell'Amministrazione, lire 23,100,000.

Capitolo 71. Contributo del personale, lire 12,000,000.

Capitolo 72. Multe al personale, lire 2,000,000.

Capitolo 73. Quote sull'importo delle tasse di bollo sulle quietanze o ricevute del personale per competenze superiori a lire 100, lire 150,000.

Capitolo 74. Ritenute al personale per assegni supplementari vitalizi, *per memoria*.

Capitolo 75. Ritenute al personale per assegni giornalieri per malattia, *per memoria*.

Capitolo 76. Interessi sul Fondo dell'opera lire 4,000,000.

Capitolo 77. Canone a carico della gestione rivendita libri e giornali (lire 50,000), lire 50,000.

Capitolo 78. Utile netto della gestione pubblicità nelle stazioni e nei treni, lire 1,500,000.

Capitolo 79. Entrate eventuali, *per memoria*.

Capitolo 80. Interessi e prelevamenti dal fondo a favore degli orfani di agenti periti nel terremoto del 1908, lire 50,000.

Totale del Titolo VIII, lire 42,850,000.

Titolo IX. *Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale.* — *Patrimonio.* — Capitolo 81. Somme fornite dalla Cassa depositi e prestiti, *per memoria*.

Capitolo 82. Quote in conto capitale da reimpiegare in mutui, lire 45,000,000.

*Gestione.* — Capitolo 83. Introiti della gestione, lire 54,000,000.

Totale del Titolo IX, lire 99,000,000.

Titolo X. *Mutui a cooperative ferroviarie e costruttrici di case economiche e popolari per il personale.* — *Patrimonio.* — Capitolo 84. Sovvenzione da parte degli enti mutuanti per erogazioni alle cooperative, lire 40,000,000.

Capitolo 85. Contributo dello Stato durante il periodo di costruzione, lire 4,200,000.

*Gestione.* — Capitolo 86. 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 14,700,000.

Capitolo 87. Ritenute a soci di cooperative in conto manutenzione straordinaria (capitolo 122 della spesa), *per memoria*.

Totale del Titolo X, lire 58,900,000.

Titolo XI. *Operazioni per conto di terzi.* — Capitolo 88. Operazioni attinenti ai trasporti (capitolo 123 della spesa), lire 1,000,000,000.

Capitolo 89. Operazioni attinenti al personale (capitolo 124 della spesa), lire 50 milioni.

Capitolo 90. Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche Ammini-

strazioni e di privati (capitolo 125 della spesa), lire 2,500,000,000.

Capitolo 91. Operazioni per conto dell'ex Direzione generale dei combustibili (capitolo 126 della spesa), *per memoria*.

Totale del Titolo XI, lire 3,550,000,000.

Titolo XII. *Partite di giro*. — Capitolo 92. Tasse erariali (capitolo 127 della spesa), lire 110,000,000.

Capitolo 93. Imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (capitolo 128 della spesa), lire 200,000,000.

Capitolo 94. Imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (capitolo 129 della spesa), lire 800,000.

Capitolo 95. Contributo dei centesimi di guerra (capitolo 130 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 96. Marche da bollo ritenute a terzi (capitolo 131 della spesa), lire 10 milioni.

Capitolo 97. Imposta sui trasporti pel tratto Confine francese-Modane, dovuta all'erario francese (capitolo 132 della spesa), lire 400,000.

Capitolo 98. Mandati di anticipazione estinti (capitolo 133 della spesa), *per memoria*.

Totale del Titolo XII, lire 321,200,000.

*Riassunto dell'entrata*. — Titolo I. Parte ordinaria, lire 4,142,200,000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 386 milioni.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 4,528,200,000.

*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 825,000,000.

Titolo V. Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 434,707,000.

Titolo VII. Gestione delle case economiche per i ferrovieri, lire 5,300,000.

Titolo VIII. Opera di previdenza per gli orfani, ecc., lire 42,850,000.

Titolo IX. Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale, lire 99,000,000.

