

CCXXVI.

TORNATA DI GIOVEDÌ 22 MARZO 1928

ANNO VI

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CASERTANO.

INDICE.

	Pag.		Pag.
Congedi	8798	Disegni di legge (Discussione):	
Interrogazione:		Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1928 al 30 giugno 1929	8801
Manifestazioni morbose nelle aule della giustizia	8801	MARCHI CORRADO	8801
MATTEI-GENTILI, <i>sottosegretario di Stato</i>	8801	CIANO, <i>ministro</i>	8805
MANARESI	8801	Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1928 al 30 giugno 1929	8838
Disegni di legge (Approvazione):		FINZI	8838
Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1927, n. 431, recante norme tecniche ed igieniche di edilizia per le località colpite da terremoti	8799	LANZA DI SCALEA (<i>Fatto personale</i>)	8844
Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 marzo 1927, n. 372, riguardante l'Istituto commerciale italiano per favorire la esportazione dei prodotti delle piccole industrie e dell'artigianato e l'Istituto nazionale di credito per le piccole industrie e l'artigianato	8799	BASSI	8845
Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 dicembre 1927, n. 2549, concernente la costituzione di un consorzio obbligatorio fra gli industriali e cavaatori e fra i commercianti di marmo greggio e segato, dei comuni di Carrara e Fivizzano	8799	Disegno di legge (Presentazione):	
Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 gennaio 1928, n. 2, portante modificazioni alle circoscrizioni provinciali di Pistoia e Lucca	8800	VOLPI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 febbraio 1928, n. 457, concernente provvedimenti in materia di terremoti	8838
Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1928, n. 353, circa l'applicazione dei magistrati agli uffici giudiziari della Sicilia	8800	Relazioni (Presentazione):	
Esenzione da tasse di registro ed ipotecarie nel trapasso dei beni delle attività e passività della Sezione di credito del Monte di Pietà di Cremona alla Cassa di risparmio delle provincie lombarde e divieto al detto Monte di riprendere operazioni di credito, salvo che su pegno	8800	CIMORONI: Quarto elenco di petizioni	8798
		MAZZUCCO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 febbraio 1928, n. 355, concernente il riordinamento del personale dell'Amministrazione coloniale	8798
		LEICHT: Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1928, n. 386, che sopprime la facoltà consentita dall'articolo 12 del Regio decreto-legge 4 marzo 1926, n. 681, ai venditori di energia elettrica, di esigere dai propri clienti un sovrapprezzo per l'energia elettrica generata per via termica	8798
		— Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 marzo 1928, n. 406, concernente proroga ed allargamento delle temporanee agevolazioni tributarie agli atti di fusione delle società commerciali	8798
		CELESIA: Proroga del termine di attuazione del piano regolatore di ampliamento della città di Genova ai piedi e sulla pendice occidentale della Collina di Albaro	8798

	Pag.
MAZZA DE' PICCIOLI: Disposizioni per la cattura e caccia del passero a fine di protezione della coltura granaria . .	8798
MILIANI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 gennaio 1928, n. 162, portante modificazioni all'ordinamento della Milizia nazionale forestale e dell'Azienda foreste demaniali	8798
ZIMOLO: Istituti nautici privati	8799
RANIERI: Norme concernenti l'allevamento e l'impiego dei colombi viaggiatori .	8799

La seduta comincia alle 16.

RENDA, *questore*, legge il processo verbale della tornata di ieri.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia: gli onorevoli De Grecis, di giorni 1; Bianchi Fausto, di 1; Sarrocchi, di 3; Abisso, di 3; Romano Michele, di 3; per motivi di salute gli onorevoli Gorini, di giorni 3; Olivi, di 3; Casalini Vincenzo, di 3; Buttafochi, di 3; De Martino, di 3; Donegani, di 7; Geremicca, di 3; Zaccaria Pesce di 3; Mammalella, di 2; Maury, di 2; per ufficio pubblico gli onorevoli Guglielmi, di giorni 3; Sansanelli, di 3; Muscatello, di 1; Rossini, di 3; Ciardi, di 2.

(Sono concessi).

Rinvio della discussione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 21 ottobre 1926, n. 2479, contenente disposizioni sulla importazione e l'esportazione di energia elettrica.

Ha chiesto di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

Ne ha facoltà.

SUVICH, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Su questo progetto di legge sono state presentate diverse proposte di modificazioni.

Per poterle esaminare chiedo all'illustrissimo Presidente di voler differire la discussione di questo disegno di legge di qualche giorno.

PRESIDENTE. Aderendo al desiderio espresso dall'onorevole sottosegretario di

Stato, la discussione di questo disegno di legge sarà rinviata alla seduta di sabato.

Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole Cimatori ha presentato la relazione della Commissione sul quarto elenco di petizioni.

Sarà stampata, distribuita, ed iscritta all'ordine del giorno di domani.

Invito gli onorevoli Mazzucco, Leicht, Celesia, Mazza de' Piccioli, Miliani, Zimolo e Ranieri a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

MAZZUCCO. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul seguente disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 febbraio 1928, n. 355, concernente il riordinamento del personale dell'Amministrazione coloniale. (1951)

LEICHT. Ho l'onore di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1928, n. 386, che sopprime la facoltà consentita dall'articolo 12 del Regio decreto-legge 4 marzo 1926, n. 681, ai venditori di energia elettrica, di esigere dai propri clienti un sovrapprezzo per l'energia elettrica generata per via termica; (1955)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 marzo 1928, n. 406, concernente proroga ed allargamento delle temporanee agevolazioni tributarie agli atti di fusione delle società commerciali. (1959)

CELESIA DI VEGLIASCO. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge:

Proroga del termine di attuazione del piano regolatore di ampliamento della città di Genova ai piedi e sulla pendice occidentale della Collina di Albaro. (1942)

MAZZA DE' PICCIOLI. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge:

Disposizioni per la cattura e caccia del passero a fine di protezione della coltura granaria. (1920).

MILIANI. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 gennaio 1928, n. 162, portante modificazioni all'ordinamento della Milizia na-

zionale forestale e dell'Azienda foreste demaniali. (1888)

ZIMOLO. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge; Istituti nautici privati. (1753)

RANIERI. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Norme concernenti l'allevamento e l'impiego dei colombi viaggiatori. (1893)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1927, n. 431, recante norme tecniche ed igieniche di edilizia per le località colpite da terremoti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 marzo 1927, n. 431, recante norme tecniche ed igieniche di edilizia per la località colpite da terremoti.

Se ne dia lettura.

MIARI, segretario, legge. (V. Stampato n. 1466-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico del quale do lettura.

« È convertito in legge il Regio decreto 13 marzo 1927, n. 431, contenente norme tecniche ed igieniche di edilizia per le località colpite da terremoti ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 marzo 1927, n. 372, riguardante l'Istituto commerciale italiano per favorire la esportazione dei prodotti delle piccole industrie e dell'artigianato e l'Istituto nazionale di credito per le piccole industrie e l'artigianato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 marzo 1927, n. 372, riguardante l'Istituto commerciale italiano per favorire la esportazione dei prodotti delle piccole industrie e dell'artigianato e l'Istituto nazionale di cre-

dito per le piccole industrie e l'artigianato. (Approvato dal Senato).

Se ne dia lettura.

MIARI, segretario, legge. (V. Stampato n. 1787-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico del quale do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 14 marzo 1927, n. 372, riguardante l'Istituto commerciale italiano per favorire la esportazione dei prodotti delle piccole industrie e dell'artigianato e l'Istituto nazionale di credito per le piccole industrie e l'artigianato ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 dicembre 1927, n. 2459, concernente la costituzione di un Consorzio obbligatorio fra gli industriali e cavatori e fra i commercianti di marmo greggio e segato, dei comuni di Carrara e Fivizzano.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 dicembre 1927, n. 2459, concernente la costituzione di un Consorzio obbligatorio fra gli industriali e cavatori e fra i commercianti di marmo greggio e segato, dei comuni di Carrara e Fivizzano. (Approvato dal Senato).

Se ne dia lettura.

MIARI, segretario, legge. (V. Stampato n. 1872-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico del quale do lettura.

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 22 dicembre 1927, n. 2459, concernente la costituzione di un Consorzio obbligatorio fra gli industriali cavatori, e fra i commercianti di marmo greggio e segato, dei comuni di Carrara e Fivizzano ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 gennaio 1928, n. 2, portante modificazioni alle circoscrizioni provinciali di Pistoia e Lucca.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 gennaio 1928, n. 2, portante modificazioni alle circoscrizioni provinciali di Pistoia e di Lucca.

Se ne dia lettura.

MIARI, segretario, legge. (V. Stampato n. 1828-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico del quale do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 8 gennaio 1928, n. 2, portante modificazioni alle circoscrizioni provinciali di Pistoia e di Lucca ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1928, n. 353, circa l'applicazione dei magistrati agli uffici giudiziari della Sicilia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1928, n. 353, circa l'applicazione di magistrati agli uffici giudiziari della Sicilia.

Se ne dia lettura.

MIARI, segretario, legge. (V. Stampato n. 1943-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico del quale do lettura.

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 febbraio 1928, n. 353, circa l'applicazione di magistrati agli uffici giudiziari della Sicilia ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Esenzione da tasse di registro ed ipotecarie nel trapasso dei beni delle attività e passività della Sezione di credito del Monte di Pietà di Cremona alla Cassa di risparmio delle Province Lombarde e divieto al detto Monte di riprendere operazioni di credito, salvo che sul pegno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Esenzione da tasse di registro ed ipotecarie nel trapasso dei beni, delle attività e passività della Sezione di credito del Monte di pietà di Cremona alla Cassa di risparmio delle province lombarde, e divieto al detto Monte di riprendere operazioni di credito, salvo che su pegno.

Se ne dia lettura.

MIARI, segretario, legge. (V. Stampato n. 1904-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

Il trapasso dei beni e di ogni attività e passività, di cui al Regio decreto-legge 21 aprile 1927, n. 897, dalla sezione di credito del Monte di Pietà di Cremona, alla Cassa di risparmio delle province lombarde, sarà effettuato in esenzione da tasse di registro ed ipotecarie.

(È approvato).

Art. 2.

È fatto divieto al Monte di Pietà di Cremona ed ai suoi successori di riprendere operazioni di credito, salvo che prestiti su pegno.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto.

Interrogazione.

PRESIDENTE. Si dia lettura di una interrogazione dell'onorevole Manaresi, al ministro della giustizia e dei culti, alla quale l'onorevole sottosegretario di Stato per la

giustizia ha dichiarato di essere pronto a rispondere subito.

MIARI, segretario, legge:

« Per conoscere se, di fronte alle repugnanti manifestazioni di morboso sentimentalismo date dal pubblico femminile nel recente processo alle Assise di Milano dopo la istrionica difesa di quell'arcangelo difensore del matricida Pettine che Bologna ricorda come partecipe alla maggioranza social-comunista che assassinò sul suo scanno Giulio Giordani, non ritenga di vietare al pubblico femminile l'accesso alle aule severe della giustizia ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per la giustizia ha facoltà di rispondere.

MATTEI-GENTILI, sottosegretario di Stato per la giustizia e gli affari di culto. Comprendo e mi associo pienamente al sentimento che ha dettato all'amico e collega onorevole Manaresi la interrogazione presentata in questo momento.

Non si può non deplorare quello che è accaduto al processo di Milano. Tuttavia nella sua interrogazione l'onorevole Manaresi pone una questione non facile, cioè quella della esclusione delle donne dalle aule giudiziarie quando si dibattono di questi processi. Dirò all'onorevole Manaresi che studieremo questa questione, col proposito di conciliare le ragioni della morale con le possibilità pratiche. Ne riferirò subito al Guardasigilli, non appena sarà di ritorno, e mi riserbo di informare l'onorevole interrogante sulla decisione che potrà essere presa.

PRESIDENTE. L'onorevole Manaresi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

MANARESI. Ringrazio Sua Eccellenza Mattei Gentili della risposta cortese alla mia interrogazione.

Sta di fatto, ed è bene che la Camera fascista lo ricordi, che al processo Pettine di Milano, nel quale si giudicava un individuo che aveva tagliato a pezzi e rinchiusa in un baule la madre, ed aveva per due giorni gozzovigliato sul cadavere ancora caldo, alla fine dell'arringa dell'avvocato difensore, Genuzio Bentini, che noi bolognesi non possiamo dimenticare essere stato partecipe di quella maggioranza sociale comunista che assassinò Giulio Giordani sul suo banco, (*Applausi*) il pubblico femminile scoppiava in un delirio di applausi e sventolando i fazzoletti, trattenuto a stento dai carabinieri, tentava di abbracciare l'oratore. (*Vivi commenti*).

Ora, miei buoni amici, l'argomento è troppo triste per fare della facile ironia; l'avvocato Bentini dovrebbe ricordarsi dell'altra tragedia, ed avere il pudore di certi ricordi. Ma io voglio parlare qui non di lui; parlo per il pubblico femminile, parlo per la donna che per noi è regina di dolcezza e madre della casa e della famiglia, per la donna che, in queste occasioni ed in questi ambienti, sembra perdere il pregio magnifico della sua bella femminilità per trascendere ad atti in cui il sentimento istintivo prevale troppo.

Io penso che occorra riesaminare leggi ed usi inveterati di fronte alla necessità di mantenere la severità ed il tono nelle aule delle nostre Corti d'Assise.

Noi dobbiamo impedire che questi processi nei quali veramente si agitano le più tragiche passioni, e sui quali si appuntano gli occhi avidi delle giovani generazioni, si tramutino in drammi ad effetto; noi dobbiamo cercare di evitare che le aule della giustizia diventino veramente aule di un teatro in cui si applaude al bell'oratore, e si dimentica la madre uccisa e squartata indegnamente dal figlio, per tramutare in una oscena farsa quella che è l'altro atto di una dolorosa tragedia. (*Approvazioni — Applausi*).

PRESIDENTE. L'interrogazione è esaurita.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929.

Se ne dia lettura.

MIARI, segretario, legge. (*V. Stampato n. 1842-A*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Marchi Corrado. Lo invito a recarsi alla tribuna.

MARCHI CORRADO. Onorevoli colleghi! Se in tutti i campi il Regime è riuscito a stroncare il malvezzo dei chilometrici discorsi, a maggior ragione il dibattito sul Bilancio delle comunicazioni, nell'Anno VI, ministro un fascista quale Costanzo Ciano, non può non essere contenuto nei più stretti limiti della sintetica valutazione dei fatti.

Il Governo nazionale è riuscito a dare — e credo che questa possa essere la più gradita lode delle molte che al ministro Ciano

vanno tributate — un carattere eminentemente industriale alle funzioni di controllo, di coordinamento o di gestione da parte dello Stato dei pubblici servizi. L'accentramento in un solo Dicastero di tutto quanto sta a potenziare l'attività economica della Nazione, mercè lo sviluppo degli strumenti del traffico e degli scambi, non è stato soltanto un fatto formale, ma è stato espressione di una volontà unitaria, che immediatamente si è affermata e che oggi vediamo in modo completo ed assoluto compiuta nelle sue realizzazioni.

L'attivo di bilancio che è nello stato di previsione del Ministero delle comunicazioni non è soltanto un attivo di cifre: è un attivo morale che sta a dimostrare di fronte al mondo come tutte le teorie intorno alla gestione privata o alla gestione di Stato abbiano un carattere di relatività di fronte a quella che è la condizione essenziale: l'esistenza di uno Stato forte quale è lo Stato Fascista, capace di dominare tutte le energie, di mantenerle serrate a servizio della Nazione.

L'esame particolare dei tre grandi rami, da cui il Ministero delle comunicazioni risulta costituito, è stato compiuto, per quanto si riferisce all'opera svolta, e da svolgere, dettagliatamente, con cura e con dottrina, nelle tre relazioni dell'onorevole Giunta del bilancio.

Mi limiterò pertanto a sottolineare solo taluni aspetti particolari del complesso ed interessante quadro.

Per quanto riguarda la marina mercantile (dalla situazione di bilancio e ancora di più dalle emergenze rilevate con acume dall'onorevole Celesia), l'Italia può avere la fierezza di constatare che per le vie del mare il suo nome continua la sicura ascesa: in una fase tipicamente critica, attraversata per circostanze di carattere generalissimo da tutte le marine del mondo, la flotta mercantile italiana è rimasta e rimane per noi motivo di legittimo orgoglio.

Il Governo Fascista ha curato (nel modo migliore) la complessa materia, sia provvedendo all'aumento di spesa per i servizi marittimi sovvenzionati, sia favorendo lo sviluppo dell'industria delle costruzioni, sia vigilando sulla sempre più perfezionata attrezzatura dei porti, sia continuando l'opera di organizzazione nel lavoro dei porti. L'azione svolta su questi vari aspetti delle necessità di vita della marina mercantile, condotta con assiduità e tenacia per un quinquennio ha dimostrato, specialmente di fronte ad una

situazione di crisi, quanto oculato e preveggen- te sia stato l'intervento dello Stato.

Il decorso anno è stato caratterizzato da un provvedimento di importanza eccezionale: la creazione, per lunghi anni auspicata, dei porti franchi, la cui funzione è destinata ad apportare al nostro traffico e alle nostre industrie un nuovo vigoroso impulso mettendoci in condizioni di poter validamente affrontare la concorrenza straniera.

Particolarmente confortanti sono per me, che, come è naturale, ho in modo speciale a cuore le sorti di Genova, le statistiche, che anche quest'anno segnano un notevole incremento del maggior porto del Mediterraneo.

Il ritmo ininterrotto di lavoro che si svolge nel porto di Genova trova sempre più vasto campo d'azione nella mole delle opere che si stanno ultimando, o che, iniziate, saranno condotte a termine con fervida alacrità. Genova sa che il suo movimento portuale è seguito dal Governo Fascista con la più vigile attenzione, in modo che non solo ne sono subito avvistate le eventuali oscillazioni, ma sono anche apprestati i possibili ed immediati provvedimenti. Se l'allarme sollevato in questi giorni sulla concorrenza esercitata per Genova da Marsiglia e da Amburgo nei riguardi del traffico Svizzero è apparso sotto un certo aspetto giustificato, non si può dimenticare che da tempo il Governo Fascista ha studiate ed adottate misure per facilitare, in ogni modo, l'affluenza del traffico da e per la Svizzera; e su questa linea indubbiamente continuerà a mano a mano che le condizioni di fatto lo renderanno possibile.

Senza ingiustificati scetticismi e senza frettolose preoccupazioni, Genova ha la certezza di poter vincere mercè provvidenze, che sono oggi del cuore e che saranno (in un avvenire non lontano) dei fatti, con la tariffa onesta e col primato della rapidità delle comunicazioni, quella concorrenza straniera che le si presenta come un pericolo.

Tutta l'Italia formula questo voto essenzialmente italiano: voto che deve trovare rispondenza, e certamente troverà rispondenza, nella formazione definitiva su basi solide e concrete dell'unione spirituale tra gli interessi diversi che fanno convergere la loro nobile fatica all'unica meta dell'affermazione della nostra flotta mercantile nel mondo.

Per quanto riguarda le poste i telegrafi ed i telefoni, quanto è stato compiuto, si può dire in brevissimo tempo, rappresenta sia

come mole qualitativa e come opportuna scelta delle provvidenze e delle realizzazioni, una serie di vere e proprie innovazioni e conquiste, tale da dare una riprova di quella tenace volontà, di quelle sicure direttive che caratterizzano tutta la complessa opera di Costanzo Ciano.

Alla posa del cavo telefonico sotterraneo nazionale, che mette l'Italia in rango tra le nazioni telefonicamente meglio attrezzate, alla serie delle costruzioni edilizie per le sedi dei servizi, alla attivazione dei cavi telegrafi transatlantici, fa riscontro nel campo amministrativo il vasto, imponente e profondo lavoro di riorganizzazione, di trasformazione e di semplificazione al centro e alla periferia, compiuto nel meccanismo di tutti i servizi. Se si considera, poi, che tutta questa somma di fatti, apparsi irraggiungibili in decenni di governo liberale-democratico, si conclude con un cospicuo avanzo di bilancio realizzato e con le conseguenti riduzioni postali, telefoniche e telegrafiche, è di per sé stesso evidente, sul terreno della pratica quotidiana, quale sia il frutto del clima fascista, della potenza del Regime, della coscienza della Nazione nei modi di essere dello Stato industriale, e si ravvisa nell'attività e nel felice intuito del ministro la tempra salda del silenzioso esecutore della volontà del Duce.

Ove la fisionomia nuova dello Stato industriale ci appare, ancora meglio delineata è quella che si può chiamare la titanica fatica della Amministrazione ferroviaria.

Il bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario 1928-29 costituisce una documentazione di fermezza di proposito e di serenità di visione. Il bilancio fissa l'entrata di esercizio della rete ferroviaria in una cifra inferiore per 432 milioni a quello raggiunto nell'esercizio 1926-27. La diminuzione prevista è di 62 milioni per i viaggiatori, di 7 milioni per i bagagli, di 164 milioni per la grande velocità e di 233 milioni per la piccola velocità: cifre che dimostrano come dal punto di vista relativo la maggiore diminuzione è prevista per la grande velocità, vale a dire è in connessione a un sempre migliore andamento dei servizi a piccolo velocità.

La previsione diciamo così pessimistica, è ispirata ad un senso di profondo realismo in quanto il fenomeno della contrazione del traffico è fenomeno mondiale, e con maggiori aspetti di gravità che non nel nostro Paese, si manifesta specialmente negli Stati Uniti, in Germania ed in Inghilterra. Ciò non per-

tanto, motivo di speranza è dato dal fatto che già in taluni paesi, come ad esempio in Francia, il fenomeno di contrazione accentuatosi nel decorso anno già si presenta con una notevole tendenza al miglioramento.

La previsione del minore introito appare poi a maggior forza realistica, se si tien conto dei criteri con cui è stata compiuta la determinazione delle spese. Importante innanzi tutto rilevare che il fondo di dotazione dei magazzini in scorta di materiale e oggetti di consumo è stato fissato in 900 milioni per l'esercizio 1927-28; cifra questa che dimostra la volontà del Governo nazionale di dotare l'Amministrazione ferroviaria di un cospicuo fondo per l'importantissima gestione dei magazzini.

D'altra parte è eloquente la considerevole falceia apportata in tutte le spese passibili di riduzioni, senza per altro essere tali da compromettere l'ottimo andamento dell'importantissimo servizio pubblico; la spesa del personale per la Direzione generale presenta una economia di quasi quattro milioni; una economia di circa 71 milioni è prevista per la spesa del personale del servizio di movimento e traffico; per il materiale e la trazione si prevedono 25 milioni di minor spesa; una riduzione di 20 milioni è fissata per i lavori: nel complesso si rileva il proposito dell'Amministrazione ferroviaria di potenziare sempre più il carattere industriale della sua gestione, riducendo e migliorando l'utilizzazione del personale equamente retribuito e seriamente produttivo.

La linea di assoluta serietà di intenti e di azione che campeggia in questo bilancio è demarcata poi dal fatto che con criterio degno di ogni elogio viene previsto un aumento nella corresponsione delle annualità dovute al Tesoro per gli interessi e gli ammortamenti, in modo che risultano aumentate in correlazione tutte le previsioni di spesa complementare, rinnovo della parte metallica e dell'armamento del materiale mobile, ecc. e viene confermata la saggia politica che tende a dare il maggiore sviluppo alle spese necessarie per la riparazione dei danni, per la conservazione delle ferrovie nella loro piena efficienza.

Ho creduto opportuno soffermarmi su questa che ritengo la struttura realistica del bilancio dell'Amministrazione ferroviaria per dimostrare quale sia il valore effettivo della previsione di avanzo fatta per il 1927-28. Nel 1927-28 le ferrovie dello Stato avranno un avanzo di oltre 24 milioni: il fenomeno mondiale della contrazione del traffico cui

ho già fatto cenno, il periodo generale di assestamento economico attraversato dal paese e che ha fatalmente le sue ripercussioni sull'andamento del trasporto delle cose e delle persone, sono questi tutti aspetti che stanno a giustificare la definizione di titanica fatica del Governo Nazionale che senza iperbole alcuna ho creduto potersi dare a quanto è stato fatto per la conservazione dell'avanzo dell'Amministrazione ferroviaria.

L'esame del bilancio delle ferrovie e la necessità di potenziare la efficienza economica della gestione statale mi hanno condotto in altra sede ad alcune conclusioni, per le quali se da qualche parte ho riportato degli strali polemici di polemica cortese, d'altra parte ho dovuto constatare di aver posto sul tappeto delle pubbliche discussioni un problema già sufficientemente maturo tra gli studiosi della materia. In sostanza, attualizzando un dibattito da anni vivo nel mondo degli economisti e dei tecnici sul carattere statale o privato della gestione ferroviaria, e riportando la questione negli stretti limiti della pratica odierna, ho prospettato la possibilità di esaminare la convenienza o meno da parte dello Stato di addivenire alla cessione all'industria privata di talune linee, che costituiscono attualmente per l'amministrazione una notevole passività, sia per il loro scarso traffico, sia per le spese di esercizio, che, in un'amministrazione a carattere nazionale, se pure passibili di riduzioni, devono sempre ubbidire ad una misura unitaria. Ho avuto occasione di dimostrare come l'azienda privata possa, invece, gestire con maggiori speranze di effettivo rendimento, e quindi con maggior vantaggio dell'economia generale del paese, quelle linee a scarso traffico, che formano per così dire il peso morto della gestione statale.

È con vivo compiacimento che nella elaborata relazione dell'onorevole Casalini, ho visto che il problema è non solo valutato con serena obiettività ma posto nella sua giusta luce di attualità e di importanza. L'unico campo — scrive l'onorevole Casalini — in cui l'Amministrazione possa realizzare un sensibile beneficio è quello delle linee a scarso traffico, ed aggiunge il diligente relatore, che la convenienza economica per lo Stato della cessione all'industria privata di taluni gruppi di reti secondarie sarebbe sempre rilevante anche se lo Stato stesso dovesse concedere sussidi chilometrici di diecimila lire ed anche più ai nuovi assuntori, piuttosto di sopportare la passività dell'ordine di quelle delle secondarie sicule di 65 mila lire al chilometro.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È stato un caso speciale, che rimane unico.

MARCHI CORRADO. Ne prendo atto con vivo compiacimento; ma il fatto c'è e rimane.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. C'è stata anche della gente che è morta di colera!

MARCHI CORRADO. Siamo d'accordo. Noi siamo una Nazione viva, la Dio mercè! In linea assoluta, secondo un calcolo compiuto recentemente dal professor Flora, se lo Stato, alleggerendo la mole dell'azienda ed accrescendone l'omogeneità, potesse disfarsi dei 5,783 chilometri cui mi riferisco e che costituiscono un terzo circa dei 16,535 chilometri di cui consta tutta la rete, il prodotto chilometrico medio salirebbe da 294,000 a 496,000 lire per l'azienda statale: risultato che consentirebbe progressi tecnici, ribassi di tariffa ed avanzi cospicui, tali da formare una garanzia permanente per la situazione finanziaria della gestione ferroviaria statale.