Titolo X. Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici, ecc., lire 58,900,000.

Titolo XI. Operazioni per conto di terzi, lire 3,550,000,000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 6,415,757,000.

Titolo XII. *Partite di giro*, lire 321,200,000.

Totale generale dell'entrata, lire 11 miliardi e 265,157,000.

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*. — § 1. *Servizi della Direzione generale*. — Capitolo 1 Personale (A. Uffici centrali ed uffici distaccati, lire 36,500,000; B. Magazzini ed agenzie, lire 17,000,000), lire 53,500,000.

Capitolo 2. Forniture, spese ed acquisti, (A. Uffici centrali ed uffici distaccati, lire 3,600,000; B. Magazzini ed agenzie, lire 3,400,000), lire 7,000,000.

Totale del § 1, lire 60,500,000.

§ 2. *Servizio movimento e traffico*. — Capitolo 3. Personale (A. Servizio centrale, Sezioni e reparti, lire 50,000,000; B. Controlli prodotti, lire 15,000,000; C. Stazioni, lire 555,000,000; D. Depositi del personale viaggiante, lire 230,000,000), lire 850,000,000.

Capitolo 4. Forniture, spese ed acquisti (A. Servizio centrale, Sezioni e reparti, lire 2,600,000; B. Controlli prodotti, lire 1,000,000; C. Stazioni, lire 39,000,000; D. Depositi del personale viaggiante, lire 1,400,000; E. Convogli, lire 8,000,000), lire 52,000,000.

Capitolo 5. Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni, lire 32 milioni.

Capitolo 6. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, lire 9,000,000.

Totale del § 2, lire 943,000,000.

§ 3. *Servizio materiale e trazione*. — Capitolo 7. Personale, (A. Servizio centrale, Sezioni e reparti d'ispezione, lire 26,000,000; B. Locomozione a vapore (dirigenza e servizio interno dei depositi, locomotive e depositi combustibili, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie), lire 302,000,000; C. Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alle centrali elettriche), lire 21,000,000; D. pulizia, verifica e untura veicoli, lire 43 milioni), lire 392,000,000.

Capitolo 8. Forniture, spese ed acquisti (A. Servizio centrale, sezioni e reparti di ispezione, lire 5,300,000; B. Locomozione a vapore, lire 555,300,000; 1. Combustibile, lire 500,000,000; 2. Spese diverse, lire 55 milioni e 300,000; C. Locomozione elettrica, lire 17,400,000; 1. Energia elettrica per la trazione dei treni e combustibile per le centrali elettriche, lire 14,600,000; 2. Spese diverse, lire 2,800,000; D. Pulizia, verifica e untura veicoli, lire 3,000,000), lire 581 milioni.

Capitolo 9. Manutenzione del materiale rotabile, lire 615,000,000.

Totale del § 3, lire 1,588,000,000.

§ 4. *Servizio lavori.* — Capitolo 10. Personale (A. Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 55,000,000; B. Sorveglianza della linea, lire 55,000,000; C. Manutenzione della linea, lire 217,000,000; D. Manutenzione impianti di elettrificazione, lire 16,000,000; E. Operai, lire 32,000,000), lire 375,000,000.

Capitolo 11. Forniture, spese ed acquisti (A. Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 4,500,000; B. Linea, lire 15,500,000; C. Stazioni illuminazione, lire 13,000,000; D. Convogli illuminazione elettrica, lire 8,000,000; E. Spese per il servizio degli autoveicoli in consegna agli uffici centrali e distaccati, lire 1,000,000), lire 42,000,000.

Capitolo 12. Manutenzione della linea, lire 132,000,000.

Totale del § 4, lire 549,000,000.

§ 5. *Linee secondarie a scartamento ridotto* (Gruppo Sicilia). — Capitolo 13. Personale (A. Direzione dell'esercizio, lire 1 milione; B. Stazioni e depositi personale viaggiante, lire 2,800,000; C. Condotta locomotive e depositi, lire 2,300,000; D. Pulizia, verifica e untura veicoli, lire 100,000; E. Linea, lire 5,200,000), lire 11,400,000.