Non è questa la sede per confutare le varie preoccupazioni che sono state manifestate in proposito. L'industria privata può affrontare la fatica di ristabilire in attivo reti oggi passive, sia perchè come è stato ampiamente altrove dimostrato, il costo attuale di talune linee secondarie statali è circa il triplo di quelle dell'industria privata, sia perchè la perdita che lo Stato subisce per l'esercizio di certe sue linee è di gran lunga superiore a quello che potrebbe essere l'onere di una sovvenzione. Questo è il punto principale della discussione.

Ma mentre, anche per l'autorevole parere manifestato dall'onorevole relatore, mi è legittimo avere la convinzione che, salvo il superiore vaglio del Governo nazionale, arbitro di ogni decisione, sul terreno dei dibattiti tecnici l'opportunità della tesi della cessione parziale di reti dello Stato all'industria privata è generalmente accolta con favore, non posso non cogliere l'occasione per ribadire quanto lo scorso anno ebbi occasione di esporre alla Camera in tema di concessioni dei servizi di trasporto.

Mi è grato il ricordo delle dichiarazioni che ebbe a fare in proposito, nella stessa discussione dell'esercizio finanziario, il ministro delle comunicazioni in occasione del passaggio delle attività private di trasporto alla dipendenza del suo Dicastero. Un anno di continua collaborazione della Confederazione dei trasporti terrestri con il Ministero delle comunicazioni mi ha dato la precisa riprova del come non dovesse essere motivo di preoccupazione per alcuno il raggruppa-

mento dell'attività statale e dell'attività privata di trasporto in un'unica sfera direttiva. A ciò sono valse non soltanto l'autorità, l'obiettività e la fermezza del ministro Ciano e del suo diretto collaboratore, onorevole Martelli, ma anche, come giustamente osserva il relatore, la volontà di lavoro e di abnegazione di tutta la burocrazia dell'Ispettorato che seguendo l'esempio del Direttore generale malgrado la mancanza di una conveniente sistemazione giuridica del personale, malgrado il fatto che non ancora sia stato costituito l'organico dell'Ispettorato che abbisogna di completamenti ha compiuto e compie un'azione degna di ogni rispetto e di ogni elogio.

Nella collaborazione svoltasi tra il Ministero delle comunicazioni e la confederazione dei trasporti terrestri si è compiuto un lavoro che sarei per dire è soltanto iniziale sul molto cammino che resta ancora a percorrere. La trasformazione dello spirito delle concessioni, la precisazione dei concetti dello Stato coordinatore, dello Stato sovventore e dello Stato associato, la base insomma di quella che deve essere la nuova legislazione che regoli i rapporti tra lo Stato e le attività private del traffico, la nuova legislazione che lo stesso relatore auspica, deve ancora trovare la sua espressione realistica e concreta. Pure essendo legittima, necessaria, doverosa l'azione di controllo esercitata dallo Stato sul pubblico servizio di trasporto, bisogna che il capitale che ai trasporti affluisce possa avere fiducia, garanzie, possibilità di tutela.

Il diritto dello Stato di prendere in determinate circostanze nell'interesse del pubblico servizio i più gravi provvedimenti, non può e non deve significare limitazione dell'autonomia della azienda. È un canone fondamentale riaffermato in un solenne e recente documento di stile prettamente fascista.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*.
Articolo 17.

MARCHI CORRADO. Discutibile anche quello. Le imprese di trasporti concesse devono essere poste in grado di formare dei fondi di riserva; ma perchè essi si possano effettivamente costituire occorre che siano prima coperte tutte le spese di esercizio, vale a dire che l'azienda possa disporre di utili. Una elasticità deve essere consentita nell'investimento delle risorse dei fondi stessi; la compartecipazione dello Stato al prodotto lordo della quale più volte è stata proposta l'abolizione, non deve essere comunque trasformata in forma che aumentino

anzichè alleggerire gli oneri delle imprese di trasporto.

Questi da me elencati non sono che specifici aspetti di un problema che altra volta più ampiamente ho illustrato. Il problema dei rapporti tra lo Stato e attività private di trasporto, senza prevenzioni, senza diffidenze, in piena ed assoluta collaborazione di intenti, nel perfetto regime di quella solidarietà nazionale che deve essere tanto più viva quando uno dei soggetti del rapporto economico è lo Stato.

Questa nuova impostazione delle direttive in materia di trasporti concessi non può non essere pregiudiziale perchè lo Stato sia per le cessioni di una parte delle sue linee, sia per quegli intenti di raggruppamento cui l'onorevole relatore fa cenno, possa trovare capitali fiduciosi nelle imprese ed aziende adatte alla loro importantissima missione; tali cioè da non risultare da improvvisazioni di inesperti, di illusi, o peggio ancora di avventurosi.

Onorevoli colleghi! Gli aspetti di fioridezza con cui si presenta, in attivo materiale e morale il bilancio delle comunicazioni, la complessa opera che sul terreno degli scambi e del traffico si svolge nel nostro Paese secondo una direttiva unitaria e potente, è un aspetto di primissimo piano della forza del Regime.

La nave poderosa, come la parola che vola oltre oceano nelle viscere dei cavi, il treno rombante, come la modesta corriera automobilistica che porta nella quiete della campagna la eco dei grandi centri urbani, noi dobbiamo vederli, noi li vediamo formare un tutto organico ed armonico in intensità di vita e di movimento, in efficienza continua di sviluppo: un tutto armonico che abbia un nome solo: il nome dell'Italia Fascista. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

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

CIANO, *ministro delle comunicazioni* (*Vivi applausi*). Onorevoli camerati. Le relazioni periodiche che le Amministrazioni autonome alla dipendenza del Ministro delle comunicazioni pubblicano, la relazione decennale pubblicata di recente dalla Direzione generale della marina mercantile, mi dispensano dal tediarvi con una lunga esposizione tecnica di fatti e di cifre.

Nell'acuta ed estesa relazione al bilancio 1928-1929 compilata dalla Giunta del bilancio e che ebbe l'onore del concorso di tre valorosi estensori, gli onorevoli Celesia, Genovesi e Casalini, mi si rivolgono alcune domande implicite ed esplicite alle quali debbo rispondere.

Seguirò nel mio dire l'ordine di compilazione della relazione incominciando appunto dalla marina mercantile.

Marina mercantile. — Per brevità non mi soffermerò su dati particolari per illustrarvi le condizioni della marina mercantile italiana; me ne dispensa la larga indagine dell'onorevole Celesia basata su elementi ufficiali e notizie sicure.

M'intratterò su taluni punti della relazione che a prima vista possono dare la sensazione di un certo disagio e lasciar trasparire qualche nube per l'avvenire: situazione nelle costruzioni navali, situazione dell'armamento da carico e di linea, concorrenza estera.

Nei riguardi delle costruzioni navali l'anno 1927 ha segnato per noi una sosta in confronto all'anno precedente. Per tonnellaggio in costruzione alla fine del 1927 ci siamo trovati al terzo posto, dopo cioè l'Inghilterra e la Germania, mentre nell'anno precedente avevamo raggiunto il secondo posto seguendo immediatamente l'Inghilterra. Il fenomeno deve essere, però, considerato nelle sue cause, e queste son tali, da lasciarci pienamente tranquilli. Non si è ridotta la potenzialità dei nostri cantieri, fors'anche oggi superiore alle necessità, non si è attenuata la loro forza di resistenza di fronte alla concorrenza straniera, non è per nulla diminuita la giusta protezione dello Stato. Dirò anzi che, mentre la costruzione di nuove superbe unità, fra le maggiori e le più efficienti, ha dato la prova del perfezionamento tecnico a cui è pervenuta l'industria navale italiana, un elemento è venuto a confermare come i nostri progressi siano seguiti ed apprezzati anche all'estero. I nostri cantieri hanno ricevuto infatti nel 1927 importanti ordinazioni estere non soltanto per navi militari, ma pure per navi mercantili, ed ha molto rilievo il fatto che talune di queste sono state commesse da società armatrici britanniche. (*Applausi*).

La sosta del 1927 trova dunque spiegazione non in motivi organici ma in ragioni contingenti. Queste risiedono da un lato nell'andamento del mercato mondiale dei noli, il quale non ha troppo incoraggiato in tale periodo l'armamento sulla via di nuove costruzioni, dall'altro nel completamento di quella parte di programma di sviluppo navale che era già stato iniziato dalle nostre maggiori società di navigazione.

Inoltre non bisogna dimenticare che la stabilizzazione della moneta fu deliberata nel dicembre e sino ad allora molti, ritenendo

possibili ulteriori passi sulla via della rivitalizzazione, e quindi un minor costo delle costruzioni, preferirono attendere prima di passare le loro commesse ai cantieri.

L'industria delle costruzioni è soggetta a frequenti sbalzi di produzione e non soltanto da noi, ma presso tutti gli Stati: l'Inghilterra e la Germania offrono recenti esempi di alternative con differenza del 50 per cento fra un anno e l'altro. Ed è naturale ed è logico che ciò sia, perchè gli armatori non si sentono indotti alle nuove costruzioni quando le prospettive dell'impiego del naviglio sono deboli ed incerte, ma preferiscono costruire nei momenti di maggiore elevazione dei noli.

Quel che importa è che rimanga solida la posizione dell'industria, e che nuovi programmi facciano prevedere prossima la ripresa più intensa di attività: su ciò non ho dubbi di sorta. Una ripresa ebbe, d'altronde, a notarsi sin dal terzo trimestre dello scorso anno, nel quale mentre la Germania impostò nuove navi per 40745 tonnellate, i nostri cantieri ne impostarono per 37636 tonnellate, pur rimanendo ancora un notevole complesso di tonnellaggio da impostare per l'esercizio di servizi marittimi sovvenzionati.

Circa la situazione dell'armamento, occorre tener presente che essa non può essere considerata indipendentemente dalla situazione generale dei traffici. La nostra marina non vive più sul piede di casa, ma partecipa intensamente al commercio internazionale. Col suo sviluppo di questi ultimi anni, dall'ottavo posto che occupava prima della guerra, è assunta durante il 1927 al quarto posto nel mondo, al secondo in Europa, ed anzi per naviglio atto ai servizi oceanici ha raggiunto il terzo posto tra tutte le marine, dopo cioè la britannica e la nord-americana. (*Applausi*).

È naturale che vivere intensamente del traffico mondiale significhi anche seguirne e subirne le vicende. Il 1927 è stato un anno di magra per tutte le marine; i noli specialmente nel secondo quadrimestre si sono quotati ad un livello che di poco si è scostato da quello dell'anteguerra, pur essendo grandemente cresciute le spese di esercizio. E se del ribasso dei noli ha sofferto la nostra marina da carico, non meno di essa hanno sofferto le marine estere. Le difficoltà sono dunque comuni a tutto l'armamento mondiale; e se ciò non costituisce motivo per rallegrarci, sta tuttavia a tenere alta la nostra fede il fatto che la marina italiana non perde relativamente della sua forza, anzi mantiene saldamente ed eleva la sua posizione nel

mondo, rappresentando un fattore di principale importanza nelle competizioni internazionali.

L'onorevole relatore ha accennato a talune cause di disagio che risente la nostra marina da carico: mancanza di riserve — pressione fiscale — maggior costo di capitali — maggior costo di equipaggi in rapporto alle marine minori — rapida rivalutazione della lira. Tali cause effettivamente esistono, ma se si toglie il fattore rivalutazione che, onorevole Celesia, all'atto della stabilizzazione fu per la marina mercantile più di utilità che di danno, non v'ha dubbio che non si tratta di cause di recente formazione. Esse esistono da lunghi anni, eppure non hanno impedito quel magnifico incremento marittimo che a giusto titolo ci rende orgogliosi.

La rivalutazione, che ha pur generato temporanee difficoltà, è destinata a benefici effetti su tutta la vita economica della Nazione, e questi effetti saranno sentiti in pieno anche dall'industria marittima non appena l'azione graduale del Governo e delle forze produttive del Paese avrà dominato le ultime ripercussioni di più lenta eliminazione. Ma vi ha di più. Se il costo dei nostri equipaggi è superiore a quello che incide sulle marine minori di più tenue resistenza tecnica economica e finanziaria, viceversa è inferiore a quello che incide nelle marine maggiori, più alla nostra paragonabili. Vi ha poi un elemento di indiscutibile superiorità della nostra marina di fronte a tutte le altre marine del mondo, ed esso consiste nell'ordine, nella disciplina: nessun armatore, qualunque ne sia la nazionalità, può non tener conto nei suoi preventivi del rischio che la sua nave rimanga per periodi più o meno lunghi di tempo inoperosa per controversie economiche o politiche con la gente di mare; solo per l'armatore italiano tale rischio non esiste; solo l'armatore italiano sa che può disporre liberamente della propria nave e adempiere indisturbato ad ogni impegno con caricatori e passeggeri. (*Applausi*).

Anche la marina di linea ha qualche difficoltà. Difficoltà esistono per le linee mediterranee a cagione dei turbamenti che ancora sussistono nella potenzialità produttiva dei mercati del Levante e del Mar Nero e delle esclusività sul cabotaggio che taluni paesi hanno voluto costituire con la finalità di creare artificiosamente una propria marina. Difficoltà esistono anche per le linee transatlantiche, particolarmente per l'affievolirsi dei flussi migratori. Ma le difficoltà, come non impediscono alle nostre linee di mantenersi

preminenti in Mediterraneo, mediante perfezionamenti di materiale, di servizi e di organizzazione, non tolgono loro sulle rotte del Nord e Sud America di acquistare nel trasporto dei passeggeri di classe quelle risorse delle quali vengono a difettare per il diminuito trasporto degli emigranti. Anche qui la sensibilità del nostro armamento e la sua maturità a valutare subito le nuove caratteristiche dei trasporti, son tali ormai che al mutare delle esigenze corrispondono senza ritardo le trasformazioni nel materiale, che è fra il più moderno e più bello. È pur vero che, approfittando di una nostra recente sciagura, la più vile campagna ha cercato di screditare per livore politico ed a fine di sleale concorrenza la nostra bandiera; ma gli sciacalli non riescono ad intaccare la nostra forza; ad essi la nostra marina risponde con nuove e più ardite iniziative sull'Atlantico. (*Vivi, ripetuti applausi*).

È di ieri il *record* di velocità battuto dal Conte *Biancamano* che ha compiuto il viaggio fra Cadice e Rio Janeiro in meno di 9 giorni ed in meno di 11 fra Cadice e Buenos Ayres. (*Vivi applausi*).

L'onorevole relatore ha fatto alcuni accenni alla concorrenza estera.

Su questo punto è bene ricordare che la concorrenza estera è un fenomeno inevitabile. Giacchè non vogliamo nè dobbiamo chiuderci nel guscio del traffico nazionale, è naturale che c'imbattiamo sempre in concorrenti. Nè è ammissibile che noi chiudiamo le porte di casa nostra alle navi straniere, quando sentiamo il bisogno di frequentare la casa altrui. La concorrenza inevitabile dev'essere affrontata con dignità e con lealtà, servendoci di tutte le armi che ci danno la nostra posizione sul mare, la nostra tradizione, l'intraprendenza dei nostri armatori, la valentia e l'alto senso morale dei nostri marinai. (*Approvazioni*).

Superate le ultime difficoltà, in questi giorni saranno promulgati i provvedimenti atti a facilitare il credito navale, ed altri provvedimenti di varia natura sono in corso di esame fra le Amministrazioni interessate.

Ma più delle parole è opportuno citare qualche dato statistico che fissa in cifre il cammino percorso dalla nostra marina mercantile e dal nostro traffico marittimo nel primo quinquennio del Regime fascista, e cioè dal 1922 al 1927.

1°) Il naviglio italiano a vapore e a motore è aumentato del 25 per cento, raggiungendo, come ho già rilevato, il 4° posto

fra le flotte mercantili del mondo, il 2° fra quelle europee.

2°) Il tonnellaggio delle nostre motonavi si è quintuplicato.

3°) Il traffico dei porti italiani è aumentato del 58 per cento e la bandiera italiana vi ha partecipato per il 59 per cento nel 1922, per il 67 per cento nel 1927.

4°) Il tonnellaggio della merce trasportata dal nostro naviglio a propulsione meccanica nei traffici internazionali coll'Italia è aumentato dell'84 per cento, e quello della merce trasportata nel traffico generale italiano è aumentato del 91 per cento.

5°) Mentre nel 1922 ogni tonnellata di stazza del nostro naviglio a propulsione meccanica trasportò, in media, per il commercio italiano, tonnellate 3,5 di merce, nel 1927 ne trasportò tonnellate 5,9.

Tutto ciò dimostra che sotto l'influsso del Regime non soltanto la nostra marina è notevolmente cresciuta, ma ha anche pressoché raddoppiata la sua intensità di impiego e la sua capacità di lavoro. (*Applausi*).

Nè la partecipazione della nostra bandiera ha progredito nei soli servizi di cabotaggio, ma in ogni corrente di traffico che unisce l'Italia a tutti gli altri paesi del mondo, si sente vivo e regolare il più celere ritmo della nostra azione.

Se confrontiamo per ciascuna di tali correnti la situazione attuale con quella dell'anteguerra, troviamo che i risultati hanno oltrepassato ogni più rosea speranza.

Nella corrente Mediterranea (escluso il cabotaggio) la partecipazione della marina italiana è passata dal 65 per cento nel 1913 all'80 per cento nel 1927; in quella del nord Europa dal 16 al 38 per cento; in quella del Mar Nero dal 50 al 70 per cento; in quella del Nord America dal 35 al 64 per cento; in quella del Sud America dal 40 al 62 per cento; in quella delle Indie, estremo Oriente ed altri paesi oltre Suez dal 25 al 63 per cento.

Onorevole Celesia, è da escludere che altre marine possano vantare analoghi risultati. (*Vive approvazioni*).

Poste, Telegrafi e Telefoni. — E passo ai bilanci per le poste, i telegrafi, ed i telefoni.

L'onorevole Genovesi, con una chiara sintesi della opera svolta dalla Azienda postale telegrafica e da quella telefonica di Stato, ha messo in evidenza i risultati tecnici e finanziari conseguiti e specialmente come i bilanci siano stati gradatamente condotti ad avanzi sempre maggiori, più

recente quello di 171 milioni al 30 giugno 1927.

Ciò ha reso possibile le numerose ed importanti riduzioni, andate in vigore nel giugno e nell'agosto 1927, per le tariffe postali telegrafiche e telefoniche, malgrado le quali la attività del bilancio si mantiene buona, largamente superiore a quella preventivata.

Il personale tutto, dai dirigenti agli esecutori, di ruolo e non di ruolo, urbano e rurale, lavora con onestà, con amore e dà segni non equivoci della sua devozione al Regime e dello spirito di operosa disciplina che lo anima; esso ha subito una larga selezione, che peraltro continua.

Durante lo scorso esercizio, 2169 impiegati ed agenti cessarono dal servizio e oltre 1.000 sono stati finora eliminati nell'esercizio corrente.

La situazione del personale di ruolo si avvia così, nei limiti delle tabelle organiche ridotte, sulle quali, bene osservò l'onorevole relatore, soltanto apparentemente eccede. L'Amministrazione infatti, ridotte le tabelle anzidette, fu autorizzata ad assumere personale a contratto fino a 10.000 unità e ciò essa effettuerà soltanto successivamente alle riduzioni del personale di ruolo e nei limiti complessivi stabiliti nella legge.

La Cassa mutua delle cauzioni dei Ricevitori funziona regolarmente; quasi tutti i contabili hanno svincolato le cauzioni, ad eccezione di quei pochi che hanno debiti e pendenze.

Il complesso, delle gestioni affidate a tale Istituto aveva, al 30 giugno 1927, un patrimonio superiore a 21 milioni di lire.

Passando ai servizi, dirò con l'onorevole relatore, che le statistiche ne mostrano il progressivo incremento e la migliorata regolarità.

Nell'ultimo esercizio su 13.000.000 di pacchi in arrivo gli inesitati furono 0,17 per mille e sul movimento generale di 14.800.000 pacchi, gli avariati, smarriti furono 0,26 per mille; ancora migliori sono i dati relativi alle raccomandate ed assicurate, che con un movimento di 82 milioni di oggetti, segnarono appena il 0,03 per mille di smarrimenti. (*Approvazioni*).

Solo le lettere che non si scrivono o non si gradiscono non arrivano! (*ilarità — Vive approvazioni*).

Ciò comprova la regolarità dei servizi.

Nella discussione del bilancio 1926-27, dissi che la riforma del servizio vaglia, introdotta nel 1924, era in corso di perfezionamento ed avrebbe dati i migliori risultati.

Le modificazioni portate hanno conferito maggiore garanzia e speditezza alla emissione ed al pagamento.

L'ordinamento contabile è stato perfezionato; sono stati compiuti riscontri arretrati che sommano ad otto annualità, ed entro l'anno tutti gli elaborati contabili saranno rimessi alla Corte dei conti. Si è così chiuso un periodo di gravissimo disordine in questo importante servizio.

L'affluenza dei depositi al risparmio postale segna una ripresa, cui ha contribuito in modo efficace la emissione dei buoni postali fruttiferi. Il servizio dei conti correnti postali è in pieno, promettente incremento, sia nel numero dei correntisti che nella entità delle operazioni. (*Applausi*).

Ciò è dovuto, oltre che al crescente favore del pubblico in vista della regolarità e dei vantaggi del servizio, ai vari provvedimenti del Governo, intesi allo sviluppo ed alla diffusione di questo utile ausiliario della circolazione.

L'onorevole Genovesi osserva che le spedizioni postali interne via aerea dovrebbero trovare più larga diffusione in Italia, anche per ridurre, nel tempo, le distanze create dalla speciale configurazione del nostro Paese. L'Amministrazione nulla trascura per il raggiungimento di tale sviluppo; tutte le linee aeree sono utilizzate per la posta ed apposite norme sono previste nelle speciali convenzioni. Le soprattasse per il trasporto postale aereo sono state ridotte, ed è da sperare che si consegua il desiderato sviluppo.

Anche i trasporti postali terrestri e marittimi sono stati migliorati, ed oggi il servizio degli ambulanti non ha soluzione di continuità nell'intero percorso ferroviario litoraneo Ventimiglia-Reggio Calabria-Gallipoli-Pola, mentre è stato meglio organizzato negli Abruzzi, nelle Marche, nella Toscana, nel Veneto, e nel Trentino, dove ha ormai del tutto sostituito l'ordinamento ex austriaco.

La trazione meccanica è stata sostituita a quella ippica in molti servizi di trasporti urbani ed interurbani, i quali ultimi sono 1072, mentre nel 1921 erano appena 432. (*Approvazioni*).

Miglioramenti alla distribuzione delle corrispondenze sono stati apportati in Liguria, nel Veneto, nelle Marche, in Toscana e nel Napoletano.

Nel campo delle comunicazioni telegrafiche l'attività dell'Amministrazione è costantemente indirizzata a migliorare i servizi

secondo i progressi della tecnica, estendendo i mezzi meccanici e pneumatici, elevando la coltura professionale e il rendimento degli operatori.

Le linee mantenute dall'Amministrazione telegrafica aumentarono, nello scorso esercizio, di altri 1.000 chilometri di palificazione ed i relativi fili di circa 17.000 chilometri; la durata dei guasti è stata ridotta, il sussidio del servizio radiotelegrafico è stato prezioso nei rari casi di gravi interruzioni.

È stata favorevolmente accolta l'introduzione dei telegrammi « lampo », e di quelli augurali, l'estensione a numerosi uffici dei telegrammi-lettera, l'accettazione telefonica dei telegrammi urgenti durante le ore in cui gli uffici telegrafici ad orario limitato non funzionano.

Il nuovo cavo Anzio-Barcellona-Malaga, attuato nell'agosto 1927 dall'Ital-Cable, costituisce il raddoppio di quello preesistente ed agevola il corso della corrispondenza con le Americhe, la quale ha un incremento sempre maggiore.

L'Italo-Radio, che ha recentemente assunto la gestione della stazione Radiotelegrafica di Roma Terranuova, ha attuato dal 16 luglio i radiotelegrammi a grande distanza, diretti a passeggeri a bordo di navi italiane fuori del Mediterraneo.

L'onorevole Genovesi ha riconosciuto la sollecitudine con la quale la speciale Commissione presieduta da Sua Eccellenza Turati ha formato il piano tecnico per assicurare nel servizio radiofonico una chiara e buona audizione in ogni punto d'Italia e nelle Colonie mediterranee, nonchè la diffusione oltre confine e più lontano possibile, delle trasmissioni italiane.

Il nuovo Ente creato in sostituzione della cessata Società, assistito dall'alta consulenza del Comitato di vigilanza, ha assunto, tra gli altri obblighi, quello dell'attuazione, entro termini prestabiliti, del piano tecnico accennato, onde non è a dubitare che il servizio radiofonico italiano avrà il suo degno posto tra quello delle nazioni più progredite.

L'onorevole relatore ha constatato il pieno, progressivo e tenace svolgimento del programma pel miglioramento dei locali. L'Amministrazione provvede, nei limiti delle possibilità del bilancio, alla dignitosa sistemazione dei servizi ed alla costituzione di sani ambienti, dove il personale possa svolgere agevolmente la sua attività.

Anche il programma delle costruzioni ad uso abitazione per il personale è condotto coi migliori intendimenti in quelle sedi dove

più si manifesta l'insufficienza numerica degli impiegati alle esigenze crescenti dei servizi.

All'esposizione fatta dal relatore sullo sviluppo degli impianti telefonici in concessione e soprattutto in merito all'importantissimo lavoro di trasformazione degli impianti da manuali in automatici poco ho da aggiungere.

Rilevo solo che in questo campo tutto quello che era prevedibile fare in così breve periodo di tempo, è stato fatto con larghezza di mezzi e di vedute.

Nelle più grandi città dell'Italia centrale e settentrionale le deficienze di questo mezzo così essenziale di comunicazione che si facevano sentire in modo impressionante sono oggi eliminate dalla completa automatizzazione degli impianti e si seguono gli sforzi delle Società intesi a generalizzare tale sistema non solamente nelle città di secondaria importanza, ma anche nei più piccoli centri. Sono lieto di comunicare che il 28 ottobre prossimo venturo, con 8 mesi di anticipo sulla data contrattuale, sarà attivato il servizio automatico nella città di Napoli. (*Applausi*).

Un tale progresso e sviluppo delle comunicazioni urbane è d'altra parte adeguato all'importanza che assumerà la grande rete interurbana in cavi sotterranei per la quale lo Stato sta facendo il massimo sforzo impiegando forti energie e vistosi capitali. È un lavoro che, come dissi l'altro anno, richiederà del tempo ma che risolverà definitivamente il problema delle comunicazioni telefoniche a grande distanza del nostro paese. Oggi, trascorso un anno da quelle mie dichiarazioni, posso assicurare che i lavori procedono alacramente secondo le previsioni e secondo le disposizioni contrattuali. Entro quest'anno, con anticipo sulla data prevista, si inaugurerà il cavo che collegherà Roma con Napoli mediante 47 circuiti, mentre rapidamente si compiono i lavori di posa del cavo nella tratta Roma-Firenze. Si è anche provveduto ad aumentare considerevolmente mediante opportuni e speciali lavori il cavo esistente fra Torino, Milano e Genova attivando numerosi altri circuiti tra le tre industriose città dell'Italia settentrionale.

Nè l'Italia telefonica, come alcuno aveva soggiunto, finirà a Napoli, perchè, per preciso volere del Capo del Governo, è già in corso lo studio e la contrattazione per la posa del cavo telefonico sotterraneo e sottomarino che da Napoli per la Calabria raggiungerà la Sicilia, con importante derivazione nelle Puglie. (*Vivissimi applausi*).

Ferrovie dello Stato. — Il bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1928-29, sottoposto alla vostra approvazione, è compilato in base ai consuntivi dell'esercizio in corso, le cui previsioni furono aggiornate con le variazioni contenute nel Regio decreto-legge 12 agosto 1927. La stessa prudenziale valutazione, che dettò i ritocchi contenuti nel decreto-legge ora detto, è quindi stata norma nella compilazione del preventivo in esame.

La prevista momentanea contrazione, che l'assessamento monetario ha prodotto in tutte le industrie, non poteva non far risentire i suoi riflessi nell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, la quale non può che essere il sommatorio di tutte le attività commerciali ed industriali del Paese; ma perchè non si esagerino le conseguenze prevedibili nelle conclusioni del bilancio in esercizio, dirò subito che, se la contrazione del traffico è stata sensibile nei confronti dell'esercizio 1926-27, benchè non diversa da quella che si è verificata in quasi tutte le reti delle ferrovie europee, non ha spostato le conclusioni del preventivo dell'esercizio in corso.

Il relatore onorevole Casalini, che mi duole di non vedere qui presente perchè indisposto e al quale invio il mio cordiale saluto augurale — a pagine 44 e 45 della relazione, introduce due specchietti di raffronto dei prodotti mensili dei primi sette mesi di esercizio; posso completare la elencazione sopradetta con i dati relativi al mese di febbraio. Globalmente rilevasi che nei primi otto mesi dell'esercizio corrente i prodotti del traffico sono stati inferiori di 266 milioni a quelli dei corrispondenti otto mesi dell'esercizio precedente.

Ma poichè del minore introito circa 95 milioni debbono ascrivere a riduzione di tariffe, il minore prodotto dovuto al traffico deve ritenersi, nei primi otto mesi dell'esercizio, di circa 171 milioni, ossia del 5 per cento; percentuale che non giustifica le lamentele e le querimonie che così di sovente giungono a noi.

L'onorevole Casalini a pagina 58 della sua relazione dice: « Con tutta probabilità ritorneremo, per un periodo di cui è difficile precisare la durata, ad incrementi annui del traffico dell'1, del 2, forse del 3 per cento al massimo ».

Ed aggiunge: « Il bilancio 1927-28 non è ben certo che possa chiudere con un avanzo di gestione ».

Posso assicurare l'onorevole relatore e la Camera che i bilanci che l'Amministrazione

zione — nello speciale periodo che attraversa — con diligenza chiude ad ogni fine di mese, non giustificano questo suo apprezzamento. Il bilancio a fine febbraio è in avanzo e ritengo che l'avanzo di gestione potrà mantenersi alla chiusura dell'esercizio, ed anche incrementarsi.

Per quanto l'Amministrazione ferroviaria sia da molti ritenuta, ed effettivamente parzialmente lo sia, anelastica nelle spese, purtuttavia considerevoli economie specie nel costo del combustibile e nel miglioramento dell'esercizio hanno consentito, pur non diminuendo sotto alcuna forma le assegnazioni dovute alle spese di mantenimento degli impianti fissi e dei rotabili, di mantenere e superare l'auspicato pareggio.

Il personale è in costante riduzione malgrado il maggior numero dei treni ed il distacco di agenti alla Milizia ferroviaria ed alla gestione viveri.

Il vantaggio tangibile che apporta all'Amministrazione il servizio encomiabilissimo della Milizia ferroviaria, lo dicono le somme corrisposte per indennizzi, avarie, furti e mancanze; somme che sono anche in questo esercizio in considerevole diminuzione.

Circa il personale distaccato all'Azienda viveri, per il quale l'onorevole relatore mi rivolge una raccomandazione di contenerlo nel numero strettamente necessario, debbo fargli rilevare che in quest'ultimo esercizio l'Azienda della « Provvida » ha più che raddoppiato il suo smercio; e se le sue vendite sono state incrementate del 125 per cento, il personale assegnato alla predetta gestione non è aumentato che dell'85 per cento. Debbo fargli rilevare, infine, che la gestione viveri, estesa a tutti i dipendenti statali e alle loro famiglie, agli enti comunali, agli organi parastatali, alle opere nazionali, agli ufficiali in congedo, ai mutilati ed agli invalidi di guerra, è, nei riflessi del personale addetto, per 9 decimi servita da personale delle ferrovie dello Stato, mentre per un decimo essa utilizza personale di tutte le altre Amministrazioni.

La morbosità del personale viene seguita con vigile cura come risulta dalle relazioni annuali dell'Azienda, e non si manca di provvedere, quando e dove occorre, ad intensificare l'opera di controllo sanitario ora organizzato su nuove basi, che lo stesso relatore trova assai lodevoli.

Quanto alle spese di personale, la Giunta, dall'esame analitico che ne fa tenendo per base la lira oro, in riferimento al chilometro

di linea ed alla unità di lavoro vero e proprio, trae risultati assai confortevoli, ai quali completamente mi associo.

L'onorevole relatore della Giunta generale del bilancio ha voluto anche quest'anno mettere in particolare evidenza lo sviluppo preso dall'elettrificazione delle ferrovie dello Stato compiacendosi che con i 1700 chilometri circa esistenti, o di prossima attuazione (Roma-Sulmona, Benevento-Foggia, Bolzano-Brennero, Sampierdarena-Ovada-Alessandria) l'Italia conservi netto il primato in Europa.

Io lo ringrazio, ma aggiungo che, ove si tenga conto di ben 1005 chilometri concessi all'industria privata, dei 560 chilometri (Savona-Ventimiglia, Cuneo-Ventimiglia, Parma-Spezia e diramazioni, Chiasso-Milano-Voghera e Benevento-Napoli) di altre linee di Stato per le quali furono già stanziati i fondi e delle altre linee private in corso di elettrificazione, tra cui notevole quella della Nord-Milano, noi stiamo per raggiungere, come lunghezza elettrificata, anche quella della rete ferroviaria della Repubblica nord-americana.

Nè con ciò intendiamo arrestarci e dormire sugli allori, chè anzi continueremo con prudente sollecitudine ad elettrificare quelle linee che necessità tecniche, o convenienza economica, ci indicheranno, seguendo senza preconcetti i progressi della tecnica e portando ad esse il geniale contributo degli studi dei nostri ingegneri che furono, come ognuno ricorda, i pionieri della grande elettrificazione ferroviaria. (*Approvazioni*).

Fra questi progressi, l'onorevole relatore mi permetterà di non ricordare attualmente con eccessiva fiducia quello del sistema ad accumulatori, cui lui accenna. Il loro peso eccessivo, il costo elevato di impianto, e più di manutenzione, il rendimento assai limitato, la notevole lunghezza delle nostre linee ferroviarie di Stato, sono tutti elementi che inducono a dubitare che gli accumulatori possano oggi adattarsi alla trazione ferroviaria; comunque noi seguiamo anche in questo campo gli esperimenti altrui. Alcuni se ne fanno anche da noi su tramvie pianeggianti e se questi daranno serio affidamento, non sarà certo l'Amministrazione ferroviaria a non valersi di questo sistema.

Come l'onorevole relatore espone, col 30 giugno prossimo cessa l'autorizzazione di assumere impegni in conto dei 3.044 milioni a cui ammontano le spese straordinarie consentite dal Regio decreto-legge 20 ottobre 1925; però, con decreto ora in corso di registrazione, ci

è stata data autorizzazione per altre spese di carattere patrimoniale fino all'importo di 630 milioni, dei quali metà verranno stanziati nel bilancio 1928-29. Ciò, però, non esclude che il provvedimento della assegnazione all'Azienda ferroviaria di nuovi mezzi, per permetterle di continuare a prendere impegni per spese patrimoniali, abbia presto a riaffacciarsi, tanto più che io non credo infondata la possibilità che tra qualche tempo potremo trovarci nuovamente di fronte ad aumenti forti e rapidi di traffico. E non vedo escluso che possa tornare opportuna, tra breve, l'adozione di una disposizione organica di una certa durata per l'incremento dei fondi patrimoniali.

Riconosco pienamente questa necessità, ma non mi pare sia ancora giunto il momento per una disposizione di carattere continuativo per concretare la quale occorre, non solo la stabilità della valuta, ormai raggiunta, ma anche l'adeguamento dei costi; adeguamento che nel momento attuale perseguiamo vincendo la naturale viscosità.

Interessanti, senza dubbio, sono i dati che l'onorevole Casalini ha esposto circa le spese che per diversi titoli si sarebbero dovute sostenere nel 1926-27 e si dovrebbero incontrare nel 1928-29, in base alle quote fissate con la legge del 1909, da lui opportunamente aggiornate per tener conto del cambio dell'oro. Si desume, dal suo accurato studio, che gli stanziamenti effettivamente stabiliti per le spese di manutenzione e di rinnovamento sono stati e sono per ogni titolo notevolmente superiori alle cifre che egli determina e che rappresentano il minimo obbligatorio per legge.

Gli stanziamenti reali sono stati adeguati ai costi effettivi dei materiali ed alla necessità inderogabile, sempre considerata dall'Amministrazione, di mantenere in piena efficienza i mezzi occorrenti per assicurare la regolarità dell'esercizio e la buona conservazione del patrimonio. A questo proposito ritengo necessario di fugare alcune preoccupazioni della Giunta del bilancio là dove è detto: « Alcune deficienze patrimoniali della nostra rete sono evidenti ». « Il materiale mobile non è ancora sufficiente ai bisogni della rete ».

A queste due obiezioni rispondo:

1^o) che se tutti gli impianti e tutte le stazioni non sono ancora perfettamente rispondenti alle cresciute esigenze del traffico, l'Amministrazione non cessa, con ragionevole ritmo, di adeguare gli impianti alle nuove necessità. Ne fanno fede i lavori im-

portanti che si sono compiuti e che si compiono in quasi tutte le stazioni e linee della rete.

2^o) Circa il materiale mobile, il calcolo, puramente aritmetico, col quale il relatore lo dichiara non sufficiente ai bisogni della rete, non mi sembra perfetto. Si paragona il numero delle locomotive, delle carrozze e dei carri, con quello degli anni precedenti; ma non si tiene conto del fatto che l'unità che si demolisce per tipo, per potenzialità e per costo, non è paragonabile a quella che la sostituisce. Ciò è evidente per la potenzialità delle locomotive, per la capacità di trasporto dei carri, come è ancora più evidente nei confronti delle nuove carrozze viaggiatori, che offrono una quantità di posti molto superiore di quelle che si demoliscono.

Il materiale rotabile è sufficiente per la nostra rete e per il traffico attuale, anche se incrementato. Basti dire che con un più razionale impiego delle locomotive, nel momento attuale, ne abbiamo accantonate ed in perfetta efficienza 854. Oggi la dotazione del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato è largamente sufficiente ed io mi auguro che questa larghezza fortemente si attenni. (*Approvazioni*).

Ritornando ai fondi patrimoniali, l'onorevole relatore propone in sostanza che non si distinguano più spese complementari e spese patrimoniali: le prime destinate ai rinnovamenti, cioè alle sostituzioni necessarie dopo lungo volgere di anni, le altre all'incremento del patrimonio; e chiede che si provveda a tutte queste esigenze assegnando annualmente una somma complessiva uguale al 10 per cento dei prodotti del traffico.

Rispondo che una percentuale fissa dei prodotti del traffico, da destinarsi stabilmente alle spese complementari e patrimoniali dell'Azienda, può essere determinata e riuscire sufficiente per i periodi di costante traffico, ma essa si dimostrerebbe insufficiente nei casi di forte incremento di traffico, pei quali, non provvedendo adeguatamente, obbligherebbe l'Amministrazione a ricorrere nuovamente all'aumento del patrimonio, e risulterebbe eccessiva in caso di diminuzione di traffico.

Come ministro delle comunicazioni, concordo pienamente nei concetti dell'onorevole relatore per quanto riguarda l'opportunità di fare concorrere l'esercizio alle spese per gli aumenti patrimoniali e ciò per limitare i debiti sugli esercizi futuri, quando esiste un avanzo annuale, come del resto parzial-

mente si è fatto con la legge del 20 ottobre 1925.

L'onorevole relatore ha, infine, accennato, con quella misura e quella riserva che gli sono abituali, e che del resto l'argomento impone, a possibilità di cessioni di esercizio di ferrovie dello Stato all'industria privata.

Le ferrovie sono patrimonio comune di tutti, tutti i cittadini hanno contribuito a pagarle, a pagarne i *deficit* dell'esercizio quando vi furono, e tutti hanno quindi il diritto di godere i vantaggi di un servizio che contempererà i concetti puramente industriali dell'utile ricavabile con le giuste esigenze del pubblico servizio: ciò che, in genere, l'esercizio di Stato può fare e fa assai più economicamente che non quello privato. (*Vivi applausi*).

Ma vi sono, si dice, le economie nelle spese di esercizio, quelle economie che il privato può fare e lo Stato no, e che consentono al privato di esercitare bene, a condizioni migliori di quanto possa fare lo Stato.

Ora su questo punto occorre intendersi chiaramente!

Economie nell'esercizio non possono ottenersi che:

spendendo meno nel personale;

diminuendo su certe linee il numero dei treni;

ricorrendo, infine, a tutti quegli accorgimenti che servano ad aumentare i prodotti e ridurre le spese.

I primi due mezzi si riducono in sostanza a diminuire numero e paga degli agenti ed a ridurre le comodità del pubblico: provvedimenti dolorosi entrambi, ai quali il Governo fascista ha dimostrato di sapere energicamente ricorrere quando ve ne sia stato il bisogno, ma che non debbono essere estesi eccessivamente, nè possono formare il substrato di un riordinamento economico delle nostre ferrovie.

Rimane il terzo rimedio: maggiore snellezza, maggiore libertà, sorveglianza personale dei dirigenti, responsabilità diretta verso gli azionisti, autonomia per le misure atte ad attrarre il traffico; tutti elementi, si dice, che mettono il privato in condizioni di esercitare, a parità di servizio, più economicamente dello Stato.

Lungi da me l'idea di mettere in dubbio l'importanza di questi elementi e di negare che essi possano condurre a maggiori economie; ma non è forse questo che il Governo fascista fa da oltre cinque anni a questa parte?

Quando un'Amministrazione può mensilmente concludere il suo bilancio, deve pur riconoscersi che il ritmo del suo esercizio è perfettamente e quotidianamente seguito dai suoi dirigenti. Nessuna azienda industriale, anche privata, può vantare forse ordine maggiore, snellezza e tempestività di provvedimenti, e non bisogna illudersi troppo sulle conseguenze economiche di alcune migliori che l'Amministrazione segue ed attua. Non bisogna farsi soverchie illusioni: miracoli nel campo industriale non ne fa nessuno, e taumaturghi ferroviari non ne conosco. (*Vivi applausi*).

Noi perseguiamo l'attuazione dei due provvedimenti che l'onorevole relatore invoca: il dirigente unico e le automotrici a combustibile liquido.

Ne dirò qualche parola per precisare lo stato attuale delle cose, ma soprattutto la portata effettiva delle economie che se ne possono sperare.

Per il dirigente unico, che, si noti bene, è applicato da noi con modalità e caratteristiche speciali, le economie dipendono dalle condizioni particolari delle linee su cui viene applicato; in complesso quando il sistema sarà esteso ai 2800 chilometri della prima fase del programma attuale, si potrà conseguire un risparmio di circa 10 milioni annui sulle spese di esercizio. Cifra ragguardevole, ma non tale da cambiare notevolmente la situazione economica di esercizio delle linee secondarie.

Quanto alle automotrici il discorso dovrebbe essere molto più lungo; i tipi abbondano, ma tipi veramente adatti alle nostre necessità non si sono ancora trovati e si è in ogni paese in una fase sperimentale. Le difficoltà, d'altra parte, aumentano quando da un servizio semi-tramviario e suburbano si passa alle esigenze delle vere ferrovie secondarie.

Ma prescindendo da queste fondamentali difficoltà di applicazione del sistema, quali sono le economie conseguibili?

Secondo i consuntivi dello scorso anno, debitamente aggiornati, per personale e combustibile, il risparmio nell'impiego delle automotrici oscillerebbe fra il 9 ed il 14 per cento delle spese ordinarie di esercizio. Ma il grave dubbio è l'onere della manutenzione: si tratta di materiale complicato e delicato per il servizio ferroviario corrente; e poichè in generale la spesa della manutenzione aumenta con il costo della unità di potenza installata, io debbo far presente all'onorevole relatore che il costo per cavallo delle automotrici Diesel-

elettriche è più che quintuplo di quello delle ordinarie locomotive a vapore e che l'economia sul personale e sul combustibile sarebbe oggi, allo stato attuale della tecnica, assorbita da una maggiore spesa di manutenzione.

Occorre perfezionare il sistema ed istruire gli uomini, cose queste che l'Amministrazione persegue con fiducia e con alacrità; ma per ogni cosa occorre del tempo che l'indirizzo fascista dell'Amministrazione ridurrà al minimo possibile. Voglio chiarire però che dirigente unico ed automotrici non sono che due tra le non poche innovazioni che l'Amministrazione ferroviaria studia ed attua allo scopo di conseguire tutte le possibili economie d'esercizio.

Ispettorato Generale Ferrovie, Tramvie ed Automobili. — Io ho da qualche mese l'onore e l'onere di soprintendere anche alle ferrovie concesse all'industria privata. Un complesso ragguardevolissimo di linee: circa 5000 chilometri (oltre a quasi altrettanti di tramvie), che hanno reso e rendono notevoli servizi all'economia pubblica, spesso senza fruttare utili cospicui al capitale impiegato.

Queste linee in genere vivono: poche, bene; altre alla meglio, con espedienti, ma ve ne sono parecchie che zoppicano, altre che hanno dovuto ricorrere allo Stato o, peggio, hanno condotto lo Stato ad assumere direttamente l'esercizio.

Tutte queste ferrovie sono per lo più sorte per iniziative staccate, per personali influenze, senza alcun legame fra di loro, talvolta in contrasto di interessi.

È certo che, se si riuscisse ad ottenerne il collegamento in gruppi regionali quanto più possibile omogenei, si potrebbero evitare sperperi di spese generali, di spese d'esercizio, si potrebbero attivare nuove correnti di traffico, creare, in una parola, degli organismi vitali là dove non esistono che rami staccati senza possibilità di vita prospera.

Al raggiungimento, certo non agevole, di simile scopo io intendo rivolgere l'opera mia, sicuro di fare con ciò l'interesse delle popolazioni e degli stessi concessionari.

Orbene, se per rendere possibile e facilitare la costituzione di questi gruppi regionali, per renderli più armonici e vitali occorrerà includervi qualche breve tratto di linea secondaria della rete statale, io non avrò difficoltà a consentirvi. (*Approvazioni*).

Con questa limitazione e queste esplicite dichiarazioni io posso accettare le raccomandazioni che mi sono state rivolte dagli onorevoli Casalini e Marchi Corrado.

Ho cercato di rendere più efficaci le funzioni di controllo sui trasporti concessi. Si è proceduto ad una revisione generale ed accurata del materiale fisso e mobile di ferrovie e tranvie; e, come effetto, si è avuto che numerosi lavori e provviste sono stati ingiunti ai concessionari per diverse linee. Ho esteso alle principali ferrovie concesse un certo sistema di segnalazione quotidiano dei ritardi che mi aveva dato buoni frutti sulle ferrovie principali. Per i servizi automobilistici, che rappresentano, per la loro stessa natura e diffusione, una materia di non facile controllo, studio il modo di apportare progressivi miglioramenti ove occorrono, anche in armonia alle esigenze del servizio postale.

Quanto all'incremento della rete di ferrovie secondarie, citerò poche cifre. Una sola linea, per circa 26 chilometri, è venuta ad aggiungersi alle 145 ferrovie in esercizio al 30 giugno 1927, ma si sono proseguiti i lavori su varie linee per uno sviluppo di circa chilometri 600 e per un importo preventivato in 354 milioni.

Sono poi state concesse altre due ferrovie per chilometri 47 e per una spesa di circa 49 milioni. Si hanno sempre in corso molte istruttorie, perchè le domande per nuove concessioni non fanno difetto: oggi si possono ritenere di prossima definizione le richieste per altri 56 chilometri circa e per il costo complessivo di 55 milioni.

Anche nel campo delle tramvie si sono avute aperture d'esercizio e nuove concessioni, mentre non trascurabile sviluppo hanno assunto nell'ultimo esercizio le elettrificazioni di ferrovie secondarie e tramvie esistenti.

Nè le funivie ed i servizi automobilistici sono stati assenti in questo generale sviluppo.

In particolare, gli autoservizi di gran turismo hanno raggiunto una regolarità molto apprezzata, anche in seguito all'insistente lavoro di coordinamento cui partecipano ogni anno tutti gli enti interessati.

Nel campo dei trasporti secondari resta certo non poco da fare. L'unificazione e la coordinazione rappresentano le grandi direttive su cui tutti siamo d'accordo; ma la difficoltà consiste nello studiare singoli provvedimenti ed attuarli gradatamente, senza scosse e senza ingiusti danni per il pubblico, per il bilancio e nemmeno per i concessionari. Sistemazione del personale addetto all'Ispettorato; revisione organica di tutte le disposizioni legislative fin qui emanate: ecco due compiti non semplici a cui dedico ora i miei sforzi. (*Approvazioni*).

Onorevoli Colleghi. Forse vi ho afflitto con una lunga e non divertente elencazione di fatti e di cifre, ma è nelle statistiche che certi servizi rivelano la loro regolarità ed il loro perfezionamento.

Posso pubblicamente assicurare il mio Capo e la Camera che i numerosi eserciti di funzionari ed agenti alla mia dipendenza, nella quasi totalità in sincero spirito fascista, controllato quotidianamente attraverso le associazioni di Categoria dal Segretario del Partito, compiono il loro dovere in perfetta disciplina e con spontaneo e generoso spirito di collaborazione. (*Vivissimi ripetuti applausi — Il Capo del Governo, i ministri e i deputati si congratulano con l'onorevole ministro — La Camera gli tributa una calorosa ovazione.*)

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame dei capitoli del bilancio i quali, come di consueto, ove non vi siano osservazioni, s'intenderanno approvati con la semplice lettura.

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929. — Tabella A. — Titolo I. Spesa ordinaria. — Categoria I. Spese effettive. — Spese per i servizi della marina mercantile. — Spese generali. — Capitolo 1. Personale di ruolo dell'Amministrazione centrale — Stipendi, supplementi di servizio attivo e assegni (Spese fisse), lire 1,200,000.

Capitolo 2. Premi di 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 80,000.

Capitolo 3. Premi di operosità e di rendimento agli ufficiali ed ai sottufficiali destinati a prestar servizio nell'Amministrazione centrale della marina mercantile, lire 20,000.

Capitolo 4. Sussidi agli impiegati, uscieri ed inservienti di ruolo e avventizi dell'Amministrazione centrale e provinciale, lire 18,000.

Capitolo 5. Sussidi agli impiegati, uscieri ed inservienti bisognosi, già appartenenti all'Amministrazione centrale e provinciale e loro famiglie, lire 7,000.

Capitolo 6. Indennità e diarie ai componenti le Commissioni, i Consigli ed i Comitati di carattere permanente e temporaneo — Indennità speciali al personale addetto ai servizi della marina mercantile, lire 100,000.

Capitolo 7. Ispezioni e missioni nell'interesse dei vari servizi dell'Amministrazione centrale, lire 22,000.

Capitolo 8. Spese di telegrammi (*Spesa obbligatoria*), lire 26,500.

Capitolo 9. Spese di liti, di coazioni, di arbitraggi ed altre accessorie, relative al demanio pubblico marittimo (*Spesa obbligatoria*), lire 13,000.

Capitolo 10. Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti, lire 112,000.

Capitolo 11. Spese casuali, lire 6,000.

Capitolo 12. Fitto di locali di proprietà privata, manutenzione e canoni d'acqua, lire 330,000.

Capitolo 13. 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 14. Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 4,100,000.

Capitolo 15. 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 16. Spese per l'estrazione dei galleggianti sommersi (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 17. Vigilanza sulla pesca, lire 200,000.

Capitolo 18. Sovvenzione alla Cassa invalidi della marina mercantile e sovvenzioni ad Istituti, Associazioni e Società varie attinenti alla marina mercantile — Sussidi alla gente di mare, marinai e pescatori e alle loro famiglie, lire 1,620,000.

Capitolo 19. 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 20. Quota di concorso nella spesa di vigilanza dei ghiacci nel nord Atlantico (Convenzione di Londra 20 gennaio 1915) (*Spesa obbligatoria*), lire 150,000.

Capitolo 21. Spesa di funzionamento del Regio Commissariato del porto di Fiume (Regio decreto 3 gennaio 1926, n. 55), lire 185,000.

Capitolo 22. Eventuale concorso dello Stato pel mantenimento di corpi di piloti nei porti ove il pilotaggio è dichiarato obbligatorio, lire 15,000.

Spese per le Capitanerie di porto. — Capitolo 23. Ufficiali delle Capitanerie di porto — Stipendi, supplementi di servizio attivo, in-

dennità militare ed assegni fissi, 6,910,000 lire.

Capitolo 24. Sottufficiali delle Capitanerie di porto — Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe, indennità militare e assegni, lire 2,500,000.

Capitolo 25. Personale d'ordine delle Capitanerie di porto e personale di ruolo già in servizio nelle nuove provincie — Stipendi e supplementi di servizio attivo (*Spese fisse*), lire 2,900,000.

Capitolo 26. Incaricati marittimi e delegati di spiaggia — Inservienti locali di porto — Retribuzioni — Indennità di reggenza di uffici di porto, lire 123,375.

Capitolo 27. Indennità di trasferta e di missione pel personale delle Capitanerie di porto, lire 160,000.

Capitolo 28. Manutenzione e miglioramento dei fabbricati delle Capitanerie di porto, lire 500,000.

Capitolo 29. Spese di ufficio e spese per mobili per le Capitanerie di porto, 200,000 lire.

Capitolo 30. Indennità al personale, soprassoldi e assegni agli ufficiali e sottufficiali di porto ed ai militari del Corpo Reale Equipaggi marittimi presso le Capitanerie di porto — Spese varie per il corso dei sottotenenti di porti di nuova nomina presso l'Accademia navale di Livorno (articolo 3 del Regio decreto 10 settembre 1923, n. 2068), lire 300,000.

Capitolo 31. Attrezzi, arredi e mezzi nautici delle Capitanerie di porto — Corpi di guardia — Imbarcazioni — Illuminazione, riscaldamento, consumo d'acqua e spese varie, lire 1,500,000.

Spese per i servizi marittimi. — Capitolo 32. Acquisto, manutenzione e custodia di boe d'ormeggio e di altri galleggianti adibiti al servizio postale — Spese per la visita del materiale nautico delle società sovvenzionate e per acquisto di carte nautiche e di pubblicazioni, lire 53,000.

Capitolo 33. Sovvenzioni alle società assuntrici di servizi marittimi, 201,474,500 lire.