Capitolo 14. Forniture, spese ed acquisti, (A. Direzione d'esercizio, lire 20,000; B. Stazioni e depositi personale viaggiante, lire 120,000; C. Convogli, lire 20,000; D. Locomozione, lire 3,700,000; 1. Combustibile, lire 3,000,000; 2. Spese diverse, lire 700,000; E. Linea, lire 100,000; F. Indennizzi, lire 40,000), lire 4,000,000.

Capitolo 15. Manutenzione materiale rotabile, lire 4,500,000.

Capitolo 16. Manutenzione della linea, lire 1,200,000.

Totale del § 5, lire 21,100,000.

§ 6. *Navigazione dello stretto di Messina.* — Capitolo 17. Personale, lire 4,400,000.

Capitolo 18. Forniture, spese ed acquisti (A. Combustibile, lire 3,600,000; B. Spese diverse, lire 1,000,000), lire 4,600,000.

Totale del § 6, lire 9,000,000.

§ 7. *Spese generali attinenti al personale.* — Capitolo 19. Contributi al Fondo pensioni e sussidi (Regio decreto-legge 23 marzo 1924, n. 498) (capitolo 56 dell'entrata), lire 308 milioni.

Capitolo 20. Contributo al fondo « Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita », lire 23,100,000.

Capitolo 21. Spese per assegni e indennità diverse al personale, lire 16,000,000.

Capitolo 22. Gratificazioni al personale (articolo 62 delle disposizioni sulle compe-

tenze accessorie approvate con Regio decreto 6 dicembre 1923, n. 2651), lire 2,600,000

Capitolo 23. Oblazioni e sussidi al personale, lire 2,000,000.

Capitolo 24. Spese per il servizio sanitario (articolo 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 3,500,000.

*Spese generali diverse.* — Capitolo 25. Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi, lire 4,200,000.

Capitolo 26. Imposte e tasse, lire 6,600,000

Capitolo 27. Spese giudiziali e contenziose, lire 3,000,000.

Capitolo 28. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'uffici e di magazzino, lire 1,000,000.

Capitolo 29. Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà, lire 3,000,000.

Capitolo 30. Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere, lire 3,500,000.

Capitolo 31. Spese per la sorveglianza dei trasporti, lire 2,300,000.

Capitolo 32. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune e di altre amministrazioni, lire 7,500,000.

Capitolo 33. Compensi ad Amministrazioni ferroviarie per i servizi coi loro treni, lire 9,000,000.

Capitolo 34. 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 35. Contributo dell'Amministrazione ferroviaria per interessi sui capitali impiegati nell'acquisto e la costruzione di case economiche per ferrovieri, lire 2,000,000.

Capitolo 36. Spese eventuali, lire 18 milioni.

Totale del § 7, lire 416,600,000.

§ 8. *Servizi secondari.* — Capitolo 37. Servizi accessori ad impresa od in economia, lire 4,000,000.

Capitolo 38. Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul Fondo pensioni e sussidi, per acquisto e costruzione di case economiche per ferrovieri (articolo 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553), lire 4,000,000.

Totale del § 8, lire 8,000,000.

Totale Sezione I, lire 3,595,200,000.

Sezione II. *Esercizio di navigazione.* — § 1. *Navigazione con le isole.* — Capitolo 39. Personale, (A. Uffici centrali e uffici distaccati, lire 1,700,000; B. Personale di coperta, lire 1,700,000; C. Personale di macchina, lire 2,800,000; D. Personale ausiliario, lire 800,000), lire 7,000,000.

Capitolo 40. Forniture, spese ed acquisti, (A. Uffici centrali e uffici distaccati, lire 800,000; B. Piroscafi, lire 13,180,000; C. Manutenzione del materiale portuale, lire 20,000), lire 14,000,000.

Capitolo 41. Indennizzi, lire 50,000.

Capitolo 42. Ancoraggi e spese portuali, lire 2,000,000.