Capitolo 34. Compensi a società di navigazione per speciali trasporti con carattere postale e commerciale (*Spesa obbligatoria*), lire 1,585,000.

Spese per i servizi dell'Ispettorato generale ferrovie, tramvie e automobili. — *Spese generali.* — Capitolo 35. Personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e dei Circoli ferroviari d'ispezione — Stipendi, supplementi

di servizio attivo ed altre competenze fisse (*Spese fisse*), per memoria.

Capitolo 36. Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti meritevoli dell'Amministrazione centrale dell'Ispettorato e dei Circoli ferroviari d'ispezione, lire 50,000.

Capitolo 37. Sussidi al personale dell'Amministrazione centrale dell'Ispettorato e dei Circoli ferroviari d'ispezione ed a quello già appartenente all'Ispettorato medesimo ed alle relative famiglie, lire 50,000.

Capitolo 38. Indennità di trasferta, di traslocazione e diverse al personale di ruolo dell'Amministrazione centrale dell'Ispettorato e dei Circoli ferroviari d'ispezione, lire 1,115,000.

Capitolo 39. Spese per il servizio di copiatura a macchina, lire 40,000.

Capitolo 40. Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 350,000.

Capitolo 41. Manutenzione, riparazione e adattamento dei locali, lire 25,000.

Capitolo 42. Spese d'ufficio per i Circoli ferroviari d'ispezione, lire 120,000.

Capitolo 43. Spese relative al servizio delle automobili, lire 400,000.

Capitolo 44. Spese per studi di carattere tecnico e per ricerche sperimentali, lire 5,000.

Capitolo 45. Spese telegrafiche per l'interno e per l'estero e spese telefoniche, lire 60,000.

Capitolo 46. Spese per il funzionamento e la manutenzione della biblioteca, lire 3,000.

Capitolo 47. Spese per liti e per arbitraggi (*Spesa obbligatoria*), lire 20,000.

Capitolo 48. Spese casuali, lire 5,000.

Debito vitalizio. — Capitolo 49. Pensioni ordinarie per il personale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili (*Spese fisse*), lire 200,000.

Capitolo 50. Indennità per una sola volta invece di pensione al personale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili, a termini degli articoli 3, 4 e 10 del Regio decreto 23 ottobre 1919, n. 1970, sulle pensioni civili, modificati dall'articolo 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 10,000.

Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione lacuale. — Capitolo 51. Spese per Commissioni arbitrali interprovinciali per le questioni sorgenti dall'applicazione dei concordati di lavoro stipulati tra aziende di trasporto a trazione meccanica ed il personale (Regio decreto 19 ottobre 1923, n. 2311), lire 45,000.

Capitolo 52. Quota a carico dello Stato italiano della spesa riguardante la Delegazione italo-svizzera per il Sempione (legge 21 gennaio 1904, n. 15) (*Spesa obbligatoria*), lire 13,500.

Capitolo 53. Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles, lire 3,200.

Capitolo 54. Sovvenzioni chilometriche per la costruzione e per l'esercizio di ferrovie concesse all'industria privata posteriormente alla legge 30 aprile 1899, n. 168 (articoli 7, 27, 32 e 220 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, numero 1447, e decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303) (*Spesa obbligatoria*), lire 111,258,300.

Capitolo 55. Sovvenzioni per concessioni di sola costruzione di ferrovie (articolo 235 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (*Spesa obbligatoria*), lire 12,000,000.

Capitolo 56. Sovvenzioni per pubblici servizi di navigazione lacuale (leggi 5 marzo 1893, n. 125; 21 luglio 1911, n. 852; 23 giugno 1912, n. 659, e 8 giugno 1913, n. 631) (*Spesa obbligatoria*), lire 1,680,000.

Capitolo 57. Sovvenzioni alle tramvie extra-urbane a trazione meccanica in servizio pubblico (articoli 258 e 262 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) ed alle tramvie di cui all'articolo 113 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 12 ottobre 1913, n. 1261, lire 10,000,000.

Capitolo 58. Sussidi per l'impianto e lo esercizio in servizio pubblico di automobili o di altri mezzi di trazione meccanica sulle strade ordinarie fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie e per l'istituzione e l'esercizio di nuovi servizi automobilistici provvisori determinati da necessità di ordine pubblico. (articoli 276, 277 e 278 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e decreto Reale 15 febbraio 1920, n. 210), lire 15 milioni.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese per i servizi della marina mercantile*. — *Spese generali*. — Capitolo 59. Indennità temporanea mensile al personale di ruolo, avventizio e salariato, lire 1,285,000.

Capitolo 60. Ufficiali delle Capitanerie di porto in aspettativa, in disponibilità, in congedo provvisorio e in posizione ausiliaria — Indennità e assegni, lire 469,100.

Capitolo 61. Personale avventizio già in servizio nelle nuove provincie — Retribuzioni — Contributo cassa ammalati e assicurazioni contro gli infortuni, lire 135,000.

Capitolo 62. Stipendi, assegni ed indennità varie ad ufficiali della Regia marina (esclusi quelli delle Capitanerie di porto) addetti all'Amministrazione centrale della marina mercantile, lire 225,000.

Spese diverse. — Capitolo 63. Concorso dello Stato nelle spese occorrenti per l'esercizio del porto di Venezia a cura del Provveditorato al porto medesimo (Regio decreto 7 febbraio 1926, n. 222 — 4ª delle cinque annualità), lire 3,000,000.

Capitolo 64. Compensi per le costruzioni navali (categoria 1ª dell'articolo 17 del Regio decreto 16 maggio 1926, n. 865) — Spese di visite e perizie — Contributo dello Stato ad integrazione del bilancio del Registro italiano (Regio decreto 11 novembre 1926, n. 3138) — Contributo per Ente « Vasca nazionale per le esperienze di architettura navale » (Regio decreto 23 giugno 1927, numero 1428), lire 34,000,000.

Compensi daziari per le costruzioni navali (categoria 2ª, articolo 17 del Regio decreto 16 maggio 1926, n. 865) — Spese di visite e perizie, lire 26,000,000.

Spese per i servizi dell'Ispettorato generale ferrovie, tramvie ed automobili. — *Spese generali*. — Capitolo 66. Indennità temporanea mensile al personale di ruolo della Amministrazione centrale e dei circoli ferroviari d'ispezione, *per memoria*.

Capitolo 67. Assegni ed indennità temporanea mensile al personale straordinario, avventizio e assimilato, lire 100,000.

Capitolo 68. Indennità di trasferta e competenze per il personale straordinario, avventizio e assimilato, *per memoria*.

Capitolo 69. Indennità di trasferta al personale dell'Amministrazione centrale e dei Circoli ferroviari d'ispezione per opere di carattere straordinario, lire 100,000.

Capitolo 70. Retribuzioni a tecnici privati, incaricati della compilazione di progetti e della direzione, assistenza e collaudo dei lavori e compensi a funzionari dell'Amministrazione centrale e dei Circoli ferroviari di ispezione e a funzionari di altre Amministrazioni dello Stato per la preparazione e direzione della esecuzione e collaudo delle opere pubbliche, lire 100,000.

Capitolo 71. Spese per l'acquisto di autoveicoli, lire 150,000.

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione. — Capitolo 72. Sussidi

straordinari di esercizio, somministrazione di fondi per gestioni dirette a cura dello Stato, anticipazioni di spese per provvedimenti di ufficio e spese diverse per ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna, *per memoria*.

Costruzione di strade ferrate. — Capitolo 73. Spese per costruzione di strade ferrate in concessione a pagamento non differito, lire 150,000,000.

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese fisse.* — Spese per i servizi della marina mercantile:

a) Spese generali, lire 1,934,500.

b) Debito vitalizio, lire 4,104,000.

c) Spese per la marina mercantile, lire 2,370,000.

d) Spese per le Capitanerie di porto, lire 15,093,375.

e) Spese per i servizi marittimi, lire 203,112,500.

Spese per i servizi dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili:

a) Spese generali, lire 2,243,000.

b) Debito vitalizio, lire 210,000.

c) Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione lacuale, 150,000,000 lire.

Totale della categoria I della parte ordinaria, lire 379,067,375.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese per i servizi della marina mercantile:

a) Spese generali, lire 2,114,100.

b) Spese diverse, lire 63,000,000.

Spese per i servizi dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili:

a) Spese generali, lire 450,000.

c) Costruzione di strade ferrate, lire 150,000,000.

Totale della categoria I della parte straordinaria, lire 215,564,100.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 594,631,475.

Metto a partito questo totale.

(È approvato).

Riassunto per categorie. — Categoria I. Spese effettive (ordinarie e straordinarie), lire 594,631,475.

APPENDICE N. 1.

Stato di previsione dell'entrata dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929. — Tabella B. — Titolo I. *Entrata ordinaria.* — Sezione I. *Proventi dei servizi postali.* — Capitolo 1. Proventi del servizio

della posta-lettere e dei pacchi, lire 623 milioni.

Capitolo 2. Prodotto della vendita dei rifiuti postali derivanti dalla corrispondenza e dai pacchi e somme nei medesimi rinvenute, lire 200,000.

Capitolo 3. Ammende applicate al personale postale e telegrafico, da devolversi a norma del Regio decreto 15 luglio 1923, n. 1694, in ragione della metà dell'importo a favore dell'Istituto nazionale di mutualità e previdenza fra il personale postale-telegrafico di ruolo. — Penali inflitte ai titolari degli uffici secondari, ai ricevitori postelegrafonici e agli agenti rurali, e da devolversi in ragione della metà dell'importo a favore dell'Istituto nazionale per gli orfani del personale predetto ai sensi del Regio decreto 3 gennaio 1926, n. 37, lire 500,000.

Capitolo 4. Ritenute mensili a carico del personale subalterno per la fornitura della divisa uniforme (Regio decreto 11 giugno 1925, n. 1058), lire 1,000,000.

Capitolo 5. Ricuperi in seguito a frodi e danni nei servizi dei vaglia, dei risparmi e dei conti correnti, della posta-lettere e dei pacchi, compresi i ricuperi dipendenti da condanne da parte della Corte dei conti, lire 430,000.

Capitolo 6. Rimborsi dovuti da amministrazioni estere per i servizi postali — Rimborsi e concorsi diversi inerenti ai servizi postali, lire 8,000,000.

Capitolo 7. Entrate eventuali e diverse dei servizi postali, lire 4,000,000.

Capitolo 8. Proventi del servizio vaglia postali, lire 40,000,000.

Capitolo 9. Proventi del servizio dei conti correnti e degli assegni postali, lire 4,000,000.

Totale della Sezione I, lire 681,130,000.

Sezione II. *Proventi del telegrafo.* — Capitolo 10. Telegrafi, lire 130,000,000.

Capitolo 11. Versamento del costo dei materiali prelevati dai depositi per l'esecuzione dei lavori telegrafici fuori bilancio e per conto di terzi, lire 1,000,000.

Capitolo 12. Rimborso e concorsi inerenti ai servizi telegrafici, lire 4,500,000.

Capitolo 13. Entrate eventuali e diverse dei servizi del telegrafo, lire 2,000,000.

Capitolo 14. Proventi radiotelegrafici, lire 1,500,000.

Capitolo 15. Proventi del servizio di radioaudizione circolare (Regio decreto 23 dicembre 1925, n. 1917), lire 210,000.

Totale della Sezione II, lire 139,210,000.

Sezione III. *Entrate varie.* — Capitolo 16. Rimborso della Cassa depositi e prestiti

delle spese iscritte nel bilancio dell'Amministrazione postale-telegrafica per servizio delle Casse di risparmio postali, 27,500,000 lire.

Capitolo 17. Rimborso della Cassa depositi e prestiti per il servizio dei buoni fruttiferi postali, lire 3,000,000.

Capitolo 18. Somma da prelevarsi da fondo di riserva delle Casse postali di risparmio per provvedere alla sopraelevazione di un quarto piano nel palazzo destinato a sede dell'Amministrazione centrale delle Casse stesse in Roma (articolo 2 del decreto luogotenenziale 31 ottobre 1915, n. 1601), *per memoria*.

Capitolo 19. Prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste (Regio decreto n. 520 del 23 aprile 1925, articolo 21), *per memoria*.

Capitolo 20. Ritenuta sei per cento, in conto pensioni, sugli stipendi e le pensioni degli impiegati ed agenti delle poste, telegrafi e telefoni, lire 15,000,000.

Capitolo 21. Rimborso da parte dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici della spesa per pensioni relative al personale telefonico passato alle dipendenze dei concessionari di zona, lire 17,500,000.

Capitolo 22. Versamento da parte della Azienda di Stato per i servizi telefonici e delle società concessionarie di zona, dei canoni per la manutenzione della rete telefonica appoggiata alla palificazione telegrafica di Stato, lire 8,000,000.

Capitolo 23. Rimborso da parte dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici della quota parte della retribuzione dei ricevitori postali-telegrafici relativa al servizio telefonico, *per memoria*.

Capitolo 24. Affitti dovuti dai locatari delle case economiche ai sensi del Regio decreto 30 dicembre 1926, n. 2243, *per memoria*.

Capitolo 25. Economie accertate nella gestione dei residui passivi e da versare al Tesoro ad integrazione dell'avanzo netto degli esercizi precedenti, *per memoria*.

Totale della Sezione III, lire 71,000,000.

Totale del titolo I — Entrate ordinarie, lire 891,340,000.

Titolo II. *Entrata straordinaria*. — Capitolo 26. Somma da prelevarsi dagli avanzi di gestione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi e da iscriversi nella parte straordinaria del bilancio della spesa dell'Azienda medesima per la costruzione, adattamento e ampliamento di edifici ad uso dei servizi postali e telegrafici (articolo 1

del Regio decreto 1° luglio 1926, n. 1209 — 3ª delle dieci rate), lire 10,000,000.

Totale del titolo II. *Entrata straordinaria*, lire 10,000,000.

Titolo III. *Partite di giro*. — Capitolo 27. Imposte, tasse e ritenute erariali su stipendi e compensi vari al personale e su pagamenti a terzi, lire 55,000,000.

Totale del Titolo III, lire 55,000,000.

Riassunto. — Titolo I. *Entrata ordinaria*. — Sezione 1ª. Proventi dei servizi postali, lire 681,130,000.

Sezione 2ª. Proventi del telegrafo, lire 139,210,000.

Sezione 3ª. Entrate varie, lire 71,000,000.

Totale del Titolo I. *Entrata ordinaria*, lire 891,340,000.

Titolo II. *Entrata straordinaria*, lire 10 milioni.

Titolo III. *Partite di giro*, lire 55,000,000.

Totale generale dell'entrata, lire 956 milioni e 340,000.

Metto a partito questo totale.

(È approvato).

Stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929. — Tabella C. — Titolo I. Spesa ordinaria. — Sezione I. Stipendi, retribuzioni, compensi e indennità varie al personale dei servizi postali e dei telegrafi. — Capitolo 1. Personale di ruolo — Stipendi e supplementi di servizio attivo (Spese fisse), lire 298,000,000

Capitolo 2. Indennità temporanea mensile al personale di ruolo (Spese fisse), lire 40,500,000.

Capitolo 3. Avventizi e loro assimilati — Personale con contratto a termine — Retribuzioni di prestazioni temporanee — Retribuzioni ai supplenti presso le direzioni ed il Ministero, lire 6,000,000.

Capitolo 4. 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 e al personale non assimilato del cessato regime, lire 6,000,000.

Capitolo 5. Compensi per maggiori prestazioni oltre il normale orario d'ufficio nei servizi esecutivi e per lavori a cottimo, lire 24,500,000.

Capitolo 6. 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 1,700,000.

Capitolo 7. Spesa per la corresponsione delle indennità annue, di presenza, di trasferta e di viaggio ai componenti del Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi ed al Direttore generale dell'Azienda stessa, stabilite dai Regi decreti 22 agosto 1925, nn. 1561 e 1562, lire 200,000.

Capitolo 8. Compensi per incarichi, studi e servizi speciali ad stranieri all'Amministrazione, lire 100,000.

Capitolo 9. Indennità per infortuni sul lavoro al personale postale-telegrafico, lire 540,000.

Capitolo 10. Indennità per missioni e per visite d'ispezione, lire 5,740,000.

Capitolo 11. Indennità di tramutamento, lire 640,000.

Capitolo 12. Spese di medicinali e per visite medico-fiscali, lire 250,000.

Capitolo 13. Indennità per piccola manutenzione di apparati telegrafici, indennità di residenza disagiata, di frontiera e per maneggio valori, lire 240,000.

Capitolo 14. Sussidi al personale di ruolo e fuori ruolo in attività di servizio ad ex-funzionari, ad ex-agenti ed alle loro famiglie, vedove ed orfani, lire 335,000.

Capitolo 15. Spesa per il servizio di recapito dei telegrammi, degli espressi postali e degli avvisi telefonici — Spese per la stampa di avvisi di aste andate deserte od annullate, lire 13,000,000.

Capitolo 16. Indennità temporanea mensile ai fattorini telegrafici effettivi, non contemplati dalla lettera e) dell'articolo 1 del decreto luogotenenziale 4 ottobre 1917, numero 1673, ai fattorini telegrafici avventizi ed ai guardapprodi, lire 1,500,000.

Capitolo 17. Corresponsioni del prezzo del cambio al personale addetto agli uffici di confine e agli uffici italiani all'estero (Regio decreto 22 gennaio 1922, n. 91), lire 130,000.

Capitolo 18. Sussidio annuo all'Amministrazione delle poste e dei telegrafi all'Istituto nazionale di mutualità e previdenza fra il personale postale-telegrafico, con sede in Milano (articolo 3 del decreto luogotenenziale 12 giugno 1919, n. 1042), lire 15,000.

Capitolo 19. Rimborso alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato della differenza fra il costo dei biglietti a tariffa ordinaria e quello a tariffa a metà prezzo sui viaggi dei ricevitori postali-telegrafici e loro famiglie, lire 500,000.

Capitolo 20. Assegnazione per corrispondere al personale avventizio passato nel ruolo transitorio ai sensi del Regio decreto 23 ottobre 1924, n. 2028, e Regio decreto 3 gennaio 1926, n. 48, e successive modificazioni, la differenza fra le competenze spettanti a seguito del detto passaggio e le retribuzioni e le indennità di caro-viveri corrispostegli dal 1° gennaio 1925 alla data dell'effettiva applicazione del ruolo transitorio medesimo. (*Spese fisse*), lire 1,000,000.

Capitolo 21. Versamento all'Istituto nazionale di mutualità e previdenza fra gli impiegati postelegrafici della metà delle ammende pecuniarie applicate al personale medesimo ed all'Istituto di assicurazione e previdenza per i titolari degli uffici secondari, per i ricevitori postelegrafici e per gli agenti rurali, costituito col Regio decreto 3 gennaio 1926, n. 37, della metà delle penali inflitte ai medesimi, lire 250,000.

Capitolo 22. Spesa per la fornitura della divisa uniforme al personale subalterno della Amministrazione provinciale dei servizi postali-telegrafici, che esplica le proprie mansioni fuori dell'ambito degli uffici esecutivi o nelle anticamere degli uffici amministrativi — Spesa per la fornitura dei camiciotti al personale subalterno nell'interno degli uffici esecutivi — (Regio decreto 11 giugno 1925, n. 1058), lire 2,000,000.

Capitolo 23. Spese varie per la Milizia postale (Regio decreto 16 luglio 1925, numero 1466), lire 2,000,000.

Capitolo 24. Contributo fisso a concorso variabile dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi per promuovere lo sviluppo e le iniziative del Dopolavoro postelegrafico ai sensi dell'articolo 5 del Regio decreto 9 luglio 1926, n. 1271, lire 500,000.

Debito vitalizio. — Capitolo 25. Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 65,000,000.

Capitolo 26. 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, lire 1,400,000.

Capitolo 27. Assegno temporaneo mensile ai funzionari ed agenti già appartenenti alla Amministrazione postelegrafica ed alle loro famiglie, provvisti di pensione (Regio decreto 31 luglio 1919, n. 304; legge 26 dicembre 1920, n. 1287, e Regio decreto 29 dicembre 1921, n. 1964), lire 11,000,000.

Totale della Sezione I, lire 483,040,000.

Sezione II. *Stanziamenti propri dei servizi postali.* — § 1. *Servizi postali.* — Capitolo 28. Indennità per servizio prestato in tempo di notte, lire 7,000,000.

Capitolo 29. Spese di liti, lire 25,000.

Capitolo 30. Pubblicazioni e rilegature per la biblioteca del Ministero, lire 16,000.

Capitolo 31. Retribuzioni ordinarie per i servizi rurali (*Spese fisse*), lire 45,970,000.

Capitolo 32. Spese complementari e straordinarie per i servizi rurali, lire 600,000.

Capitolo 33. Sussidi al personale dei servizi rurali, lire 400,000.

Capitolo 34. Spese per i servizi di trasporto delle corrispondenze e dei pacchi con accollatari e con incaricati provvisori e spese per servizi straordinari (*Spese fisse*), lire 39 milioni.

Capitolo 35. 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 36. Spese di trasporto delle corrispondenze, dei pacchi ed a vuoto delle carrozze postali, sulle ferrovie e tramvie, sui laghi, sui fiumi, attraverso lo stretto di Messina, su bastimenti mercantili che non fanno servizio per conto dello Stato — Trasporto delle valigie Australiana e Indiana — Nolo dei veicoli — Scorta armata dei dispacci relativi al movimento dei fondi — Spese per prestazioni ferroviarie diverse — Spese per la stampa di avvisi di aste andate deserte o annullate, lire 7,200,000.

Capitolo 37. Esercizio della posta pneumatica e della posta aerea, lire 3,900,000.

Capitolo 38. Spese per la vigilanza alle casse ed agli uffici principali provinciali, lire 35,000.

Capitolo 39. Indennità al personale che presta servizio negli uffici ambulanti e nautanti ed ai messaggeri postali — Indennità al personale addetto agli uffici postali presso le stazioni ferroviarie e gli scali marittimi, lire 10,700,000.

Capitolo 40. Spese di mantenimento di carrozze postali acquisto e manutenzione di carretti e di altri veicoli pel trasporto delle corrispondenze e dei pacchi — Spese per l'illuminazione ed il riscaldamento dei veicoli adibiti al servizio postale sulle ferrovie, lire 3,500,000.

Capitolo 41. Premio per la vendita di carte-valori postali esclusi i segnatasse, lire 6,500,000.

Capitolo 42. Indennità 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 — Rimborsi eventuali 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, lire 990,000.

Capitolo 43. Spesa per il cambio della moneta aurea, *per memoria*.

Capitolo 44. Materiali ed utensili per il servizio della posta — Bollette da portalettere, distintivi per agenti postali — Insegne per uffici postali, postelegrafonici 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 5,400,000.

Capitolo 45. Rimborso al Provveditorato generale dello Stato delle spese per la fabbricazione delle carte valori postali, dei libretti per vaglia postali e per partecipazione dei depositi con risparmio, dei moduli speciali del servizio dei conti correnti e dei buoni postali fruttiferi, lire 8,000,000.

Capitolo 46. Rimborsi dovuti per lo scambio con l'estero delle corrispondenze postali, dei pacchi e dei vaglia postali — Rimborsi dovuti per spese di transito delle corrispondenze e dei pacchi scambiati con l'estero — Spese di cambio — Assicurazione per trasporto gruppi — Perdite derivanti dal cambio della moneta sulle somme dovute da amministrazioni estere, lire 3,040,000.

Capitolo 47. Abbuoni e rimborsi diversi relativi ai servizi postali — Restituzione di somme indebitamente percepite dall'Amministrazione, lire 1,490,000.

Totale del § 1, lire 143,801,000.

§ 2. *Servizio dei risparmi.* — Capitolo 48. Spese di manutenzione e di migliorie nell'edificio delle Casse postali di risparmio in Roma, piazza Dante (legge 9 febbraio 1911, n. 76), lire 65,000.

Capitolo 49. 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, lire 500,000.

Capitolo 50. Versamento alla Cassa dei depositi e prestiti delle somme ricuperate per frodi e danni di altra natura inerenti al servizio dei risparmi postali, lire 100,000.

Capitolo 51. 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 75,000.

Capitolo 52. Compensi ai ricevitori postali e provvigioni alle banche per le operazioni relative al servizio dei buoni postali fruttiferi — Spese diverse per il servizio medesimo, lire 2,500,000.

Capitolo 53. Premi annui ai ricevitori postali, al personale di ruolo delle poste, escluso quello della Amministrazione centrale, ai commissari di bordo delle Regie navi per la formazione, conservazione ed incremento del risparmio postale (articolo 4 del Regio decreto 21 aprile 1927, n. 686), lire 500,000.

Capitolo 54. Compensi ai ricevitori postali degli uffici nei quali si sia verificata, per il servizio dei risparmi, una eccedenza dei depositi sui rimborsi da corrispondersi in ragione del 2.50 per mille sull'eccedenza stessa (articolo 3 del Regio decreto 21 aprile 1927, n. 686), *per memoria*.

Capitolo 55. 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*.

§ 3. *Servizio dei conti correnti e degli assegni postali.* — Capitolo 56. Retribuzioni al personale avventizio e di fatica assunto per il servizio dei conti correnti e degli assegni postali, lire 10,000.

Capitolo 57. Compensi per maggior lavoro al personale di ruolo ed avventizio, lire 150,000.

Capitolo 58. Rimborsi eventuali cui può essere tenuta l'Amministrazione in dipendenza di frodi, perdite o danni di altra natura subiti da privati o dalla stessa Amministrazione per il servizio di conti correnti ed assegni postali, *per memoria*.

Totale della Sezione II, lire 147,701,000.

Sezione III. *Stanziamenti propri del servizio dei telegrafi.* — Capitolo 59. Indennità per servizio telegrafico in tempo di notte ed eventuale semaforico, lire 2,850,000.

Capitolo 60. Spesa per la corresponsione dei premi per superlavoro ai telegrafisti scelti ed ai dirigenti e capi gruppo di apparati speciali, lire 400,000.

Capitolo 61. Spese di liti, lire 10,000.

Capitolo 62. Pagamenti e rimborsi alle Amministrazioni estere ed alle compagnie e società private italiane ed estere per lo scambio della corrispondenza telegrafica e ra-

diotelegrafica — Spese di cambio, lire 28 milioni.

Capitolo 63. Somma dovuta alla Compagnia Italiana dei cavi telegrafici sottomarini, qualora l'ammontare annuale delle parole effettivamente trasmesse, risulti inferiore al minimo di cinque milioni, garantito alla Compagnia stessa ai sensi dell'articolo 13 della convenzione approvata col Regio decreto 8 febbraio 1913, n. 427, lire 25,620,000.

Capitolo 64. Abbuoni e rimborsi diversi relativi ai servizi telegrafici, lire 500,000.

Capitolo 65. Spesa di esercizio e di manutenzione degli uffici dei telegrafi, e degli uffici fono-telegrafici comunali; acquisto riparazione e trasporto di apparati, di materiale tecnico 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 e degli 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 per gli uffici telegrafici; placche per i berretti dei fattorini telegrafici di prima nomina, lire 4,700,000.