Capitolo 43. Noleggio di piroscafi, lire 9,500,000.

Capitolo 44. Spese generali (A. Di personale, lire 360,000; B. Diverse, per memoria), lire 360,000.

Totale del § 1, lire 32,910,000.

§ 2. *Navigazione libera.* — Capitolo 45. Personale, lire 650,000.

Capitolo 46. Forniture, spese ed acquisti, lire 900,000.

Capitolo 47. Noleggi, per memoria.

Capitolo 48. Assegnazione alla riserva per i rischi di mare, lire 50,000.

Capitolo 49. Spese generali, lire 30,000.

Totale del § 2, lire 1,630,000.

Totale della sezione II, lire 34,540,000.

Sezione III. *Spese complementari.* —

Capitolo 50. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (capitolo 32 e 33 dell'entrata), lire 29,500,000.

Capitolo 51. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo 34 dell'entrata), lire 34,500,000.

Capitolo 52. Rinnovamento del materiale rotabile (capitolo 35 dell'entrata), lire 96 milioni.

Capitolo 53. Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) (capitolo 37 dell'entrata), (A. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore, lire 120,000; B. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento, lire 150,000; C. Rinnovamento del materiale rotabile, lire 230,000), lire 500,000.

Capitolo 54. Rinnovamento dei piroscafi (articolo 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (capitolo 38 dell'entrata), lire 660,000.

Capitolo 55. Migliorie alle linee a carico dell'esercizio (capitolo 36 dell'entrata), per memoria.

Totale della Sezione III, lire 161,160,000.

Sezione IV. *Spese accessorie.* — § 1. *Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.* —

Capitolo 56. 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 (articolo 1 della legge 25 giugno 1905, n. 261),

lire 23,745,031.34; B. delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429), lire 22,515,360.47; C. delle somme fornite per spese patrimoniali e rimborsi anticipati di certificati 3.50 per cento (articolo 1 della legge 23 dicembre 1906 n. 638), lire 214,719,376.51; D. Delle somme fornite per spese straordinarie dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908, lire 1,326,879.95; 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 lo acquisto di materiale navale, lire 644,610.38; G. delle somme fornite per il materiale di navigazione in eccedenza ai 15 milioni, lire 774,146.73; H. delle somme fornite per l'esecuzione di lavori occorrenti alla elettrificazione di linee ferroviarie, lire 19,490,278.50), lire 284,715,122. e centesimi 85.

Capitolo 57. Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di Tesoreria (articolo 3, capoverso, della legge 23 dicembre 1906, n. 638) (A. Per aumenti alla dotazione di magazzino, per memoria; B. Per spese patrimoniali, lire 11,000,000; C. Per materiali di navigazione in eccedenza ai 15 milioni, per memoria; D. Per le spese di elettrificazione, lire 2,750,000), lire 13,750,000.

Capitolo 58. Reintegro al Fondo di riserva per le spese impreviste, delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (articolo 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429), lire 26,514,877.15.

Capitolo 59. 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 60. Contributo per le spese della Corte dei conti (articolo 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361), lire 120,000.

Capitolo 61. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori (capitolo 11-C dell'entrata), lire 2,000,000.

Capitolo 62. Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi della parte ordinaria a diminuzione del prodotto netto, per memoria.

Capitolo 63. Annualità dovuta a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spesa sostenuta per impianti e lavori di carattere patrimoniale, lire 200,000.

Capitolo 64. Elettificazione delle linee, (A. Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamento a rimborso di spese sostenute per impianti e lavori di trazione elettrica, lire 4,000,000; B. Assegno annuo alla parte straordinaria per concorso alle spese inerenti alla elettificazione di linee, per memoria), lire 4,000,000.

Totale del § 1, lire 331,300,000.

§ 2. — *Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione.* — Capitolo 65. Trasporti gratuiti per le località colpite dal terremoto, per memoria.

Capitolo 66. Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale, per memoria.

Capitolo 67. Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione (art. 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137), lire 20,000,000.

Totale del § 2, lire 20,000,000.

Totale della sezione IV, lire 351,300,000.

*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. Direzione generale (Servizi centrali), lire 60,500,000.

§ 2. Servizio movimento e traffico, lire 943 milioni.

§ 3. Servizio materiale e trazione, lire 1,588,000,000.

§ 4. Servizio lavori, lire 549,000,000.

§ 5. Ferrovie complementari sicule, lire 21,100,000.

§ 6. Navigazione dello Stretto di Messina, lire 9,000,000.

§ 7. Spese generali dell'Amministrazione, lire 416,600,000.

§ 8. Servizi secondari, lire 8,000,000.

Totale della sezione I, lire 3,595,200,000.

Sezione II. *Esercizio navigazione*, lire 34,540,000.

Sezione III. *Spese complementari*, lire 161,160,000.

Sezione IV. *Spese accessorie:*

§ 1. Spese accessorie attinenti alla azienda ferroviaria, lire 331,300,000.

§ 2. Spese accessorie estranee alla azienda ferroviaria e avanzo di gestione, lire 20 milioni.

Totale del Titolo I. Parte ordinaria, lire 4,142,200,000.

Titolo II. *Parte straordinaria.* — Capitolo 68. Spese di primo impianto dell'Amministrazione centrale e dei dipendenti servizi, per memoria.

Capitolo 69. Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione delle linee assunte in esercizio, per memoria.

Capitolo 70. Acquisto di materiale rotabile, lire 76,000,000.

Capitolo 71. Acquisto di galleggianti, per memoria.

Capitolo 72. Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti (A. Materiale rotabile, lire 20,000,000; B. Galleggianti, per memoria), lire 20,000,000.

Capitolo 73. Materiale di esercizio in aumento di dotazione (capitolo 41-D della entrata), lire 20,000,000.

Capitolo 74. Lavori in conto patrimoniale ed acquisto di stabili integrati coi proventi del capitolo 41-A B e C dell'entrata, lire 70,000,000.

Capitolo 75. Lavori di elettificazione delle linee (capitolo 41-G dell'entrata), 100,000,000 lire.

Capitolo 76. Miglioramenti alle linee ed agli armamenti (capitolo 41-F dell'entrata), per memoria.

Capitolo 77. Spese di primo impianto e per aumenti patrimoniali dell'esercizio di navigazione (primo capoverso dell'articolo 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111), per memoria.

Capitolo 78. Spese straordinarie per provviste e lavori in dipendenza del terremoto 28 dicembre 1908, per memoria.

Capitolo 79. Aumento della dotazione di magazzino (capitolo 42 dell'entrata), lire 100,000,000.

Totale del Titolo II, lire 386,000,000.

Titolo III. *Magazzini, officine e scorte.* — § 1. *Gestione autonoma dei magazzini.* — Capitolo 80. Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (capitolo 42, 44 e 45 dell'entrata), 1,400,000,000 lire.

Capitolo 81. Acconti sulle forniture in corso (capitolo 46 dell'entrata), per memoria.

Capitolo 82. Rimborso ai fornitori di ritenute per garanzia (capitolo 47 dell'entrata), per memoria.

Capitolo 83. Spese per infortuni marittimi relativi ai trasporti per conto della gestione di magazzino (capitolo 48 dell'entrata), per memoria.

Capitolo 84. Reintegro dei prelevamenti dal Fondo di riserva delle spese imprevedute, 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 85. Spese per lavori fatti dalle Officine dipendenti dal Servizio materiale e trazione, dagli Stabilimenti governativi e dall'industria privata (capitolo 49 dell'entrata), (A. Officine di grande riparazione, lire 250,000,000; 1. Personale, lire 110,000,000; 2. Forniture, spese ad acquisti, lire 140,000,000; B. Officine dei depositi e squadre di rialzo, lire 180,000,000; 1. Personale, lire 110,000,000; 2. Forniture spese ed acquisti, lire 70,000,000; C. Stabilimenti di altre Amministrazioni governative e dell'industria privata, lire 310,000,000; 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 86. Spese delle officine e cantieri del servizio lavori (capitolo 50 dell'entrata) (A. Personale, lire 4,500,000; B. Forniture, spese ed acquisti, lire 35,500,000), lire 40,000,000.