Capitolo 66. Manutenzione della rete telegrafica — Acquisti, trasporti, dazi sui materiali — Acquisto di pubblicazioni tecniche ed apparecchi per esperimento delle linee — Mano d'opera sussidiaria — Indennizzi e spese per danni — Compensi da corrispondersi una volta tanto per servitù a tacitazione completa degli interessati — Occupazione di locali ed aree e spese di locomozioni, lire 8 milioni.

Capitolo 67. Miglioramento graduale della rete telegrafica secondaria — Costruzione di nuove linee e posa di nuovi fili, lire 300,000.

Capitolo 68. Acquisto di materiali a reintegro di quelli prelevati dai depositi per la esecuzione dei lavori fuori di bilancio e per conto di terzi, lire 600,000.

Capitolo 69. Spese per la manutenzione di cordoni elettrici sottomarini, lire 2,500,000.

Capitolo 70. Spese per impianto, esercizio e manutenzione di stazioni radioelettriche; acquisto di apparati o parti di essi; strumenti di misura e di controllo — Spese per compensi da corrispondersi al personale militare della Regia marina adibito al servizio

radiotelegrafico pubblico — Spese per missioni, trasporto di materiale radioelettrico e dazio di confine — Spese per la istruzione del personale e per acquisto di pubblicazioni interessanti i servizi radioelettrici, lire 700,000.

Capitolo 71. Impianto di comunicazioni telegrafiche e telefoniche per ragioni di servizio e nell'interesse della pubblica sicurezza — Manutenzione degli impianti interni telefonici di servizio nelle direzioni e negli uffici provinciali e principali, lire 200,000.

Capitolo 72. Impianto di ricevitorie telegrafiche e fonotelegrafiche; eventuale esercizio di ricevitorie telegrafiche e fonotelegrafiche 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 l'esecuzione d'impianti di ricevitorie telegrafiche e fonotelegrafiche, lire 1,000,000.

Capitolo 73. Spese per collegamenti di enti pubblici e privati con gli uffici telegrafici e telefonici centrali delle città principali adibiti allo scambio dei telegrammi per mezzo di apparati telescrittori, lire 1,000,000.

Capitolo 74. Spese diverse per la diffusione dei servizi telegrafici, lire 30,000.

Capitolo 75. Corresponsione alla Cassa depositi e prestiti degli interessi sulle somme somministrate nell'esercizio all'Amministrazione del servizio telegrafico in applicazione delle leggi 20 marzo 1913, nn. 253 e 254, e 20 agosto 1921, n. 1132, *per memoria*.

Capitolo 76. Spese per l'esecuzione dei lavori di spostamento e di sistemazione delle linee telegrafiche in dipendenza della elettrificazione delle ferrovie dello Stato (Regio decreto 2 settembre 1923, n. 2142), *per memoria*.

Capitolo 77. Assegnazione straordinaria per provvedere i mezzi idonei alla riparazione dei cavi telegrafici sottomarini (Regio decreto 2 dicembre 1923, n. 2764 — Ultima delle cinque rate), lire 500,000.

Capitolo 78. Rimborso alla Cassa depositi e prestiti dell'anticipazione concessa per lavori da eseguirsi dall'Amministrazione dei servizi del telegrafo per la sistemazione della rete telegrafica in dipendenza della elettrificazione delle ferrovie dello Stato (legge 20 agosto 1921, n. 1132) — *Spesa ripartita* — 6ª delle trectacinque annualità, lire 428,618,56.

Totale della Sezione III, lire 77,338,618.56

Sezione IV. *Stanziamenti comuni ai servizi postali e telegrafici*. — Capitolo 79. In-

dennità ai membri delle Commissioni per il personale delle ricevitorie; spese varie inerenti alle Commissioni stesse, lire 150,000.

Capitolo 80. Assegni fissi per spese di servizio ai direttori provinciali, ai direttori dei circoli di costruzioni ed ai titolari degli uffici principali (*Spese fisse*), lire 3,700,000.

Capitolo 81. Spese di illuminazione, riscaldamento, aereazione, acqua, oggetti di cancelleria e per la formazione dei dispacci oltre quelle comprese negli assegni fissi — Francatura, telegrammi, abbonamento ai telefoni di servizio, locomozioni, codici e vocabolari — Acquisto e manutenzione di mobili, suppellettili, macchine da scrivere, calcolatrici, materiali speciali, rilegature diverse per l'Amministrazione centrale e provinciale comprese quelle gestite dal Provveditorato generale dello Stato e da rimborsare al medesimo, lire 5,000,000.

Capitolo 82. Rimborso al Provveditorato generale dello Stato delle spese per registri, carta, moduli, stampa e trasporti relativi, lire 12,500,000.

Capitolo 83. Residui passivi eliminati ai sensi dell'articolo 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale, e reclamati dai creditori, *per memoria*.

Capitolo 84. Spese per bollo straordinario di cambiali e per tasse di registro, 12,000 lire.

Capitolo 85. Istruzione al personale — Premi d'incoraggiamento al personale telegrafico per perfezionarsi nell'uso degli apparati speciali — Acquisto, manutenzione e riparazione di apparati ed accessori, di macchinari, di pubblicazioni, disegni ed altro materiale didattico, 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'istruzione pratica di lingue estere al personale — Contributo per l'istruzione professionale media, lire 95,000.

Capitolo 86. Retribuzione al personale delle ricevitorie degli uffici secondari e delle agenzie (*Spese fisse*), lire 125,000,000.

Capitolo 87. 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 1,350,000.

Capitolo 88. Sussidi ai titolari ed ex-titolari di uffici secondari e di ricevitorie, ai loro genitori ed alle loro vedove ed orfani, lire 100,000.

Capitolo 89. Versamento all'Istituto di assicurazione e previdenza per i ricevitori della quota di concorso nelle spese dell'Istituto medesimo da parte dell'Amministrazione poste e telegrafi (articolo 23 del Regio decreto 3 gennaio 1926, n. 37), lire 500,000.

Capitolo 90. Consorso dell'Amministrazione della spesa degli uffici internazionali, postale e telegrafico, a Berna — Acquisto di pubblicazioni degli uffici medesimi — Acquisto di buoni risposta, lire 140,000.

Capitolo 91. Trasporto di agenti dei servizi postali e telegrafici sui tramways-omnibus (*Spese fisse*), lire 1,600,000.

Capitolo 92. 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 d'opera postali-telegrafici, nei casi in cui è prescritta (Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3158) — Contributo a carico dell'Amministrazione quale datrice di lavoro per l'assicurazione obbligatoria contro le malattie del personale postale e telegrafico nelle nuove provincie, lire 1,500,000.

Capitolo 93. Mantenimento, pulizia, restauro, adattamento ed ampliamento di locali, nonchè impianti completi di illuminazione, di campanelli elettrici e di aereazione, per l'Amministrazione centrale e provinciale — Costruzioni di casotti e padiglioni in muratura e con altri sistemi — Armadi per materiali ed utensili per guardafili, lire 2,280,000.

Capitolo 94. Spese casuali, lire 50,000.

Capitolo 95. Fitto di locali di proprietà privata (*Spese fisse*), lire 3,500,000.

Capitolo 96. Fitti per locali provvisori, in circostanze straordinarie, lire 40,000.

Capitolo 97. Spese per la gestione delle case economiche da concedersi in affitto al personale della Amministrazione delle poste e dei telegrafi e a quello dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, da rimborsare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato (articolo 8 del Regio decreto 30 dicembre 1926, n. 2243), *per memoria*.

Capitolo 98. Spese pel funzionamento dell'Istituto sperimentale sezione postale-telegrafica-telefonica, lire 130,000.

Capitolo 99. Spese per il funzionamento della scuola superiore di telegrafia e telefo-

nia (articolo 11 del Regio decreto 19 agosto 1923, n. 2483), lire 100,000.

Capitolo 100. 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* — 25ª delle trentacinque annualità), lire 65,000.

Capitolo 101. 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* — 12ª delle venti annualità), lire 26,268.

Capitolo 102. Versamento a costituzione del fondo di riserva per le spese impreviste a norma del Regio decreto 23 aprile 1925, n. 520, *per memoria*.

Capitolo 103. Avanzo della gestione (articolo 15 del Regio decreto 23 aprile 1925, numero 520) (A. Quota da versarsi al Tesoro, lire 15,422,113.44; B. Quota prelevata a favore della parte straordinaria del bilancio — articolo 1 del Regio decreto 1º luglio 1926, n. 1209 — 3ª delle 10 rate, lire 10,000,000), lire 25,422,113.44.

Capitolo 104. Versamento al Tesoro, ad integrazione dell'avanzo netto degli esercizi precedenti dell'ammontare delle economie accertate nella gestione dei residui passivi, *per memoria*.

Totale della sezione IV, lire 183,260,381.44.

Totale del titolo I. Spesa ordinaria, lire 891,340,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Capitolo 105. Assegnazione straordinaria per la costruzione di edifici e per l'adattamento e l'ampliamento di quelli esistenti ad uso dei servizi postali e telegrafici del Regno (Regio decreto 1º luglio 1926, n. 1209, terza delle dieci rate), lire 10,000,000.

Totale del titolo II, lire 10,000,000.

Titolo III. *Partite di giro*. — Capitolo 106. Versamento delle imposte, tasse e ritenute erariali sugli stipendi e competenze varie al personale, lire 55,000,000.

Totale del titolo III, lire 55,000,000.

Riassunto. — Titolo I. *Parte ordinaria*. — Sezione I. Stipendi, retribuzioni, compensi e indennità varie al personale dei servizi postali e dei telegrafi, lire 405,640,000.

Debito vitalizio, lire 77,400,000.

Sezione II. Stanziamenti propri dei servizi postali:

§ 1. — Servizi postali, lire 143,801,000.

§ 2. — Servizio dei risparmi, lire 3 milioni e 740,000.

§ 3. — Servizio dei conti correnti e degli assegni postali, lire 160,000.

Sezione III. Stanziamenti propri del servizio dei telegrafi, lire 77,338,618.56.

Sezione IV. Stanziamenti comuni ai servizi postali e telegrafici, lire 183,260,381.44.

Totale del titolo I. Spesa ordinaria, lire 891, 340,000.

Titolo II. Spesa straordinaria, lire 10 milioni.

Titolo III. Partite di giro, lire 55,000,000.

Totale generale della spesa, lire 956 milioni e 340,000.

Metto a partito questo totale.

(È approvato).

APPENDICE N. 2.

Stato di previsione dell'entrata dell'azienda di Stato per i servizi telefonici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929. — Tabella D.

Titolo I. *Parte ordinaria.* — Sezione I. *Proventi dei servizi telefonici.* — Capitolo I. Proventi delle linee telefoniche interurbane, lire 60,000,000.

Capitolo 2. *Canoni e compartecipazioni dovute dai concessionari di reti telefoniche urbane e di linee interurbane. Canoni dovuti per concessioni di linee private,* lire 8,400,000.

Capitolo 3. *Prodotto della vendita dei beni immobili e dei materiali fuori uso provenienti dagli impianti telefonici,* lire 50,000.

Totale della sezione I, lire 68,450,000.

Sezione II. *Proventi vari.* — Capitolo 4. Proventi vari, lire 1,000,000.

Capitolo 5. *Trattenute al personale per il contributo da esso dovuto per le assicurazioni di cui all'articolo 10 del Regio decreto n. 884 del 14 giugno 1925,* lire 300,000.

Capitolo 6. *Rimborso da parte dei concessionari di zona del prezzo relativo agli impianti telefonici da cedere in virtù dell'articolo 25 della convenzione, per memoria.*

Capitolo 7. *Ritenuta 6 per cento in conto pensioni versata dal personale telefonico che ha chiesto l'applicazione del Regio decreto 20 maggio 1926, n. 871, per memoria.*

Capitolo 8. *Economie accertate nella gestione dei residui passivi e da versare al Tesoro ad integrazione dell'avanzo netto delle gestioni degli esercizi precedenti, per memoria.*

Totale della Sezione II, lire 1,300,000.

Totale del titolo I, lire 69,750,000.

Titolo II. *Parte straordinaria.* — Capitolo 9. *Pagamenti da parte dei concessionari di zona delle annualità valore degli impianti telefonici e delle scorte cedute (articolo 23 del Regio decreto 14 giugno 1925, n. 884 - 4^a delle 20 annualità),* lire 20,000,000.

Capitolo 10. *Pagamenti da parte dei concessionari di zona dell'affitto annuo dovuto per l'uso degli stabili di proprietà dello Stato,* lire 1,271,000.

Capitolo 11. *Somministrazione da parte dello Stato, per la sistemazione ed il completamento delle linee telefoniche interurbane gestite dallo Stato mediante la costruzione di cavi sotterranei, l'ampliamento e la rinnovazione dei collegamenti (Regio decreto 28 maggio 1925, n. 897 - 4^a delle sei rate),* lire 100,000,000.

Totale del titolo II, lire 121,271,000.

Riassunto dell'entrata. — Titolo I. *Parte ordinaria.* — Sezione I. *Proventi dei servizi telefonici,* lire 68,450,000.

Sezione II. *Proventi vari,* lire 1,300,000.

Totale del Titolo I, lire 69,750,000.

Titolo II. *Parte straordinaria,* lire 121 milioni 271,000.

Totale generale dell'entrata, lire 191 milioni e 21,000.

Metto a partito questo totale.

(È approvato).

Stato di previsione della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929. — Tabella E. — Titolo I. Parte ordinaria. — Sezione I. *Spese di personale.* —

Capitolo 1. *Stipendi, paghe giornaliere, caroviveri e indennità di servizio,* lire 7,500,000.

Capitolo 2. *Compensi per maggiori prestazioni oltre il normale orario di ufficio e per lavori a cottimo,* lire 700,000.

Capitolo 3. *Indennità per missioni e per tramutamenti,* lire 300,000.

Capitolo 4. *Premi di operosità e di rendimento al personale meritevole addetto ai servizi amministrativi e di commutazione centrali e provinciali, nonchè a quello di altre Amministrazioni (articolo 63 del Regio decreto 30 settembre 1922, n. 1290; articolo 122 del Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3084, e articolo 4 del Regio decreto 3 gennaio 1926, n. 88),* lire 1,700,000.

Capitolo 5. *Sussidi al personale,* lire 30 mila.

Capitolo 6. *Rimborsi da farsi all'Amministrazione postale e telegrafica della spesa per le pensioni ordinarie al personale tele-*

fonico e per assegni da corrispondersi al personale ex-telefonico collocato in disponibilità, lire 17,500,000.

Capitolo 7. Indennità per una volta tanto 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, degli articoli 8 e 9 del Regio decreto n. 1410 del 25 settembre 1924, ed assegni congeneri legalmente dovuti, lire 7,500,000.

Capitolo 8. Compensi pari a metà dell'ultimo stipendio goduto, stabiliti dall'articolo 9 del Regio decreto 25 settembre 1924, n. 1460, a favore del personale telefonico collocato a riposo per scadenza disponibilità ed indennizzi previsti dall'articolo 7 del Regio decreto 20 agosto 1926, n. 1620, al personale telefonico ivi contemplato, lire 7,500,000.

Capitolo 9. Indennità per servizio di notte, lire 600,000.

Capitolo 10. Retribuzione al personale diurnista ed avventizio, lire 1,350,000.

Capitolo 11. Competenze al personale di altre Amministrazioni comandato presso la Azienda, lire 50,000.

Capitolo 12. Contributo a carico dell'Azienda e degli assicurati per assicurare il personale a stipendio e quello a paga giornaliera di cui all'articolo 10 del Regio decreto n. 884 del 14 giugno 1925 ed il personale diurnista in conformità delle norme contenute nei Regi decreti nn. 3158 e 3184 del 30 dicembre 1923 e relativi regolamenti lire 1,000,000.

Capitolo 13. Contributo a carico della Azienda per indennità da corrispondersi in caso d'infortuni sul lavoro, lire 100,000.

Totale della Sezione I, lire 45,830,000.

Sezione II. *Spese d'esercizio.* — Capitolo 14. Spese d'ufficio — Spese di adattamento e di manutenzione locali, acquisto e manutenzione di mobili ed arredi; aereazione, acqua, illuminazione, gas, ascensore, riscaldamento, campanelli elettrici, pulizia locali, retribuzione al personale addetto a bassi servizi; acquisto di macchine da scrivere, di cancelleria, di stampati e di pubblicazioni, rilegature di registri; locomozione; postali e telegrafiche; visite medico-fiscali; medicinali, lire 760,000.

Capitolo 15. Rimborsi per lo scambio della corrispondenza telefonica e spese inerenti, lire 700,000.

Capitolo 16. Spesa per la partecipazione dell'Italia ai Congressi internazionali e alle

Commissioni internazionali — Spese per missioni di studio all'estero, lire 40,000.

Capitolo 17. Abbuoni e rimborsi vari, lire 80,000.

Capitolo 18. Corresponsione alla Cassa depositi e prestiti degli interessi sui mutui concessi alle provincie ai sensi del decreto luogotenenziale del 9 febbraio 1919, n. 243, modificato dal Regio decreto 4 novembre 1919, n. 2324, e dal regolamento 29 febbraio 1920, n. 332, lire 336,469.09.

Capitolo 19. Spese di liti, lire 15,000.

Capitolo 20. Spese per fitto di locali di proprietà privata, lire 80,000.

Capitolo 21. Spesa di manutenzione del cavo T. M. G. e Roma-Napoli — Spese per manutenzione degli uffici telefonici interurbani gestiti direttamente dall'Azienda; delle stazioni amplificatrici e di alta frequenza; spese di spostamento e di protezione dei circuiti interurbani; acquisto e riparazione di apparecchi, materiali, macchine, attrezzi, utensili, acquisto e manutenzione di mobilio tecnico — Spese di trasporto e di dogana — Arredamento dell'officina di riparazione — Fornitura di camiciotti al personale meccanico — Energia elettrica per impianti tecnici — Spese di separazione degli impianti telefonici interurbani gestiti dall'Azienda da quelli gestiti dai concessionari — Mano d'opera sussidiaria — Locomozione — Indennità e spese per danni — Acquisto di apparecchi per esperimenti — Servitù di appoggio — Uniformi al personale subalterno, e vestaglie al personale femminile di commutazione, lire 1,700,000.

Capitolo 22. Rimborso all'Amministrazione postale-telegrafica delle spese di manutenzione delle linee telefoniche interurbane appoggiate su palificazione telegrafica, lire 3,850,000.

Capitolo 23. Spese casuali, lire 10,000.

Capitolo 24. Spesa in dipendenza delle convenzioni per l'esercizio, da parte dei concessionari, di uffici e di linee interurbane di proprietà dell'Azienda, lire 2,300,000.

Capitolo 25. Spese per acquisto di impianti sociali in conseguenza di revoca, riscatto, rinuncia e scadenza delle convenzioni (articolo 28 delle convenzioni speciali), *per memoria.*

Capitolo 26. Fondo destinato a risarcire l'Amministrazione degli eventuali rischi per incendi, lire 40,000.

Capitolo 27. Annualità dovuta allo Stato per ammortamento ed interessi sulle somme somministrate per spese straordinarie di carattere patrimoniale, *per memoria.*

Capitolo 28. Premio di cointeressenza da devolversi al personale dell'Azienda ai sensi dell'articolo 26 del Regio decreto 14 giugno 1925, n. 884, *per memoria*.

Capitolo 29. Versamento al Tesoro delle somme dal medesimo anticipatamente rimborsate alla Cassa depositi e prestiti per le anticipazioni dalla stessa concesse in base alla legge 20 marzo 1913, n. 253, per lavori da eseguire per i servizi telefonici dello Stato (14^a annualità di rimborso), lire 2,893,175.28.

Capitolo 30. Versamento del dieci per cento dell'avanzo per la costituzione del fondo di riserva, *per memoria*.

Capitolo 31. Versamento al Tesoro ed integrazione dell'avanzo netto degli esercizi precedenti dell'importo delle economie accertate nella gestione dei residui passivi, *per memoria*.

Capitolo 32. Versamento al Tesoro dell'avanzo dell'esercizio, lire 11,115,355.63.

Totale della Sezione II, lire 23,920,000.

Totale del titolo I, lire 69,750,000.

Titolo II. *Parte straordinaria*. — Capitolo 33. Spesa per lavori di sistemazione e di completamento delle linee telefoniche interurbane gestite dallo Stato, mediante la costruzione di cavi sotterranei, l'ampliamento e la rinnovazione dei collegamenti (Regio decreto 28 maggio 1925, n. 897 — Quarta delle sei rate), lire 100,000,000.

Capitolo 34. Versamento al Tesoro dell'annualità dovuta dai concessionari di zona per il pagamento degli impianti telefonici e delle scorte, nonché dei canoni di affitto per l'uso degli stabili demaniali, lire 21 milioni e 271,000.

Totale del titolo II, lire 121,271,000.

Riassunto della spesa. — Titolo I. *Parte ordinaria*. — Sezione I. Spese di personale, lire 45,830,000.

Sezione II. Spese di esercizio, lire 23 milioni e 920,000.

Totale del titolo I. Parte ordinaria, lire 69,750,000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 121 milioni e 271,000.

Totale generale della spesa, lire 191 milioni e 21,000.

Metto a partito questo totale.

(È approvato).

APPENDICE N. 3.

Stato di previsione dell'entrata delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929. — Tabella F. — Titolo I. Parte ordinaria. (arti-

colo 18 prima parte, della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Sezione I. *Rete ferroviaria e stretto di Messina*. — § 1. *Prodotti del traffico*. — Capitolo 1. Prodotti della rete (A. Viaggiatori, lire 1,570,000,000; B. Bagagli e cani, lire 60,000,000; C. Merci a grande velocità, lire 412,000,000; D. Merci a piccola velocità, lire 2,337,700,000), lire 4,379,700,000.

Capitolo 2. Prodotti delle ferrovie secondarie Sicule (A. Viaggiatori, lire 5,300,000; B. Bagagli e cani, lire 60,000; C. Merci a grande velocità, lire 400,000; D. Merci a piccola velocità, lire 2,540,000), lire 8,300,000.

Capitolo 3. Prodotti della navigazione dello Stretto di Messina (A. Viaggiatori, lire 2,000,000; B. Bagagli e cani, lire 200,000; C. Merci a grande velocità, lire 1,800,000; D. Merci a piccola velocità, lire 5,000,000), lire 9,000,000.

Totale del § 1, lire 4,397,000,000.

§ 2. *Introiti indiretti dell'esercizio*. — Capitolo 4. Redditi patrimoniali (A. Pigioni di locali, lire 12,000,000; B. Affitto di terreni di aree di deposito e vendita di prodotti del suolo, lire 2,300,000; C. Concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi, lire 5,500,000; D. Canoni per concessioni di binari di raccordo, lire 2,000,000; E. Canoni per pedaggi e attraversamenti, lire 800,000; F. Diversi, lire 500,000), lire 24,000,000.

Telegrammi privati, lire 900,000.

Capitolo 6. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, lire 5,000,000.

Capitolo 7. Corrispettivo per l'esercizio dei binari di raccordo e nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria (A. Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e per carico e scarico in punti determinati, lire 27,000,000; B. Nolo materiali diversi, lire 8,000,000), lire 35,000,000.

Capitolo 8. Prodotti per servizi accessori, lire 18,000,000.

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

Capitolo 10. Utili di magazzino, lire 40 milioni.

Totale del § 2, lire 123,000,000.

§ 3. *Entrate eventuali*. — Capitolo 11. Proventi eventuali (A. Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate alla Tesoreria centrale, lire 3,000,000; B. Interessi a debito delle cessate Società ferroviarie, Ditte, Imprese, Agenzie, ecc., lire 4,000,000; C. Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e per ritardata ultimazione di lavori e per inadempimento di

patti contrattuali (capitolo 55 della spesa), lire 12,000,000; *D.* Differenze di cambio, *per memoria*; *E.* diversi, lire 6,000,000), lire 25,000,000.

Capitolo 12. Entrate eventuali delle Ferrovie secondarie Sicule, *per memoria*.

Capitolo 13. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, destinati alla parte ordinaria (articolo 2 del Regio decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439), *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 25,000,000.

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

Capitolo 16. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa (*A.* Trasporti per il servizio postale, lire 2,500,000; *B.* Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi, lire 4,500,000; *C.* Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle Agenzie doganali, lire 1,000,000; *D.* Diverse, lire 500,000), lire 8,500,000.

Capitolo 17. Ricuperi di carattere generale (*A.* Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale, lire 35,000,000; *B.* Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazione dello Stato e di terzi, lire 3,000,000; *C.* Prestazioni per altre ferrovie, lire 900,000; *D.* Ricuperi di spese giudiziali e contenziose, lire 180,000; *E.* Ricuperi di spese per il servizio sanitario, lire 900,000; *F.* Ritenute in conto entrate al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato, lire 20,000; *G.* Ricuperi di spese per le assicurazioni del personale iscritto alla Cassa Nazionale per le assicurazioni sociali, lire 1,000,000; *H.* Ritenute per massa vestiario agli agenti appartenenti alla milizia ferroviaria, *per memoria*; *I.* Ricuperi diversi, lire 14,000,000), lire 55,000,000.

Capitolo 18. Ricuperi dei servizi, lire 25,000,000.

Capitolo 19. Introiti a rimborso di spese delle ferrovie secondarie Sicule, lire 100,000.

Capitolo 20. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei Servizi, di materie fuori d'uso od esuberanti, lire 10,000,000.

Capitolo 21. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune, lire 12,000,000.

Capitolo 22. Interessi a carico della gestione delle case economiche per capitali forniti dall'Amministrazione, 5,000,000 lire.

Totale del § 4, lire 115,600,000.

Totale della sezione I. lire 4,660,600,000.

Sezione II. *Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa*. — Capitolo 23. Concorso di enti pubblici o privati nei lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (capitolo n. 45 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 24. Versamento a magazzino di materie provenienti da lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (capitolo n. 45 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 25. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo n. 46 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 26. Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile e dei ferry-boats (capitolo n. 47 della spesa) *per memoria*.

Capitolo 27. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori in conto miglorie alle linee (capitolo n. 49 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 28. Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie secondarie Sicule (capitolo n. 48 della spesa), *per memoria*. (*A.* Concorso di terzi nei lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore, *per memoria*; *B.* Versamento a magazzino di materie provenienti dai lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore, *per memoria*; *C.* Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento, *per memoria*; *D.* Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile, *per memoria*).

Riassunto delle entrate ordinarie. — *Entrate d'esercizio*. — Titolo I. *Parte ordinaria*. — Sezione I. *Rete ferroviaria e Stretto di Messina*. — § 1. Prodotti del traffico, lire 4,397,000,000.

§ 2. Introiti indiretti dell'esercizio, lire 123,000,000.

§ 3. Entrate eventuali, lire 25,000,000.

§ 4. Introiti per rimborsi di spesa, lire 115,600,000.

Totale della sezione I, lire 4,660,600,000.

Totale del titolo I. Parte ordinaria, lire 4,660,600,000.

Titolo II. *Parte straordinaria.* — (Articolo 18, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 29. Sovvenzioni del Tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale, lire 220,000,000.

Capitolo 30. Sovvenzioni del Tesoro per i lavori di elettrificazione delle linee ferroviarie, lire 80,000,000.