Capitolo 87. Materiali di scorta — Materie ricevute (capitolo 51 dell'entrata) (A. Servizio materiale e trazione, lire 30,000,000; 1. Scorte fisse per le officine dei depositi e squadre di rialzo, lire 10,000,000; 2. Parco sale montate e carrelli completi, lire 20 mila; B. Servizio lavori, lire 14,000,000; C. Esercizio ferrovie secondarie sicule, lire 1,000,000; D. Esercizio navigazione, *per memoria*), lire 825,000,000.

Totale del § 2, lire 825,000,000.

Totale del Titolo III, lire 2,225,000,000.

Titolo IV. *Industrie speciali.* — Capitolo 88. Sfruttamento boschi (A. Spese d'impianto (capitolo 52-A dell'entrata), *per memoria*; B. Spese d'esercizio (capitolo 52-B dell'entrata), *per memoria*), *per memoria*.

Capitolo 89. Piantagioni e culture speciali — Spese della gestione (capitolo 53 dell'entrata), *per memoria*.

Titolo V. *Gestione del fondo pensioni e sussidi.* — Capitolo 90. Pensioni. 278,700,000 lire.

Capitolo 91. Indennità per caro-viveri, lire 115,000,000.

Capitolo 92. Sussidi, lire 1,000,000.

Capitolo 93. Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (capitolo 61 dell'entrata), lire 7,000.

Capitolo 94. Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione (articolo 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 40,000,000.

Totale del titolo V, lire 434,707,000.

Titolo VI. *Gestione del fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi.* — Capitolo 95. Pensioni, *per memoria*.

Capitolo 96. Sussidi, *per memoria*.

Capitolo 97. Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione, *per memoria*.

Titolo VII. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri.* — *Patrimonio.* — Capitolo 98. Spese per acquisto e costruzione di case (articolo 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (capitolo 66 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 99. Interessi sulle spese fatte durante il periodo di costruzione, *per memoria*.

*Gestione.* — Capitolo 100. Interessi dei capitali investiti nella costruzione e nell'acquisto di case già abitabili (capitolo 23 dell'entrata), lire 2,000,000.

Capitolo 101. Imposte e sovrainposte, lire 8,000.

Capitolo 102. Spese di amministrazione, custodia e diverse, lire 400,000.

Capitolo 103. Illuminazione, riscaldamento e acque potabile, lire 400,000.

Capitolo 104. Manutenzione ordinaria, lire 1,300,000.

Capitolo 105. Manutenzione straordinaria, lire 140,000.

Capitolo 106. Premi per la buona conservazione dei fabbricati (articolo 50 del regolamento approvato col Regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412), *per memoria*.

Capitolo 107. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti delle somme per la costruzione del Fondo di riserva (articolo 4 del regolamento approvato col Regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412), (A. Per temporanee esenzioni di imposte e sovrainposte, lire 100,000; B. Per eccedenze attive dei bilanci, lire 952,000), lire 1,052,000.

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

Titolo VIII. *Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita.* — Capitolo 108. Sussidi alle famiglie e spese per raccogliere ed istruire gli orfani, lire 4,000,000.

Capitolo 109. Indennità di buonuscita, lire 30,000,000.

Capitolo 110. Assegni alimentari vitalizi, lire 200,000.

Capitolo 111. Assegni giornalieri di malattia, *per memoria*.

Capitolo 112. Rimborsi di ritenute, *per memoria*.



Capitolo 113. Erogazione del fondo a favore degli orfani degli agenti periti nel terremoto del 1908, lire 50,000.

Capitolo 114. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti dei residui attivi, lire 8,600,000.