Capitolo 31. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del Tesoro (A. Rimborsi e concorsi di Società concessionarie di ferrovie, di altre Amministrazioni pubbliche e di terzi, nella spesa di lavori e provviste in aumento patrimoniale (capitolo n. 65 della spesa), *per memoria*; B. Ricavo dalla vendita dei beni immobili (capitolo n. 65 della spesa), *per memoria*; C. Materiali di disfacimento pertinente al patrimonio ferroviario (capitolo n. 65 della spesa), *per memoria*; D. Versamento a magazzino di materiali d'esercizio (capitolo n. 64 della spesa), *per memoria*; E. Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento del materiale rotabile e dei ferry boats (capitolo n. 47 della spesa), lire 130,000,000; F. Contributo della parte ordinaria per spese di migliorie (capitolo n. 67 della spesa), *per memoria*; G. Concorsi e mutui per la elettrificazione delle linee e ricavi (capitolo n. 66 della spesa), *per memoria*; H. Concorso del Ministero delle finanze per il completamento degli impianti dei servizi ferroviari viaggiatori e merci nella città di Milano, lire 52,000,000; I. Diversi, *per memoria*), lire 182,000,000.

Totale del titolo II, lire 482,000,000.

Titolo III. *Magazzini, officine e scorte.* — § 1. *Gestione autonoma dei magazzini.* — (Articolo 17 della legge 7 luglio 1907, numero 429). — Capitolo 32. Fondi forniti dal Tesoro per aumento della dotazione di magazzino (capitoli nn. 69 e 70 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 33. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese imprevedute per aumento temporaneo delle scorte (articolo 2 del Regio decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439) *per memoria*.

Capitolo 34. Forniture ai servizi (capitolo n. 70 della spesa), lire 1,050,000,000.

Capitolo 35. Ricavi per vendite e accrediti diversi (capitolo n. 70 della spesa), lire 150,000,000.

Capitolo 36. Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso (capitolo n. 71 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 37. Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori (capitolo n. 72 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 38. Prelevamenti dal fondo di assicurazione contro i rischi di mare per i trasporti riguardanti la gestione di magazzino (capitolo n. 73 della spesa), *per memoria*.

Totale del § 1, lire 1,200,000,000.

§ 2. *Gestione speciale distributori viveri.* — Capitolo 39. Ricuperi di spese d'impianto (capitolo n. 75 della spesa) (A. Ricuperi spese di adattamento locali, *per memoria*; B. Ricupero spese di arredamento e ricuperi diversi, *per memoria*), *per memoria*.

Capitolo 40. Ricavi della gestione per vendite ed accrediti vari (capitolo n. 76 della spesa) (A. Generi diversi: 1° Ricavi per vendite, lire 120,000,000; 2° Deficienze e simili, *per memoria*; B. Pesce fresco: 1° Ricavi per vendite, *per memoria*; 2° Deficienze e simili, *per memoria*), lire 120,000,000.

Totale del § 2, lire 120,000,000.

§ 3. *Officine e scorte.* — Capitolo 41. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine dipendenti dal servizio materiale e trazione dagli stabilimenti governativi e dall'industria privata (capitolo n. 77 della spesa) (A. Officine di grande riparazione, lire 350 milioni; B. Officine dei depositi e squadre rialzo, lire 255,000,000; C. Stabilimenti di altre Amministrazioni governative e dell'industria privata, lire 310,000,000), lire 915 milioni.

Capitolo 42. Corrispettivo dei lavori fatti nelle officine e nei cantieri del Servizio lavori (capitolo n. 78 della spesa), lire 30,000,000.

Capitolo 43. Materiali di scorta, materie impiegate o scaricate (capitolo n. 79 della spesa) (A. Servizio materiale e trazione; 1° Scorte fisse per le officine dei depositi e squadre di rialzo, lire 19,000,000; 2° Scorte fisse per i ferry-boats dello Stretto di Messina, *per memoria*; 3° Parco sale montate e carrelli completi, lire 17,000,000; B. Servizio lavori - Cantieri per i lavori di elettrificazione, lire 3,000,000), lire 39,000,000.

Totale del § 3, lire 984,000,000.

Totale del titolo III, 2,304,000,000.

Titolo IV. *Industrie speciali.* — Capitolo 44. Sfruttamento boschi in Albania (A. Ricuperi di spese di impianto (capitolo 81-A della spesa), *per memoria*; B. Ricavi dell'esercizio (capitolo n. 80-B della spesa), *per memoria*), *per memoria*.

Titolo V. *Gestione del fondo pensioni e sussidi.* (Legge 9 luglio 1908, n. 418, e Regio decreto 23 marzo 1924, n. 498). — Capitolo 45. Ritenute al personale (A. Ordinarie

(lettera *a* dell'articolo 3 e parte prima dell'articolo 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418, e Regio decreto 27 novembre 1919, n. 2373), lire 83,000,000; *B.* Straordinarie (lettera *b* dell'articolo 3 e capoversi primo e secondo dell'articolo 4 della legge 9 luglio 1908, numero 418), lire 3,000,000; *C.* Riscatti (articolo 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418, lire 2,000,000), lire 88,000,000.

Capitolo 46. Entrate diverse, lire 1 milione.

Capitolo 47. Contributi dell'Amministrazione al fondo pensioni e sussidi (capitolo n. 19 della spesa). (*A.* per l'integrazione delle pensioni e sussidi, lire 225,000,000; *B.* Per caro-viveri, lire 75,000,000; *C.* Per accantonamento in conto capitale, lire 40 milioni), lire 340,000,000.

Capitolo 48. Ricupero somme anticipate per conto del Tesoro per pagamento di pensioni provvisorie ad agenti ex-gestioni austriache ed agenti provenienti da altre Amministrazioni dello Stato (Regio decreto 23 ottobre 1925, n. 1972), lire 6,500,000.

Capitolo 49. Contributo delle cessate Amministrazioni ferroviarie o di altre Amministrazioni in rapporto agli assegni del personale, *per memoria*.

Capitolo 50. Interessi sulle somme costituenti il patrimonio del fondo pensioni e sussidi, lire 45,000,000.

Capitolo 51. Utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti nella amministrazione dei valori in sua consegna, costituenti il fondo pensioni e sussidi, lire 500,000.

Capitolo 52. Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. n. 85 della spesa), lire 7,000.

Totale del Titolo V, lire 481,007,000.

Titolo VI. *Gestione del fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi.* — (Regi decreti 21 ottobre 1923, n. 2529, e 31 gennaio 1924, n. 171). — Capitolo 53. Ritenute ordinarie, lire 300,000.

Capitolo 54. Entrate diverse, *per memoria*.

Capitolo 55. Contributi dell'Amministrazione (capitolo n. 20 della spesa), lire 1,700,000.

Capitolo 56. Interessi sul patrimonio della gestione, *per memoria*.

Totale del titolo VI, lire 2,000,000.

Titolo VII. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri.* (Legge 14 luglio 1907, n. 553). — *Patrimonio.* — Capitolo 57. Somme mutate per acquisto e costruzione di case (articolo 1 della legge 14 luglio 1907, nu-

mero 553) (capitoli nn. 90 e 91 della spesa), lire 32,000,000.

Gestione. — Capitolo 58. Affitto delle case, lire 7,200,000.

Capitolo 59. Proventi diversi, 1,800,000 lire.

Capitolo 60. 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 41,000,000.

Titolo VIII. *Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita.* (Leggi 19 giugno 1913, n. 641, e 7 aprile 1921, n. 370; Regi decreti 23 marzo 1924, n. 499, e 7 febbraio 1926, n. 187). — Capitolo 61. Contributo dell'Amministrazione, lire 12 milioni.

Capitolo 62. Contributo del personale, lire 12,000,000.

Capitolo 63. Multe al personale, lire 1,800,000.

Capitolo 64. Quote sull'importo delle tasse di bollo sulle quietanze o ricevute del personale per competenze superiori a lire 100, lire 100,000.

Capitolo 65. Ritenute al personale per assegni supplementari vitalizi, *per memoria*.

Capitolo 66. Ritenute al personale per assegni giornalieri per malattia, lire 2,400,000.

Capitolo 67. Interessi sul fondo della Opera, lire 5,750,000.

Capitolo 68. Canone a carico della gestione rivendita libri e giornali, lire 50,000.

Capitolo 69. Utile netto della gestione pubblicità nelle stazioni e nei treni, lire 2 milioni.

Capitolo 70. Entrate eventuali, lire 50 mila.

Capitolo 71. Interessi e prelevamenti dal fondo a favore degli orfani di agenti periti nel terremoto del 1908, lire 20,000.

Totale del Titolo VIII, lire 36,170,000.

Titolo IX. *Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale.* (Articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641). — *Patrimonio.* — Capitolo 72. Somme fornite dalla Cassa depositi e prestiti (capitolo n. 107 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 73. Quote in conto capitale da reimpiegare in mutui (capitolo n. 107 della spesa), lire 65,000,000.

Gestione. — Capitolo 74. Introiti della gestione (capitolo n. 108 della spesa), lire 74,000,000.

Totale del Titolo IX, lire 139,000,000.

Titolo X. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale.* (Legge 5 ottobre 1920, numero 1432). *Patrimonio.* — Capitolo 75. Sovvenzione da parte degli enti mutuanti per erogazioni alle cooperative (capitolo n. 109 della spesa), lire 6,200,000.

Gestione. — Capitolo 76. Società cooperative fra il personale per la costruzione di case economiche e popolari — Rimborso di interessi e quote di ammortamento ed estinzione di mutui (capitoli nn. 110 e 111 della spesa), lire 15,000,000.

Capitolo 77. Ritenute a soci di cooperative in conto manutenzione straordinaria e altri titoli diversi (capitolo n. 112 della spesa), *per memoria.*

Totale del Titolo X, lire 21,200,000.

Titolo XI. *Gestione per lo sfruttamento dei terreni petroliferi in Albania.* (Regio decreto 8 luglio 1925, n. 1301). — *Patrimonio.* — Capitolo 78. Somme fornite dal Ministero delle finanze per l'impianto della gestione (capitolo n. 113 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 79. Ricuperi diversi (capitolo n. 113 della spesa), *per memoria.*

Gestione. — Capitolo 80. Introiti della gestione e proventi diversi (capitolo n. 114 della spesa), *per memoria.*

Titolo XII. *Operazioni per conto di terzi.* — Capitolo 81. Operazioni attinenti ai trasporti (capitolo n. 115 della spesa), lire 1,600,000,000.

Capitolo 82. Operazioni attinenti al personale (capitolo n. 116 della spesa), lire 60,000,000.

Capitolo 83. Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati (capitolo n. 117 della spesa), lire 2,400,000,000.

Capitolo 84. Operazioni per conto dell'Amministrazione generale dei combustibili (capitolo n. 118 della spesa), *per memoria.*

Totale del Titolo XII, lire 4,060,000,000.

Titolo XIII. *Partite di giro.* — Capitolo 85. Tasse erariali e di bollo sui trasporti (capitolo n. 119 della spesa), lire 95,000,000.

Capitolo 86. Imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (capitolo numero 120 della spesa), lire 260,000,000.

Capitolo 87. Imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (capitolo n. 121 della spesa), lire 1,200,000.

Capitolo 88. Contributo dei centesimi di guerra (capitolo n. 122 della spesa), lire 100,000.

Capitolo 89. Marche da bollo ritenute a terzi (capitolo n. 123 della spesa), lire 7 milioni e 700,000.

Capitolo 90. Mandati di anticipazione estinti (capitolo n. 124 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 91. Ritenute sulle competenze degli avventizi ordinari e corrispondente contributo dell'Amministrazione per l'assicurazione presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni (capitolo n. 125 della spesa), *per memoria.*

Totale del Titolo XIII, lire 364,000,000.

Riassunto dell'entrata. — Titolo I. Parte ordinaria, lire 4,660,600,000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 482 milioni.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 5,142,600,000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. Magazzini, officine e scorte:

§ 1. Gestione autonoma dei magazzini lire 1,200,000,000.

§ 2. Gestione speciale distributori viveri lire 120,000,000.

§ 3. Officine e scorte, lire 984,000,000.

Titolo V. Gestione del fondo pensioni, lire 481,007,000.

Titolo VI. Gestione del fondo speciale per le pensioni, ecc., lire 2,000,000.

Titolo VII. Gestione delle case economiche pei ferrovieri, lire 41,000,000.

Titolo VIII. Opera di previdenza per gli orfani, ecc., lire 36,170,000.

Titolo IX. Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale, lire 139,000,000.

Titolo X. Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici, ecc., lire 21,200,000.

Titolo XII. Operazioni per conto di terzi, lire 4,060,000,000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 7,084,377,000.

Titolo XIII. Partite di giro, lire 364 milioni.

Totale generale dell'entrata, lire 12,590 milioni e 977,000.

Metto a partito questo totale.

(È approvato).

Stato di previsione della spesa delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929. — *Tabella G.* — Titolo I. *Parte ordinaria.* — Sezione I. *Spese d'esercizio delle ferrovie dello Stato e dello Stretto di Messina.* — (Articolo 19 1° capoverso e articolo 20 della legge 7 luglio

1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372). — § 1. *Servizi della Direzione generale.* — Capitolo 1. Personale (A. Uffici centrali ed uffici distaccati, lire 50,000,000; B. Magazzini ed agenzie, lire 17,000,000), lire 67,000,000.

Capitolo 2. Forniture, spese ed acquisti (A. Uffici centrali ed uffici distaccati, lire 2,600,000; B. Magazzini ed agenzie, lire 2,900,000), lire 5,500,000.

Totale del § 1, lire 72,500,000.

§ 2. *Servizio movimento e traffico.* — Capitolo 3. Personale (A. Servizio centrale, Sezioni e reparti, lire 66,000,000; B. Controlli prodotti, lire 18,000,000; C. Stazioni, lire 613,000,000; D. Depositi del personale viaggiante, lire 253,000,000), lire 950,000,000.

Capitolo 4. Forniture ed acquisti (A. servizio centrale, sezioni e reparti, lire 2,000,000; B. controlli prodotti, lire 700,000; C. stazioni, lire 46,800,000; D. depositi del personale viaggiante, lire 1,000,000; E. convogli, lire 14,500,000), lire 65,000,000.

Capitolo 5. Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni, lire 15,000,000.

Capitolo 6. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, lire 14 milioni.

Totale del § 2, lire 1,044,000,000.

§ 3. *Servizio materiale e trazione.* — Capitolo 7. Personale (A. servizio centrale, sezioni e reparti, lire 37,000,000; 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 313,000,000; C. locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alle centrali elettro-termiche), lire 39,600,000; D. Pulizia, verifica e untura veicoli, lire 37,400,000), lire 427,000,000.

Capitolo 8. Forniture, spese ed acquisti (A. Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 5,500,000; B. Locomozione a vapore: 1° Combustibile, lire 406,000,000; 2° Spese diverse, lire 47,000,000; C. Locomozione elettrica: 1° Energia elettrica per la trazione dei treni e combustibile per le centrali elettriche, lire 35,000,000; 2° Spese diverse, lire 5,500,000; D. Locomozione a vapore ed elettrica: 1° Pulizia ed untura veicoli, lire 10,000,000; 2° Spese diverse, lire 2 milioni), lire 511,000,000.

Capitolo 9. Manutenzione del materiale rotabile, lire 650,000,000.

Totale del § 3, lire 1,588,000,000.

§ 4. *Servizio lavori.* — Capitolo 10. Personale, lire 383,000,000.

§ 4. *Servizio lavori.* — Capitolo 10. Personale: (A. Servizio centrale, Sezioni e reparti, lire 75,000,000; B. Sorveglianza della linea, lire 50,000; C. Manutenzione della linea, lire 190,000,000; D. Manutenzione impianti di elettrificazione, lire 25,500,000; E. Operai, lire 42,400,000), lire 383,000,000.

Capitolo 11. Forniture, spese ed acquisti: (A. Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 6,000,000; B. Linea, lire 22,500,000; C. Stazioni - Illuminazione, lire 20,000,000; D. Convogli - Illuminazione elettrica, lire 14,500,000), lire 63,000,000.

Capitolo 12. Manutenzione della linea, lire 220,000,000.

Totale del § 4, lire 666,000,000.

§ 5. *Linee secondarie a scartamento ridotto* (Gruppo Sicilia). — Capitolo 13. Personale: (A. Servizio movimento e traffico, lire 3,700,000; B. Servizio materiale e trazione, lire 4,200,000; C. Servizio lavori, lire 6,600,000), lire 14,500,000.

Capitolo 14. Forniture, spese ed acquisti: (A. Sezioni e reparti, lire 70,000; B. Stazioni, lire 200,000; C. Depositi del personale viaggiante, lire 30,000; D. Convogli, lire 50,000; E. Locomozione: 1° Combustibile, lire 3 milioni e 200,000; 2° Spese diverse, lire 650,000; F. Linea, lire 350,000; G. Indennizzi, lire 50,000), lire 4,600,000.

Capitolo 15. Manutenzione del materiale rotabile, lire 5,000,000.

Capitolo 16. Manutenzione della linea, lire 3,000,000.

Totale del § 5, lire 27,100,000.

§ 6. *Navigazione dello Stretto di Messina.* — Capitolo 17. Personale, lire 4,500,000.

Capitolo 18. Forniture, spese ed acquisti: (A. Combustibile, lire 2,800,000; B. Spese diverse, lire 1,000,000), lire 3,800,000.

Totale del § 6, lire 8,300,000.

§ 7. *Spese generali attinenti al personale.* — Capitolo 19. Contributi al fondo pensioni e sussidi (Regio decreto 23 marzo 1924, n. 498) capitolo n. 47 dell'entrata), lire 340,000,000.

Capitolo 20. Contributo al fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi (capitolo n. 55 dell'entrata), lire 1,700,000.

Capitolo 21. Contributo per l'assicurazione degli avventizi ordinari presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni, lire 300,000.

Capitolo 22. Contributo al fondo « Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita », lire 12,000,000.

Capitolo 23. Spese per assegni e indennità diverse al personale, lire 40,000,000.

Capitolo 24. Gratificazione al personale (articolo 62 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con Regio decreto 7 aprile 1925, n. 405), lire 7,900,000.

Capitolo 25. Oblazioni e sussidi al personale, lire 2,000,000.

Capitolo 26. Spese per il servizio sanitario (articolo 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418, Regio decreto 31 dicembre 1923, n. 2918, e decreto ministeriale 2 ottobre 1924, n. 891), lire 6,000,000.

Capitolo 27. Contributo per il « Dopo lavoro ferroviario », lire 2,300,000.

Capitolo 28. Spese per il personale adetto al servizio degli autoveicoli (A. Pel trasporto di persone, lire 450,000; B. Pel trasporto di materiali, lire 550,000), lire un milione.

Spese generali diverse. — Capitolo 29. Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi, lire 5,200,000.

Capitolo 30. Imposte e tasse, lire 7 milioni.

Capitolo 31. Spese giudiziali e contenziose, lire 2,000,000.

Capitolo 32. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'uffici e di magazzino, lire 1,300,000.

Capitolo 33. Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà, lire 6,000,000.

Capitolo 34. Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere, lire 5,800,000.

Capitolo 35. Spese per la sorveglianza dei trasporti, lire 7,800,000.

Capitolo 36. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune e di altre amministrazioni, lire 11,800,000.

Capitolo 37. Compensi ad Amministrazioni ferroviarie per i servizi coi loro treni, lire 6,000,000.

Capitolo 38. Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli (A. pel trasporto di persone, lire 900,000; B. pel trasporto di materiale, lire 1,100,000;) lire 2,000,000.

Capitolo 39. Contributo dell'Amministrazione ferroviaria per interessi sui capitali impiegati nell'acquisto e la costruzione di case economiche per i ferrovieri, lire 1,200,000.

Capitolo 40. Spese casuali, lire 250,000.

Capitolo 41. Addebito per cali, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di magazzino e danni per ammanchi di materiali e perdite di somme e valori, lire 20,150,000.

Capitolo 42. Spese diverse, lire 12,000,000.

Totale del § 7, lire 501,700,000.

§ 8. *Servizi secondari.* — Capitolo 43. Servizi accessori ad impresa od in economia, lire 5,500,000.

Capitolo 44. Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul fondo pensioni e sussidi, per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (articolo 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553), lire 6,800,000.

Totale del § 8, lire 12,300,000.

Totale della Sezione I, lire 3,919,900,000.

Sezione II. *Spese complementari.* — (Articolo 14 della legge 19 luglio 1906, n. 362; articolo 20, primo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372). — Capitolo 45. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (capitoli nn. 23 e 24 dell'entrata), lire 60,000,000.

Capitolo 46. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo n. 25 dell'entrata), lire 60,000,000.

Capitolo 47. Rinnovamento del materiale rotabile (capitoli nn. 26 e 31-E dell'entrata), lire 130,000,000.

Capitolo 48. Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) (capitolo n. 28 dell'entrata) (A. lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore, lire 1,700,000; B. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento, lire 570,000; C. rinnovamento del materiale rotabile, lire 230,000), lire 2,500,000.

Capitolo 49. Migliorie alle linee a carico dell'esercizio (capitolo n. 27 dell'entrata), per memoria.

Totale della Sezione II, lire 252,500,000.

Sezione III. *Spese accessorie.* — (Articolo 20, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1919, n. 372). — § 1. *Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.* — Capitolo 50. Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamenti: (A. Del valore del materiale rotabile e di 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 23,745,514.15; B. Delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429), lire 37,357,470.69; 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 303,159,320.50; D. Delle

somme fornite per spese straordinarie dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908, lire 1,326,879.96; *E.* Delle somme fornite per acquisto di 4000 carri e per costruzione dei relativi parchi e mezzi di riparazione, lire 1,519,438.97; *F.* Delle somme fornite per la costruzione e l'acquisto di materiale navale, lire 644,505.47; *G.* delle somme fornite per il materiale di navigazione in eccedenza ai quindici milioni, lire 633,284.19; *H.* Delle somme fornite per l'esecuzione di lavori occorrenti alla elettrificazione di linee ferroviarie, lire 46,613,586.08), lire 415 milioni.

Capitolo 51. Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di Tesoreria (articolo 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638: (*A.* Per aumenti della 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 52. Versamento al fondo di riserva per le spese imprevedute (articolo 2 e 3 del Regio decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439), lire 20,000,000.

Capitolo 53. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione, *per memoria*.

Capitolo 54. Contributo per le spese della Corte dei conti (articolo 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361), lire 120,000.

Capitolo 55. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori (capitolo n. 11-C dell'entrata), lire 10,000,000.

Capitolo 56. Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi della parte ordinaria a diminuzione del prodotto netto, *per memoria*.

Capitolo 57. Annualità dovuta a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spesa sostenuta: (*A.* Per l'elettrificazione delle linee, lire 4,800,000; *B.* Per impianti e lavori di carattere patrimoniale, lire 130 mila), lire 4,930,000.

Totale del § 1, lire 463,800,000.

§ 2. *Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione.* — Capitolo 58. Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale, *per memoria*.

Capitolo 59. Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione, lire 24,400,000.

Totale del § 2, lire 24,400,000.

Totale della sezione III, lire 488,200,000.

Riassunto delle spese ordinarie. — *Spese d'esercizio.* — Titolo I. *Parte ordinaria.* — Sezione I. *Spese d'esercizio delle ferrovie di Stato e dello Stretto di Messina.* — § 1. Direzione generale (Servizi centrali), 72,500,000 lire.

§ 2. Servizio movimento e traffico, lire 1,044,000,000.

§ 3. Servizio materiale e trazione, lire 1,588,000,000.

§ 4. Servizio lavori, lire 666,000,000.

§ 5. Ferrovie complementari Sicule, lire 27,100,000.

§ 6. Navigazione dello stretto di Messina, lire 8,300,000.

§ 7. Spese generali dell'Amministrazione, lire 501,700,000.

§ 8. Servizi secondari, lire 12,300,000.

Totale della sezione I, lire 3,919,900,000.

Sezione II. *Spese complementari*, lire 252,500,000.

Sezione III. *Spese accessorie:*

§ 1. Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria, lire 463,800,000.

§ 2. Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione, 24,400,000 lire.

Totale del titolo I. *Parte ordinaria*, lire 4,660,600,000.

Titolo II. *Parte straordinaria.* — (Articolo 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 60. Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione delle linee assunte in esercizio, *per memoria*.

Capitolo 61. Acquisto di materiale rotabile e di ferry-boats, lire 150,000,000.

Capitolo 62. Acquisto di piroscafi, *per memoria*.

Capitolo 63. Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti (*A.* Materiale rotabile, lire 30,000,000; *B.* Ferry-boats, *per memoria*), lire 30,000,000.

Capitolo 64. Materiale di esercizio in aumento di dotazione (capitolo n. 31-D dell'entrata), lire 50,000,000.

Capitolo 65. Lavori in conto patrimoniale ed acquisto di stabili integrati coi proventi del capitolo n. 31-A, B e C dell'entrata, lire 172,000,000.

Capitolo 66. Lavori di elettrificazione delle linee (capitolo n. 31-G dell'entrata), lire 80,000,000.

Capitolo 67. Miglioramenti alle linee ed agli armamenti (capitolo n. 31-F dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 68. Spese straordinarie per provviste e lavori in dipendenza del terremoto 28 dicembre 1908, *per memoria*.

Capitolo 69. Aumento della dotazione di magazzino (capitolo n. 32 dell'entrata), *per memoria*.

Totale del Titolo II, lire 482,000,000.

Titolo III. *Magazzini, officine e scorte*. — § 1. *Gestione autonoma dei magazzini*. — (Articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 70. Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al Magazzino (capitoli nn. 32, 34 e 35 dell'entrata), lire 1 miliardo e 200,000,000.

Capitolo 71. Acconti sulle forniture in corso (capitolo n. 36 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 72. Rimborso ai fornitori di ritenute per garanzia (capitolo n. 37 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 73. Spese per infortuni marittimi relativi ai trasporti per conto della gestione di magazzino (capitolo n. 38 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 74. Reintegro dei prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (articolo 2 del Regio decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439), *per memoria*.

Totale del § 1, lire 1,200,000,000.

§ 2. *Gestione speciale distributori viveri*. — Capitolo 75. Spese d'impianto (capitolo n. 39 dell'entrata) (A. Adattamento locali, *per memoria*; B. Materiali d'esercizio, *per memoria*; C. Diverse, *per memoria*), *per memoria*.

Capitolo 76. Spese di acquisto viveri e addebiti diversi (capitolo n. 40 dell'entrata), (A. Generi diversi, lire 120,000,000: 1º) Acquisti, lire 120,000,000; 2º) Spese per premi, compensi, ecc., *per memoria*; 3º) Addebiti per eccedenze e simili, *per memoria*; B. Pesce fresco, *per memoria*; 1º) Acquisti, *per memoria*; 2º) Spese per premi, compensi, ecc., *per memoria*; 3º) Addebiti per eccedenze e simili, *per memoria*), lire 120,000,000.

Totale del § 2, lire 120,000,000.

§ 3. *Officine e scorte*. — Capitolo 77. Spese per lavori fatti dalle Officine dipendenti dal Servizio materiale e trazione dagli Stabilimenti governativi e dall'industria privata (capitolo n. 41 dell'entrata) (A. Officine di grande riparazione, lire 350,000,000: 1º) Personale, lire 134,000,000; 2º) Forniture, spese ed acquisti, lire 216,000,000; B. Officine dei depositi e squadre di rialzo, lire 255,000,000; 1º) Personale, lire 148 milioni; 2º) Forniture, spese ed acquisti, lire 107,000,000; C. Stabilimenti di altre Amministrazioni governative e dell'industria privata, lire 310,000,000: 1º) Pagamenti

per riparazioni al materiale rotabile, lire 270,000,000; 2º) Forniture, spese ed acquisti, lire 40,000,000, lire 915,000,000.

Capitolo 78. Spese delle officine e cantieri del Servizio lavori (capitolo n. 42 dell'entrata) (A. Personale, lire 5,500,000; B. Forniture, spese ed acquisti, 24,500,000 lire), lire 30,000,000.

Capitolo 79. Materiali di scorta - Materie ricevute (capitolo n. 43 dell'entrata) (A. Servizio materiale e trazione, lire 36 milioni: 1º) Scorte fisse per le officine dei depositi e squadre di rialzo, lire 19,000,000; 2º) Scorte fisse per i ferry-boats dello Stretto di Messina, *per memoria*; 3º) Parco sale montate e carrelli completi, lire 17,000,000; B. Servizio lavori - Cantieri per i lavori di elettrificazione, lire 3,000,000), lire 39 milioni.

Totale del § 2, lire 984,000,000.

Totale del Titolo III, lire 2,304,000,000.

Titolo IV. *Industrie speciali*. — Capitolo 80. Sfruttamento boschi in Albania (A. Spese d'impianto capitolo n. 44-A dell'entrata, *per memoria*; B. Spese d'esercizio capitolo n. 44-B dell'entrata), *per memoria*), *per memoria*.

Titolo V. *Gestione del fondo pensioni e sussidi*. (Legge 9 luglio 1908, n. 418 e Regio decreto 23 marzo 1924, n. 498). — Capitolo 81. Pensioni, lire 355,000,000.

Capitolo 82. Indennità per caro-viveri, lire 75,000,000.

Capitolo 83. Sussidi, lire 2,000,000.

Capitolo 84. Pensioni provvisorie ad agenti ex-gestioni austriache ed agenti provenienti da altre Amministrazioni dello Stato (Regio decreto 23 ottobre 1925, numero 1972), lire 9,000,000.

Capitolo 85. Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (capitolo n. 52 dell'entrata), lire 7,000.

Capitolo 86. Versamento alla Cassa depositi e prestiti del contributo dell'Amministrazione per l'accantonamento in conto capitale, lire 40,000,000.

Totale del Titolo V, lire 481,007,000.

Titolo VI. *Gestione del fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi* (Regi decreti 21 ottobre 1923, n. 2529 e 31 gennaio 1924, n. 171). — Capitolo 87. Pensioni, lire 2 milioni.

Capitolo 88. Sussidi, *per memoria*.

Capitolo 89. Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione, *per memoria*.

Totale del Titolo VI, lire 2,000,000.

Titolo VII. *Gestione delle case economiche pei ferrovieri*. — (Legge 14 luglio 1907, n. 553). — *Patrimonio*. — Capitolo 90. Spese per acquisto e costruzione di case (articolo 1 della legge 14 luglio 1907, numero 553) (capitolo n. 57 dell'entrata), lire 30,800,000.

Capitolo 91. Interessi sulle spese fatte durante il periodo di costruzione (capitolo n. 57 dell'entrata), lire 1,200,000.

Gestione. — Capitolo 92. Interessi dei capitali investiti nella costruzione e nell'acquisto di case già abitabili, lire 3,200,000.

Capitolo 93. Imposte e sovrimposte, lire 50,000.

Capitolo 94. Spese di amministrazione, custodia e diverse, lire 700,000.

Capitolo 95. Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile, lire 900,000.

Capitolo 96. Manutenzione ordinaria, lire 2,000,000.

Capitolo 97. Manutenzione straordinaria, lire 600,000.

Capitolo 98. Premi per la buona conservazione dei fabbricati (articolo 50 del regolamento approvato col Regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412), lire 100,000.

Capitolo 99. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti: *A.* Per accantonamento del contributo statale per l'attenuazione dei fitti delle nuove costruzioni (Regio decreto 4 novembre 1926, n. 2269), lire 1,228,000; *B.* Per temporanee esenzioni di imposte e sovrainposte (articolo 4 del regolamento di cui il Regio decreto 25 febbraio 1915, numero 412), lire 200,000; *C.* Per eccedenze attive dei bilanci, lire 22,000), lire 1,450,000.

Totale del Titolo VII, lire 41,000,000.

Titolo VIII. *Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita*. — (Leggi 19 giugno 1913, n. 641 e 7 aprile 1921, n. 370, e Regio decreto 23 marzo 1924, n. 499). — Capitolo 100. Sussidi temporanei e straordinari e spese per raccogliere ed istruire gli orfani e figli di agenti esonerati, lire 9,000,000.

Capitolo 101. Indennità di buonuscita, lire 9,000,000.

Capitolo 102. Assegni alimentari, lire 700,000.

Capitolo 103. Assegni giornalieri di malattia, lire 2,300,000.

Capitolo 104. Rimborsi di ritenute, lire 20,000.

Capitolo 105. Erogazione del fondo a favore degli orfani degli agenti periti nel terremoto del 1908, lire 20,000.

Capitolo 106. Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione, lire 15,130,000.

Totale del Titolo VIII, lire 36,170,000.

Titolo IX. *Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale*. — (Articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641). — *Patrimonio*. — Capitolo 107. Somme mutuate al personale (capitoli nn. 72 e 73 dell'entrata), lire 65,000,000.

Gestione. — Capitolo 108. Spese della gestione (capitolo n. 74 dell'entrata) (*A.* quote riservate in conto capitale, lire 64,800,000; *B.* somme restituite alla Cassa depositi e prestiti in conto capitale, *per memoria*; *C.* somma versata alla Cassa depositi e prestiti per interessi sui capitali somministrati, lire 7,500,000; *D.* spese eventuali, *per memoria*; *E.* avanzo della gestione versato al fondo di garanzia, lire 1,700,000), lire 74 milioni.

Totale del Titolo IX, lire 139,000,000.

Titolo X. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale*. — (Legge 5 ottobre 1920, numero 1432). — *Patrimonio*. — Capitolo 190. Società cooperative fra il personale per la costruzione di case (capitolo n. 75 dell'entrata) (*A.* somme fornite in conto mutui concessi per acquisto e costruzione di case, lire 6,000,000.; *B.* Addebito per interessi e quota di spese generali durante il periodo di costruzione, lire 200,000), lire 6,200,000.

Gestione. — Capitolo 110. Erogazione di interessi e quote di ammortamento ad estinzione mutui (capitolo n. 76 dell'entrata), lire 14,500,000.

Capitolo 111. Quota spese generali durante il periodo di ammortamento (capitolo n. 76 dell'entrata), lire 500,000.

Capitolo 112. Versamento a Cooperative delle ritenute fatte a soci in conto manutenzione straordinaria degli stabili e per altri titoli diversi (capitolo n. 77 dell'entrata), *per memoria*.

Totale del Titolo X, lire 21,200,000.

Titolo XI. *Gestione per lo sfruttamento dei terreni petroliferi in Albania*. — (Regio decreto 8 luglio 1925, n. 1301). — *Patrimonio*. — Capitolo 113. Spese di impianto (capitoli nn. 78 e 79 dell'entrata), *per memoria*.

Gestione. — Capitolo 114. Spese della gestione e diverse (capitolo n. 80 dell'entrata), *per memoria*.

Titolo XII. *Operazioni per conto di terzi.*
Capitolo 115. Operazioni attinenti ai trasporti (capitolo n. 81 dell'entrata), lire 1,600,000,000.

Capitolo 116. Operazioni attinenti al personale (capitolo n. 82 dell'entrata), lire 60,000,000.

Capitolo 117. Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati (capitolo n. 83 dell'entrata), lire 2,400,000,000.

Capitolo 118. Operazioni per conto della cessata Direzione generale dei combustibili (capitolo n. 84 dell'entrata), *per memoria.*

Totale del Titolo XII, lire 4,060,000,000.

Titolo XIII. *Partite di giro.* — Capitolo 119. Versamento delle tasse erariali e di bollo sui trasporti (capitolo n. 85 dell'entrata), lire 95,000,000.

Capitolo 120. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (capitolo n. 86 dell'entrata), lire 260,000,000.

Capitolo 121. Versamento dell'imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (capitolo n. 87 dell'entrata), lire 1,200,000.

Capitolo 122. Versamento del contributo dei centesimi di guerra (capitolo n. 88 dell'entrata), lire 100,000.

Capitolo 123. Versamento importo marche da bollo ritenute ai terzi (capitolo numero 89 dell'entrata), lire 7,700,000.

Capitolo 124. Mandati di anticipazione emessi (capitolo n. 90 dell'entrata), *per memoria.*

Capitolo 125. Versamento all'Istituto nazionale delle assicurazioni, dei premi per l'assicurazione degli avventizi ordinari (capitolo n. 91 dell'entrata), *per memoria.*

Totale del Titolo XIII, lire 364,000,000.

Riassunto della spesa. — Titolo I. Parte ordinaria, lire 4,660,600,000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 482 milioni.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 5,142,600,000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. Magazzini, officine e scorte: autonoma dei magazzini, lire 1,200,000,000.

§ 2. Gestione speciale distributori viveri, lire 120,000,000.

§ 3. Officine e scorte, lire 984,000,000.

Titolo V. Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 481,007,000.

Titolo VI. Gestione del fondo speciale per le pensioni, ecc., lire 2,000,000.

Titolo VII. Gestione delle case economiche pei ferrovieri, lire 41,000,000.

Titolo VIII. Opera di previdenza per gli orfani, ecc., lire 36,170,000.

Titolo IX. Gestione dei capitali del fondo. pensioni impiegati in mutui al personale, lire 139,000,000.

Titolo X. Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici, ecc., lire 21,200,000.

Titolo XII. Operazioni per conto di terzi, lire 4,060,000,000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 7,084,377,000.

Titolo XIII. Partite di giro, lire 364 milioni.

Totale generale della spesa, 12,590,977,000 lire.

Metto a partito questo totale.

(È approvato).

Passiamo ora all'esame 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 1928 al 30 giugno 1929, in conformità dello stato di previsione, annesso alla presente legge. (Tabella A).

(È approvato).

Art. 2.

L'Amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929, ai termini del Regio decreto 23 aprile 1925, n. 520, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge. (Appendice n. 1 - Tabelle B e C).

(È approvato).

Art. 3.

L'Amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929, ai termini del Regio decreto 14 giugno 1925, n. 884, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge. (Appendice n. 2 - Tabelle D e E).

(È approvato).

Art. 4.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge. (Appendice n. 3 - Tabelle F e G).

(È approvato).

Art. 5.

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 1928-29, in lire 900,000,000.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Presentazione di un disegno di legge.

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

VOLPI, *ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 febbraio 1928, n. 457, concernente provvedimenti in materia di terremoti. (1963)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questo disegno di legge che sarà inviato alla Giunta generale del bilancio.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929.

Si dia lettura del disegno di legge.

UNGARO, *segretario, legge*. (V. Stampato n. 1845-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

È iscritto a parlare l'onorevole Finzi. Lo invito a recarsi alla tribuna.

FINZI. Onorevoli colleghi! Tra i vari bilanci che la Camera ha in discussione in questa ultima sessione, vi è oggi il bilancio dell'aeronautica.

Ritengo sia, oltre che un diritto, anche un preciso dovere parlare su questo tema, che non interessa ancora forse sufficientemente il Paese, ma deve, a qualunque costo, permeare tutte le coscienze, per far trovare la nostra nazione pronta per qualsiasi eventualità.

La relazione che il collega Vacchelli ha presentata costituisce un documento veramente notevole per la diligenza e per il criterio di assoluta precisione che l'ha ispirata.

E si può dire che già tra le righe della stessa relazione appaiono certi punti di sana critica, vorrei dire meglio di benevolo consiglio, che ho la certezza saranno tenuti, nel dovuto conto dall'onorevole sottosegretario di Stato per l'aeronautica e dall'Assemblea dei colleghi.

Dovendo quindi parlare su questo tema io eviterò di venire a fare una dissertazione sulle cifre di impostazione dei singoli capitoli di bilancio.

Noi abbiamo tutti la precisa assoluta certezza che il Governo ha fatto, in tema finanziario, nei riguardi del bilancio della aeronautica tutto ciò che poteva fare.

Noi abbiamo la fede sicura che l'onorevole ministro e l'onorevole sottosegretario di Stato avranno cercato di strappare all'inesorabile ministro delle finanze quanto era loro possibile per consolidare maggiormente questo nuovo organismo di potenza. Concedetemi quindi di entrare subito in un argomento d'indole generale, per fare alcune valutazioni che esulano anche da quella che si può chiamare la vera critica assoluta.

Io debbo dichiarare che parlo non collo stesso spirito di vivace critica di opposizione che mi animava verso il predecessore del collega onorevole Balbo. Coll'onorevole Balbo noi tutti siamo più affiatati, aeronauticamente, perchè prima di tutto ne ammiriamo l'esuberante, magnifica, entusiasta attività aeronautica. L'onorevole Balbo, effettivamente, ha fatto suo il comandamento aeronautico: che in aeronautica bisogna volare e non stare a tavolino. Egli mi consentirà che io possa, accennando all'aeronautica militare, far rilevare alla Camera come finalmente si sia costituito il fatto essenziale per la continuità e per la efficienza assoluta dell'organismo aeronautico, cioè come finalmente si sia raggiunta quella unità di comando che noi avevamo per tanti anni inutilmente invocata, e che porta già oggi dei benefici effetti, e maggiori e migliori ne porterà nell'avvenire.

A questo proposito io non posso non ricordare come l'onorevole sottosegretario di Stato abbia subito, repentinamente ed efficacemente, risposto in sede di discussione, di altro bilancio ad una interruzione dell'onorevole Arrivabene che auspicava la impostazione di una determinata cifra per i servizi aeronautici della marina. Spero che l'onorevole Balbo possa ribadire più largamente questo suo concetto nelle sue dichiarazioni, e credo che allo scopo di una sempre migliore autonomia e della unificazione dei servizi dell'aeronautica, non sarebbe inopportuno che finalmente fosse varato anche il progetto che dovrebbe dare all'aeronautica una autonomia anche nel campo sanitario.

Perché la sanità dell'aeronautica non può essere quella dell'esercito e della marina, essa costituisce una precisa specializzazione, un tecnicismo che non si trova in nessuno degli altri due corpi, in quanto che proprio per il fenomeno psicologico nel quale vivono coloro che esercitano, chiamiamola così, l'arte del volo, occorrono certe determinate speciali circostanze di vigilanza che solo dei medici provetti, esperti e specializzati in materia, possono, meglio di qualunque altro loro collega, apportare a questa branca protettiva e selettiva del personale navigante.

Che ormai l'aeronautica sia una delle tre potenze che costituiscono l'ossatura difensiva ed offensiva del Paese è fatto pacifico ed assicurato, alla storia.

L'onorevole Sirianni, del resto, nella sua precisa allocuzione, fatta in tema di bilancio della marina, ha molto chiaramente espresso il suo parere sul valore che l'aeronautica ha, ma anche su quello che sopra tutto potrebbe avere in un improvviso domani, quando il Paese fosse chiamato effettivamente a compiere il suo sforzo di potenza per qualsiasi evenienza.

Il bilancio aeronautico, o per lo meno il bilancio morale dell'aeronautica si presenta quest'anno su basi che voglio chiamare sotto un certo aspetto granitiche.

I voli delle colonie e la continuità nella quale si sono svolti i servizi aerei coloniali, la magnifica doppia traversata, ormai leggendaria, dell'eroico generale De Pinedo, il record di altezza del mondo raggiunto dall'aviatore Donati a Torino, l'altro record di altezza e di velocità assicurato all'Italia dalla perseverante costanza del comandante De Bernardi, sono quattro pilastri sui quali poggia solidamente la base l'aeronautica del nostro Paese.

Non bisogna aver paura di fare eventualmente il dovuto accenno a quello che è stato un insuccesso per la nostra logica aspettativa nella gara di Venezia. Noi non possiamo polarizzare tutta la nostra tristezza su questo episodio passeggero, tanto più passeggero in quanto il record del mondo di velocità è stato proprio battuto da uno dei piloti della coppa Schneider, con uno degli apparecchi della coppa Schneider, non con un apparecchio speciale. Questo serve a dirci che noi avevamo il diritto di pensare, di pretendere, quasi, alla vittoria di Venezia, e dobbiamo dare la colpa della mancata vittoria ad elementi che sono forse imponderabili e ad elementi che soprattutto vanno ricercati in una affrettata preparazione che non ha concesso quella messa a punto dei motori che hanno dato poi prove assai brillanti nel *record* di velocità.

L'aeronautica militare è ormai solidamente inquadrata; ha il suo cammino tracciato; i suoi quadri sono ormai ben precisati. Si può dire che non vi è che un problema da assolvere: quello di mantenerla nella sua fiera efficienza e compattezza.

Credo invece che una parola si debba sinceramente dire su quella che è la nostra organizzazione nel campo della preparazione alla aeronautica militare, e cioè in tutto il campo della scuola aeronautica nel nostro Paese. In quali condizioni sono le nostre scuole di aeronautica ?

Quali più, quali meno, le troviamo tutte attrezzate o con vecchi apparecchi e vecchi motori, o con nuovi apparecchi con vecchi motori, o, in qualche raro caso, con qualche nuovo apparecchio e qualche nuovo e troppo potente motore.

Le nostre scuole peccano di vecchiaia nel materiale; il materiale che abbiamo adottato dal 1915 al 1918 in guerra è ancora là, e serve ad allenare i futuri aviatori della Patria !

Ma logicamente questo materiale è costoso, perchè ormai per la sua gloriosa anzianità di servizio è più passibile che ogni altro di continue alterazioni, di rotture, di deformazioni, ed ha bisogno di cambi improvvisi che non danno quella sicurezza, quella tranquillità di volo, che, sotto certi aspetti, costituisce uno degli elementi di base per preparare serenamente gli allievi.

Ma soprattutto il materiale è impostato sopra un dato errato di potenza.

Al giorno d'oggi non è più possibile, per una ragione squisitamente economica, e per i consumi, e per gli attrezzaggi e per le somme

che s'investono per fare funzionare i campi scuola, non è più possibile di mettere a disposizione degli allievi piloti, per delle brevi lezioni, degli apparecchi che sono già per sé stessi mastodontici di dimensioni e muniti di motori a potenze eccessive.

Ciò che si verifica nel campo della scuola, si verifica, poi, naturalmente nell'allenamento, si verifica nel turismo aereo, che è negativo proprio per lo stesso difetto rilevato nella scuola, perchè è proibitivo nei prezzi e nelle sue applicazioni pratiche.

Basta vedere che cosa si è ottenuto coi piccoli apparecchi inglesi con potenze variabili dai 40 ai 90 e 100 cavalli, basta ricordare le grandi traversate che quasi quotidianamente piloti di ambo i sessi di questo popolo compiono, avventurandosi con piccoli apparecchi terrestri al di là dei mari, perchè hanno una matematica certezza del ritmo preciso del loro motore; basta osservare i risultati che si sono conseguiti in Inghilterra e in Germania dai piccoli apparecchi per allenamento e per turismo aereo, per capire come ormai sia saggio di avviarsi e orientarsi alla costruzione dei piccoli apparecchi adatti alla scuola, all'allenamento e al turismo.

Ma effettivamente anche qui bisogna vedere di chi è la colpa. La colpa — e nessuno meglio di me lo può affermare — è soprattutto degli industriali della aeronautica italiana. Questi signori industriali aeronautici hanno ormai una specie di tradizionale abitudine a vivere sul sicuro. Essi non vogliono anticipare nei loro programmi, non vogliono arrischiare, vogliono costruire solo quel dato e determinato apparecchio, che con certezza matematica sarà rilevato in numero maggiore o minore di serie dallo Stato.

Io spero che l'onorevole sottosegretario ci voglia dire una parola in merito a questa specie di miopia dell'industria aeronautica italiana, che vuol vedere al di là del suo domani immediato. Io spero che l'onorevole sottosegretario ci voglia ancora dire che, se un aiuto lo Stato dà, ed è giusto, logico che lo dia, all'industria aeronautica italiana, lo deve dare però subordinato a certe determinate condizioni. Non è più ammissibile per la nostra incolumità, per l'incolumità di tutto il nostro Paese e della nazione, che tutta la nostra industria aeronautica si trovi nell'Italia settentrionale immediatamente sotto la cerchia delle Alpi o esposta sulle coste del mare.

Bisogna che i signori industriali italiani comincino ad applicare i loro impostamenti di bilancio, che permettano di costruire delle

sedi adatte in altre zone d'Italia più protette, più lontane dalle eventuali offese aeree nemiche. Noi abbiamo le magnifiche vallate degli Abruzzi, delle Basilicata, dell'Umbria, di tante regioni italiane che attendono il lievito industriale del nostro Paese. Ebbene, gl'industriali aeronautici hanno il dovere di creare degli impianti, che non possano essere spazzati dalla prima raffica o dal primo bombardamento nemico; hanno il dovere di garantire al Paese per quello che il Paese dà loro in tutti questi anni, in impostamenti di bilancio, per acquisto dei materiali necessari, hanno il dovere di garantire al Paese che, se saranno chiamati alla prova, essi potranno continuare a fornirci quello che sarà necessario per affrontare la prova stessa (*Approvazioni*).

Quanto alle tendenze delle costruzioni, io sono del modesto avviso che sia bene, sia prudente di orientarsi verso i grossi apparecchi con forti potenze nel campo specialmente degli apparecchi per idroaviazione. L'idroaeronautica per le nostre necessità, non solo mediterranee o coloniali, ma anche per le altre che si potessero profilare nell'avvenire ha bisogno di potenti scafi alati che ad un certo momento siano delle vere e proprie navi che possano tenere il mare e stare tranquillamente in balia dell'elemento marino sopperendo da se stesse a tutte le avversità occasionali. Ritengo sia opportuno avviare la tendenza costruttiva italiana dei grandi idrovolanti anche alla possibilità di applicazioni di piccoli motori sussidiari che consentano una navigazione alla superficie delle acque anche per molte ore.

Poichè voi comprendete, onorevoli colleghi, e non richiedo da voi un eccessivo sforzo di tecnicismo aeronautico, che un apparecchio che per una qualsiasi eventualità rimane in « panne » con dei motori da mille cavalli e con una riserva di essenza adeguata ai mille cavalli che lo portano in aria e ha a disposizione un piccolo motore di cento cavalli che gli consente la navigazione magari alla velocità modestissima di un piccolo rimorchio a vapore, ha in se stesso una tale autonomia di essenza (se sarà di dimensioni sufficienti per sopportare le avversità marine), da poter giungere a ripararsi nel porto più vicino. Questo avrebbe dimostrato certamente il generale De Pinedo, se, anzichè aspettare la baleniera che lo trainasse alle Azzorre, avesse potuto disporre di un motore sussidiario che lo avesse portato in un punto dove più facilmente gli fosse stato concesso di avere un rifornimento adeguato alla po-

tenza dei motori che aveva o di riparare le eventuali avarie di bordo.

Ritengo invece che negli apparecchi terrestri non ci si possa avventurare sullo stesso campo della grande potenzialità.

L'apparecchio terrestre, e specialmente l'apparecchio militare del quale noi dobbiamo più particolarmente curarci, può basarsi — a mio modesto avviso — sulle medie potenze che consentono maggior numero di apparecchi con la stessa impostazione di capitali e che anche dall'esame pratico dei grandi fatti aeronautici di ogni giorno si dimostrano per ora i migliori.

Facciamo per un momento un modesto paragone tra una nostra aeronave di 1100 cavalli di potenza (è un tipo normale, un Caproni da bombardamento) e un normale aeroplano americano tipo Bellanca o Lindberg. Abbiamo 250, 270 cavalli...

LOCATELLI. 220.

FINZI... 220 dice l'amico Locatelli; ma io voglio essere ottimista in questo per rendere più possibile il paragone; abbiamo dunque 250 cavalli contro 1100. Una autonomia con 250 cavalli di 35, 40 ore, una velocità massima superiore ai 200 chilometri orari, cioè sui 160, 170 di media, abbiamo soprattutto molta maneggevolezza, impiego di un solo uomo a bordo per il pilotaggio. Passiamo al nostro apparecchio: due motori, fortunatamente due magnifici motori, ma che, avendo una potenza quattro volte superiore consumano per lo meno sei volte di più. Quindi questo va a scapito dell'autonomia, della velocità e della qualità portante dell'apparecchio stesso.

Ritengo che anche su questo modestissimo paragone l'onorevole sottosegretario Balbo vorrà soffermarsi e ci vorrà dire le sue idee in proposito.

BALBO, *sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. Manca di plafond.

FINZI, No, onorevole Balbo, lei dice che l'apparecchio manca di plafond. Ora io vorrei che ella mi concedesse di poter provare i due tipi di apparecchi, carichi con lo stesso quantitativo di carburante e con lo stesso quantitativo di carico utile, per vedere quale dei due potrebbe fare maggior plafond. Naturalmente, a parità di autonomia.

Anche nei servizi sussidiari dell'esercito, servizi di collegamento, ricognizioni sulle linee, direzione dei tiri di artiglieria, io ritengo che non più neanche la media, ma la piccola potenza sia quella da impiegarsi, perchè non dobbiamo supporre che un tale

apparecchio sia quello che domani si impegni nel combattimento offensivo o difensivo, ma è l'apparecchio che deve andare con la certezza matematica di avere davanti e sopra di sé quella cortina di protezione che gli consenta di eseguire il compito di osservatore. È l'apparecchio che non ha la missione di oltrepassare le linee per centinaia di chilometri, ma è l'apparecchio che deve andare ad una certa altezza ad osservare le mosse degli avversari, dirigere i tiri delle artiglierie, fotografare i cambiamenti di posizione o i movimenti sulle linee immediatamente prossime. È insomma un apparecchio che deve essere destinato ad operare sulle linee, sicuro della protezione e alle spalle, e davanti, e sopra, come può essere data in qualunque periodo di conflagrazione aerea da una massa da caccia bene organizzata.

Questo apparecchio consumerebbe meno; e se ne potrebbero fare molti di più.

Dove sono ottimista è sulla nostra caccia che ritengo oltrechè magnificamente inquadrata per i valorosi piloti che la compongono, anche per gli apparecchi di cui dispone e per tutta una disciplina speciale che anima questa particolare branca dell'aeronautica, sicchè ce la rende già invidiata da varie nazioni del mondo.

Non posso estendere questo identico ottimismo, per le ragioni che ho dianzi esposto, per gli apparecchi da bombardamento notturno, perchè eccedono in potenza e purtroppo eccedono anche dall'altro lato, e per quelli diurni, perchè essendo magnifici dal lato aereo-dinamico, peccano, perchè non hanno motori adatti a sostenere a lungo lo sforzo di queste magnifiche e velocissime aeronavi che somigliano a bolidi destinati a portare di giorno lo sgomento tra gli avversari.