Totale del titolo VIII, lire 42,850,000.  
Titolo IX. *Gestione dei capitali del Fondo pensioni impiegati in mutui al personale. — Patrimonio.* — Capitolo 115. Somme mutate al personale, lire 45,000,000.

*Gestione.* — Capitolo 116. Spese della gestione, lire 54,000,000.

Totale del titolo IX, lire 99,000,000.

Titolo X. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale. — Patrimonio.* — Capitolo 117. Società cooperative fra il personale per la costruzione di case, (A. Somme fornite in conto mutui concessi per acquisto e costruzione di case, lire 42,200,000; B. Addebito per interessi e quota di spese generali durante il periodo di costruzione, lire 2,000,000), lire 44,200,000.

*Gestione.* — Capitolo 118. Erogazione di interessi e quote di ammortamento ad estinzione mutui, lire 14,240,000.

Capitolo 119. Quota spese generali durante il periodo di ammortamento, lire 460,000.

Capitolo 120. Versamento al Fondo per la manutenzione straordinaria degli stabili (capitolo 87 dell'entrata), *per memoria.*

Totale del titolo X, lire 58,900,000.

Titolo XI. *Operazioni per conto dei terzi.* — Capitolo 121. Operazioni attinenti ai trasporti (capitolo 88 dell'entrata), lire 1,000,000,000.

Capitolo 122. Operazioni attinenti al personale (capitolo 89 dell'entrata), lire 50 milioni.

Capitolo 123. Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche amministrazioni e di privati (capitolo 90 dell'entrata), lire 2,500,000,000.

Capitolo 124. Operazioni per conto della ex-Direzione generale dei combustibili (capitolo 91 dell'entrata), *per memoria.*

Totale del titolo XI, lire 3,550,000,000.

Titolo XII. *Partite di giro.* — Capitolo 125. Versamento delle tasse erariali (capitolo 92 dell'entrata), lire 110,000,000.

Capitolo 126. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (capitolo 92 dell'entrata), lire 200 milioni.

Capitolo 127. Versamento dell'imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (capitolo 94 dell'entrata), lire 800,000.

Capitolo 128. Versamento del contributo dei centesimi di guerra (capitolo 95 dell'entrata, *per memoria.*

Capitolo 129. Versamento importo marche da bollo ritenute ai terzi (capitolo 96 dell'entrata), lire 10,000,000.

Capitolo 130. Versamento all'erario francese dell'imposta sui trasporti pel tratto Confine francese-Modane (capitolo 97 dell'entrata), lire 400,000.

Capitolo 131. Mandati di anticipazione emessi (capitolo 98 dell'entrata), *per memoria.*

Totale del Titolo XII, lire 321,200,000.

*Riassunto della spesa.* — Titolo I. Parte ordinaria, lire 4,142,200,000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 386 milioni.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 4,528,200,000.

*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 825,000,000.

Titolo V. Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 434,707,000.

Titolo VII. Gestione delle case economiche per i ferrovieri, lire 5,300,000.

Titolo VIII. Opera di previdenza per gli orfani, ecc, lire 42,850,000.

Titolo IX. Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale, lire 99,000,000.

Titolo X. Mutui a cooperative ferrovieri costruttrici, ecc, lire 58,900,000.

Titolo XI. Operazioni per conto di terzi, lire 3,550,000,000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 6,415,757,000.

Titolo XII. Partite di giro lire 321,200,000

Totale generale della spesa, lire 11 miliardi e 265,157,000.

Lo pongo a partito.

(È approvato).

Passiamo alla discussione degli articoli del disegno di legge.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1925 al 30 giugno 1926, 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 1º luglio 1925 al 30 giugno 1926, 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 1925-26, in dipendenza dei normali collocamenti a riposo non chiesti dagli agenti, senza che concorra la loro constatata inabilità, è stabilito nella somma di lire 2,000,000.

(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 1925-26, in lire 700,000,000.

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.

La seduta termina alle 13.55.

---

*Il Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia*

AVV. CARLO FINZI.

---

Roma, 1925 — Tip. della Camera dei Deputati.