Bisogna non essere mai ottimisti in aeronautica, perchè l'ottimismo segna la stasi, mentre il pessimismo spinge alla ricerca del nuovo e del meglio.

Bisognerebbe ricordarsi ad ogni istante che la Jugoslavia è a sole due ore da Roma e che con 50 soli apparecchi bene attrezzati, acquistati dalla Jugoslavia uno qua, uno là per varie parti del mondo, essa potrebbe darci in una eventuale circostanza, delle gravi, gravissime noie di carattere anche e soprattutto morale, poichè la Capitale, specialmente in momenti pericolosi della vita della Nazione, è una zona molto più vulnerabile sotto ogni aspetto, che non tutti gli altri centri della Nazione.

Gli sforzi che l'onorevole Balbo ha fatto per l'aeronautica militare sono encomiabili. Li abbiamo visti nei grandi raduni di ali che si sono compiuti, li abbiamo visti alle manovre, dove si potrà essere rilevata l'insufficienza dei mezzi per sè stessi, ma si è rilevata la magnifica prova di abnegazione di tutto il personale, sì da lasciarci sicuramente sperare per l'avvenire.

Accennato così a quella che è l'aeronautica militare, accennerò brevemente all'aeronautica civile che va distinta in branche ben diverse.

Una è l'aeronautica civile a disposizione di tutti, quella che costituisce le grandi arterie di traffico aereo, e ormai è in Italia veramente e seriamente organizzata.

Abbiamo vinto molti pregiudizi in proposito, cioè non li abbiamo vinti noi, li ha vinti il Governo; chi non li ha vinti, purtroppo è il pubblico italiano. Ma è certo che le linee aeree italiane funzionano con un ritmo, con una regolarità, con una precisione ed una sicurezza conseguente, che meriterebbero molto maggiore attenzione dal pubblico italiano, un molto maggiore entusiasmo nella partecipazione a tutti i voli sulle linee aeree; insomma un'organizzazione così completa che veramente avrebbe diritto di essere considerata in tutto il suo valore effettivo da chi in Italia deve muoversi e viaggiare con moto accelerato.

Io in questo non sono pessimista. Capisco che per un'infinità di ragioni gli Italiani così presi ad uno ad uno, non possono ancora avere una mentalità aeronautica. L'avranno necessariamente, ineluttabilmente. Anche qui le colpe sono varie e vengono da varie direzioni. Io però in questo momento dovrò forse pronunziare la parte più dolorosa del mio discorso, e dico più dolorosa perchè rivolgendola al ministro responsabile, devo però sotto un certo aspetto rivolgerla a un troppo caro amico mio, cioè all'onorevole Di Scalea.

Parlerò dell'Aero Club d'Italia. Dichiaro che ne parlo soprattutto per il fatto che essendo stato l'Aero Club d'Italia eretto in ente morale con decreto 23 luglio 1926, esso cade sotto la precisa indagine di tutti i cittadini e deve naturalmente essere sorvegliato con tutte quelle cautele e con tutto quel diritto di azione da parte dell'Autorità che ha emanato il provvedimento, come e per tutti gli altri enti elevati in ente morale.

L'amico Di Scalea sa che non posso mancare a questo dovere di chiarezza, prima di tutto verso di lui, verso l'Assemblea e verso me stesso. Per parlare dell'Aero Club d'I-

talia consentitemi di parlare prima, di altri Aero Clubs; in Francia, in Inghilterra, in Germania, la funzione e l'attività degli Aero Clubs hanno importanza veramente degna di rilievo. Non faccio questa affermazione per il solito malvezzo di esaltare ciò che si fa all'estero e deprimere ciò che si fa in Italia.

La faccio perchè ritengo utile dare un quadro esatto di ciò che si deve e si può fare con un Aero Club bene attrezzato e organizzato. I compiti affidati all'Aereo Club in Francia, in Inghilterra e in Germania sono vastissimi; ma si può facilmente rilevare che la loro attività è precipuamente sviluppata in campi di propaganda aerea e con la conoscenza di tutte le questioni che all'aeronautica si connettono. In Francia, in Inghilterra e in Germania non esistono aerferi e aerferati, ma soci che volano in qualche centro creato appositamente a scopo d'istruzione e di allenamento. Vengono organizzate gare di voli a vela, scuole di radiotelegrafia, giornate aviatorie, corsi di studi aeronautici, viaggi aerei, voli turistici in comitiva, ecc.

L'aeronautica in Francia non ha restrizioni per lo sviluppo della sua forza aerea civile e militare, invece ha una vastissima organizzazione, ha giornate di propaganda in cui si tengono riunioni aviatorie, conferenze, ecc. Non porterò neanche l'esempio dell'Inghilterra, che ha quindici aerocentri per i voli turistici, Aero Clubs per aeroplani leggeri con un centinaio di apparecchi e notevoli gruppi di soci, anche donne, corsi di pilotaggio istituiti per ogni aerocentro.

Porterò invece più particolarmente l'esempio della Germania, la quale ha un traffico che può permettere anche qualche considerazione sul principio unificatore adottato dal Regio Aero Club d'Italia.

In Germania esistono numerose associazioni anche a carattere commerciale per la propaganda aviatoria.

Il « Deutscher Luftfahrt Verband » cura la diffusione della idea del volo e disciplina ogni attività aeronautica. Ha alle sue dipendenze 150 circoli con undicimila soci, suddivisi in undici gruppi regionali. Ha provveduto recentemente a costituire « un gruppo giovanile degli aviatori », che dispongono di una diecina di apparecchi per le riunioni aviatorie. Si tratta in realtà di riunioni aviatorie a pagamento che hanno il duplice scopo, quello di propagandare l'idea del volo, e di raccogliere i fondi necessari per lo sviluppo di scuole sportive di Koenigsberg, Warburg, Boblingen che dipendono dal « Deutscher

Luftfahrt Verband». In sei mesi hanno organizzato ed effettuato sedici settimane aviatorie a cui hanno presenziato complessivamente 450 mila spettatori.

La « Hauptarbeitsgemeinschaft zur Förderung vom Flugsport und Flugtechnik » è la più importante associazione aeronautica tedesca e riunisce tutte le associazioni ed i circoli aeronautici della Baviera: 250 circa. L'opera di propaganda di questa associazione si limita a riunioni aviatorie, conferenze, voli turistici. Tutti i soci, 25 mila circa, hanno volato cogli apparecchi di cui dispone l'associazione o per concessione che la « Luft-Hansa » fa a questi enti.

Il « Ring der Flieger » è una associazione perfettamente militare di cui fanno parte ex-aviatori: 460 piloti da bombardamento, 600 da caccia, 400 piloti commerciali. L'attività di questo ente è limitata all'allenamento e alla preparazione dei soci.

Il « Deutsche Sportflieger Klub » facilita il reclutamento dei piloti ed ha un programma di poterne preparare 2500 all'anno circa. Dispone di nove scuole, sette per apparecchi terrestri, una per idrovolanti, una per piloti da traffico. Provvede all'allenamento di piloti che appartengono ad altre associazioni, ed abitano in città dove sorgono proprie scuole ed ha sezioni di volo su molti campi della « Luft-Hansa ».

L'« Aeroclub von Deutschland » coordina e facilita la propaganda aviatoria ed ha moltissime sezioni che lo rappresentano in territorio tedesco.

In Germania le associazioni o enti di propaganda non sono stati unificati, non vi è alcun progetto, e la propaganda aviatoria non è stata monopolizzata, si è data maggiore libertà e si è dato incoraggiamento a tutte le iniziative da qualunque parte venissero.

Da questo quadro sintetico e quasi schematico dell'attività delle associazioni di propaganda tedesca che cosa risulta? Che l'attività di quelle associazioni non si ferma alle parole, ma arriva direttamente alla *cloche* dell'apparecchio. L'Aero Club d'Italia, onorevole Di Scalea, ha per ora limitato la sua attività alle parole.

LANZA DI SCALEA. Aspetti. Del resto non ci limitiamo alle parole, perchè l'organizzazione è già una propaganda.

FINZI. Onorevole Di Scalea, mi auguro e spero che ella risponderà a questa esposizione di fatti con dei fatti altrettanto obiettivi.

LANZA DI SCALEA. Non con dei fatti, con delle considerazioni.

FINZI. Ma non si vola con delle considerazioni.

LANZA DI SCALEA. E allora mi dia dei milioni.

FINZI. Lei ne ha dati ieri nove al Capo del Governo.

LANZA DI SCALEA. Erano per l'aeronautica militare.

FINZI. Ma se l'Aero Club, invece che copiare l'iniziativa della città di Vercelli, avesse organizzata una propaganda simile a quella per dare apparecchi all'Aero Club, si sarebbero potuti raccogliere dei milioni. Non sono certamente i nove milioni faticosamente estratti dalle varie provincie, quelli che possono veramente consolidare la nostra aeronautica militare. Si sarebbero potuti investire per la preparazione di enti speciali sportivi e turistici, per scuole di allenamento.

LANZA DI SCALEA. Se il Governo me li dà, lo ringrazio.

BALBO, sottosegretario per l'aeronautica. Non avrebbero dato certo 9 milioni! Questi 9 milioni li hanno dati per l'Aeronautica militare! Se andavano al Regio Aero Club d'Italia avrebbero dato 9 mila lire! Questa è la realtà.

FINZI. Questa dichiarazione non fa che avvalorare il modesto allarme che ho creduto di lanciare all'Assemblea. (*Commenti*). Quale organizzazione può opporre il Regio Aero Club d'Italia al poderoso programma realizzato dagli aero clubs dell'estero?

In questa situazione viene spontaneo un interrogativo: perchè il Regio Aero Club d'Italia ha combattuto sempre tutte le iniziative fasciste, e ha cercato di favorire lo scioglimento delle associazioni e dei gruppi aviatori fascisti? Perchè assorbire alla dipendenza di un unico ente tutte le altre associazioni per ottenere poi quei risultati pratici che sono meschini e tali da provocare giusto malcontento negli ambienti aeronautici? Perchè dimenticare nella scelta i capi delle sezioni aviatorie fasciste che tanto si sono prodigati per la rinascita dell'Ala italiana? Non era preferibile lasciare allora libera la iniziativa di tutti, senza monopolizzare il diritto e non il dovere di organizzare le manifestazioni di propaganda aviatoria?

Io approvo dopo tutto il criterio unificatore contenuto nel Regio Aero Club d'Italia, ma aggiungo che l'ente in parola deve muovere qualche passo e deve cominciare a riconoscere il bello dal brutto, il buono dal cattivo; insomma non deve ancora rimanere minorenni per molto tempo. Nel Regio Aero Club d'Italia c'è difetto un po' di spirito

aeronautico, non c'è vita, non c'è idea, non c'è grandezza!

Onorevole Balbo! Bisogna finalmente portare al Regio Aero Club d'Italia il soffio vivificatore, la vita, le idee e le grandezza che mancano, ciò è necessario per mettere nel cuore e nel pensiero di tutta l'Italia quella passione che ha ingigantito nel mondo, quella volontà di conquista e di primato nell'aeronautica, primato che avevamo fin dal 1918, e che possiamo e dobbiamo molto rapidamente raggiungere di nuovo. (*Interruzione dell'onorevole Sottosegretario di Stato*).

Onorevoli colleghi! Dopo ciò che ho indicato, io mi permetto di dirvi che l'onorevole ministro e l'onorevole sottosegretario di Stato non hanno che a perseverare sulla linea di condotta fino a oggi seguita, perchè sinceramente ritengo che la linea seguita sia l'unica, la migliore che si poteva seguire.

Ma vorrei che una cura speciale fosse tempestivamente adottata per la preparazione dei quadri del personale che dovrà provarsi nei cimenti nell'avvenire: io credo e ritengo che l'Opera nazionale Balilla possa e debba dare all'Italia tutti i piloti che le abbisognano e le abbisogneranno. Deve essere quella la scuola giovanile dell'ardimento aereo; è dall'Opera nazionale Balilla che devono scaturire i futuri campioni aerei delle prossime generazioni.

Ma l'Italia non guarda alle sue sole necessità mediterranee e coloniali, onorevoli colleghi! Mentre noi discutiamo il bilancio dell'aeronautica, la nuova, magnifica, possente aeronave *Italia* è trattenuta agli ormeggi sul campo di Milano, quasi che volesse forzarli per lanciarsi nel suo volo sull'Artide, che porterà nelle regioni polari ancora una volta il tricolore italiano.

Ritengo di poter interpretare il vostro sentimento, nell'inviare il saluto della Camera italiana al generale Nobile, che dopo aver vittoriosamente piantato la bandiera della Patria al Polo, si accinge a ritornarvi. Io sento di poter dichiarare che i cuori di tutti gli Italiani, i cuori di noi tutti, onorevoli colleghi, sono a bordo dell'aeronave *Italia*, sono là e tentano di sospingerla verso le sue mètte sicure; il nostro spirito è là, sicuro ancora di poter servire la Patria con la fermezza che ci ha animati in tutte le imprese compiute per il Paese, con la coscienza tranquilla che avanti a tutti gli altri popoli l'Italia ha il diritto di marciare di nuovo gloriosamente il suo nome in qualsiasi scoperta e conquista di terre, di continenti, di regioni inesplorate. (*Applausi — Congratulazioni*).

LANZA DI SCALEA. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANZA DI SCALEA. Breve sarà la mia parola. Sono costretto a rispondere alle considerazioni e alle critiche del collega Finzi, il quale ha accusato il Regio Aero Club d'Italia d'inerzia. Questa è l'accusa generica: poi vi sono le accuse specifiche. Ora bisogna considerare le origini, gli scopi e gli attributi del Regio Aero Club d'Italia e il tempo che è trascorso dalla sua nascita fino ad oggi.

Anzi tutto il Regio Aero Club d'Italia fu istituito e costituito da uno scopo precipuo: quello di controllo, più che altro. Era strano infatti che mentre per tutte le altre manifestazioni dello sport, come il canottaggio, le corse ippiche, vi era un Ente unificato che dirigeva e controllava, non vi fosse un Ente unificato che dirigesse e controllasse le delicatissime competizioni aeree.

FINZI. È un paragone troppo terrestre.

LANZA DI SCALEA. Questo fu il primo scopo da cui nacque il Regio Aero Club d'Italia, e questo concetto fu accolto dal Capo del Governo, perchè ritenne che fosse conforme alle giuste norme di uno sport regolato. Questo compito l'Aero Club assolve con scrupolosa coscienza.

Naturalmente altri attributi ha il Regio Aero Club d'Italia, e attende di realizzare il suo compito integrale quando avrà compiuto la sua organizzazione.

L'onorevole Finzi ha creduto che la nostra organizzazione fosse un po' retorica, diciamo così, ed ha accennato agli « aerferi » nome che ricorda l'origine latina; ma dato il senso estetico della nostra stirpe, data ancora la notata mancanza di coscienza aviatoria della nostra Nazione, una organizzazione è lo strumento maggiore di una propaganda e la propaganda si compie anche con i titoli significativi. E qui mi permetta l'amico Finzi che io non accolga l'accusa di aver quasi esiliato tutte le istituzioni fasciste sportive, perchè non ho mai nominato un aerfero senza il consenso delle autorità locali fasciste e con l'autorizzazione del Partito, e desidero che questo contatto continuo tra il Partito e l'Aero Club d'Italia esista. D'altronde io dipendo dalla Confederazione, la quale naturalmente ha il diritto di richiamarmi, qualora io non compia questo che ritengo un dovere della mia coscienza di italiano.

FINZI. Io non ho detto questo, onorevole Di Scalea. Ella sarebbe stato troppo bravo a

trovare segretari non fascisti. Ormai in Italia sono tutti fascisti. Avevo detto...

LANZA DI SCALEA. Avendo, gerarchie superiori, la Confederazione sportiva e il Direttorio del Partito, io mi devo rivolgere a loro per le direttive del personale. Le ricerche si rendono molto difficili se fatte in modo soggettivo e singolo.

In quanto agli esempi che l'onorevole Finzi ha esposto, mi dispiace di dover dire che non tutti corrispondono a verità e a realtà. Non è esatto che l'Aero Club di Francia — e difatti egli ha sorvolato su questo argomento — abbia quel tale numero di consensi e di attività sportive che corrispondono ad una vittoriosa propaganda: se ne lamentano gli stessi francesi.

FINZI. Quelli si lamentano sempre.

LANZA DI SCALEA. Io ho l'onore di far parte di molte conferenze internazionali e posso dire che almeno la legge sull'Aero Club d'Italia ci è invidiata.

In Inghilterra, poi, molte volte — me ne appello a Sua Eccellenza Balbo — si ha un snobismo sportivo, non una coscienza aviatoria.

BALBO, *sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. Infatti la coscienza sportiva aviatoria in Inghilterra è molto limitata.

LANZA DI SCALEA. Spesse volte i ricchi signori inglesi usano l'apparecchio di aviazione per andare a prendere il the, questa è la verità.

FINZI. Io non volevo entrare in questa questione dello spirito inglese in materia di sport aviatorio; se lo dovessi fare, dovrei diventare l'esaltatore del turismo aeronautico inglese.

LANZA DI SCALEA. Io dico la realtà qual'è, anche per confessione degli stessi inglesi. Con tutto questo non voglio escludere i miei possibili torti.

Parlando degli elementi di sviluppo, l'onorevole Finzi ha voluto richiamare l'attenzione su quell'elemento meraviglioso che è il patriottismo germanico, che integra e feconda l'attività aviatoria di questo popolo sottomesso al regime del vinto: su questo punto sorvolo. (*Commenti*).

Ora naturalmente bisogna, onorevole Finzi, che chi critica e censura organismi quasi statali, lo faccia in rapporto all'ambiente in cui essi svolgono la loro vita: e per questo ho distinto la Germania da altre regioni, non per giustificare la pretesa inerzia dell'Aero Club.

Ma ora mi consenta la Camera anche qualche parola per giustificarmi, l'Aero Club d'Italia, il quale è sorto per un ufficio di

controllo, non deve sterilizzarsi in questa funzione: sarebbe gravissimo se in questa funzione appassisse; ma deve invece essere strumento propulsore di attività sportiva aviatoria. Facevo appello a Sua Eccellenza Balbo. Ieri stesso io, al Capo del Governo che mi faceva l'onore di ricevermi per ringraziarmi dell'offerta che mi è stata rimproverata, ho parlato delle attività sportive dell'aviazione, e ho chiesto parte almeno del contributo della sottoscrizione nazionale. Ma, onorevole Finzi, non si fa un pasticcio di caccia senza la caccia, e quindi sarà difficile che io crei una organizzazione di apparecchi aviatori senza avere i mezzi per acquistare gli apparecchi e senza avere per apparecchi sportivi nazionali.

Quindi mi sono preoccupato dell'organizzazione dell'Aero Club, di spingere le iniziative locali affinché facessero pressione sull'opinione pubblica, e ho spedito una grande quantità di circolari in questo senso, appunto per ottenere una pressione sulla coscienza del popolo.

Ed a raggiungere questo scopo importante concorre l'opera del Governo nazionale che alle provincie ha dato disposizioni per la creazione dei campi di fortuna.

BALBO, *sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. È una legge.

LANZA DI SCALEA. Ma questa legge ha una graduale applicazione in considerazione dell'onere finanziario che agli enti locali è attribuito. Le censure e le osservazioni non mi scoraggiano; anzi mi sono di sprone, come ideali ritengo i rimproveri del collega Finzi, e non acerbe censure personali. L'onorevole Finzi ama e quindi teme, teme la nostra inerzia. Posso assicurare l'onorevole Finzi e posso assicurare la Camera che io mantengo intimi contatti col Ministero dal quale dipendo, inquantochè la propaganda non sia fatta solo a parole, ma attraverso fatti che possano consentire l'esercizio dello sport aereo, un elemento indispensabile alla conoscenza e all'amore del volo. Quindi io vorrei avere dei mezzi, e vorrei essere sicuro di una organizzazione che consenta di sviluppare l'aviazione sportiva. Con questo convincimento; stia tranquillo l'onorevole Finzi, io farò tesoro dei suoi rimproveri. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Il fatto personale è esaurito.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bassi. Lo invito a recarsi alla tribuna.

BASSI. Onorevoli colleghi! L'ultima vittoria conseguita dal popolo italiano, se ha

ridotto la vulnerabilità terrestre del nostro Paese ha lasciato vasto il campo ad incursioni ed attacchi aerei da paesi a noi confinanti.

Tale manifesta vulnerabilità richiede la costituzione di una Armata aerea, potente massa di manovra che possieda la capacità di compiere azioni belliche coi propri mezzi ed all'infuori del raggio di concorso delle armi terrestri e marittime, col compito di prevenire ogni incursione avversaria e, particolarmente, portare la disorganizzazione nel territorio nemico.

Non solo, ma come molto opportunamente rilevava tempo fa anche una rivista inglese, l'Armata aerea italiana doveva considerarsi come la sentinella avanzata della civiltà occidentale, che, nella eventualità, non improbabile, di un'invasione bolscevica con direttrice est-centro Europa, l'Armata aerea italiana sarebbe stata chiamata ad una prova suprema tra le Alpi e l'Adriatico.

Compito nazionale e missione eventuale internazionale, seguita l'una e l'altra con particolare interesse da tutte le potenze occidentali, che guardano al ministro dell'aeronautica italiana, come quelli, che sbarazzatosi in Patria dell'ingombrante fardello bolscevico, dovrà decidere anche delle loro sorti nella eventualità della minaccia bolscevica.

Vasto e complesso programma aviatorio che ha risollevato, specialmente in questi ultimi mesi, la tesi sostenuta da parecchi competenti che l'Armata aerea italiana deve possedere ogni capacità nella conquista del dominio dell'aria che assorbe ed integra tutti gli scopi che si possono assegnare alle forze aeree, sia in relazione al raggiungimento della vittoria, sia in relazione all'ausilio che può fornire alle armi terrestri e marittime.

Parlare quindi, essi affermano, della coesistenza di una Armata aerea e dell'aviazione ausiliaria, significa togliere all'Armata aerea ogni suo valore, poichè l'aviazione ausiliaria è, ed agisce, in quanto l'Armata aerea tiene in iscacco quella avversaria.

E classificano l'aviazione ausiliaria inutile, perchè se non si giunge a conquistare il dominio dell'aria, non si può impiegare; superflua, perchè raggiunta la conquista dell'aria sarà sempre possibile fornire mezzi ausiliari all'esercito ed alla marina. Dannosa perchè sottrae unità all'Armata aerea, togliendo la probabilità alla conquista del dominio dell'aria.

Tesi che è seducente perchè vaga nello spazio incommensurabile della fantasia una-

na, ma insidiosa ai fini precipui della nostra armonica e complessa preparazione alla guerra.

BALBO, *sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. Tesi inutile, perchè gli apparecchi dell'aviazione ausiliaria non trovano posto nell'Armata aerea.

BASSI. Ho voluto premettere queste brevi considerazioni per giungere a conclusioni più concrete e reali.

Approvo la costituzione di una Armata aerea senza suddivisioni in sottospecie da assegnarsi definitivamente ad altre forze armate per evidenti ragioni che riguardano particolarmente la preparazione del personale e del materiale. Ma discuto l'estremismo di conclusioni, che ingenerano errate idee, le quali assurgono a dottrina quando sono pubblicate sulla rivista « Aeronautica » che dovrebbe costituire una equilibrata e logica palestra tecnico-intellettuale.

BALBO, *sottosegretario di Stato all'aeronautica*. Hai letto male!

BASSI. No, ho letto molto bene. L'articolo è firmato da Douhet.

BALBO, *sottosegretario di Stato all'aeronautica*. È uno scrittore molto autorevole

BASSI. Questo lui dice!

BAIBO, *sottosegretario di Stato all'aeronautica*. Ma non hai capito! Tu hai capito operazioni dell'armata di cooperazione, e non della squadriglia ausiliaria...

BASSI. Ma io riporto il suo pensiero.

BALBO, *sottosegretario di Stato all'aeronautica*. Gli apparecchi ausiliari sono quelli che non trovano posto nell'armata aerea, composta solamente di apparecchi da caccia e di apparecchi di bombardamento.

BASSI. Ti prego di leggere quell'articolo!

BALBO, *sottosegretario di Stato all'aeronautica*. L'ho letto prima di pubblicarlo, perchè lo faccio io il direttore di quella Rivista. Hai letto male!

BASSI. L'ho letto giusto. Io pongo il quesito nei suoi giusti termini.

La vittoria si consegue coll'annullamento nell'avversario di ogni volontà di lotta col graduale e metodico annientamento delle sue forze morali, che si raggiunge con la disorganizzazione e la distruzione delle forze materiali. In qualsivoglia possibilità tecnica del domani, l'aviazione rimarrà sempre arma di distruzione, paragonabile se si vuole alla artiglieria: questa lancia i proietti entro limiti imposti dalla gittata delle bocche da fuoco, l'altra da una gittata in relazione alla autonomia dell'apparecchio.

Ma nè l'una nè l'altra potranno sfruttare gli effetti della distruzione, che quindi è mezzo e non fine a se stessa.

Tale sfruttamento è affidato alle armi terrestri, e particolarmente alla fanteria che ha sue proprie esigenze da chiedere all'arma sorella, e in tale senso ha modificato il suo impiego, i suoi codici tattici, orientando i suoi studi in rapporto alla cooperazione dell'aeronautica.

Ed è perciò che nel mio discorso pronunciato sul bilancio della guerra, ho richiamato la benevola attenzione sulla necessaria opportunità dell'impiego dell'aviazione nelle manovre della fanteria, particolarmente se svolte in media ed alta montagna, ove le difficoltà dell'una e dell'altra arma aumentano col crescere delle altitudini.

Le modalità di esecuzione, nelle limitate occasioni in cui l'aviazione prese parte ad esercitazioni con la fanteria, fanno sorgere il dubbio che si consideri di secondaria importanza un così indispensabile coordinamento, che nella apparente umiltà racchiude una messe abbondante di necessità tattiche di primissimo ordine.

E coloro che, come me, hanno avuto l'alto onore di appartenere al corpo d'armata italiano che operò sulla fronte francese, non in un settore rappresentativo, ma là dove più delicato e più difficile era il compito, possono confermare come la vittoria di Bligny, — battaglia vinta con tutti gli spiriti e con tutti i mezzi esclusivamente italiani che salvò Parigi dall'occupazione tedesca, — costituisce l'altare della gloria dei fanti e degli aviatori italiani. Collaborazione tattica, che non si improvvisa al momento del bisogno, nella fallace illusione che valore e audacia siano sufficienti a colmare una deficiente preparazione del tempo di pace, ma che richiede un metodico, continuo addestramento attraverso il quale l'aviatore deve conoscere tutte le necessità della fanteria, ed il fante tutte le possibilità dell'aviazione. Comunione di animi e di opere per cui la collaborazione non è parola vuota di senso, ma costituisce un tutto inscindibile teso verso la vittoria. L'uno lanciato nello spazio vastissimo alla ricerca dell'ignoto, l'altro attaccato al terreno per compiere la manovra tattica e tradurla in atto, illuminato dal primo sulle difficoltà che dovrà superare. Cooperazione maggiormente richiesta nella guerra del domani: guerra di movimento ma battaglia di posizione. Che richiede all'aviatore un criterio tattico ed una coltura tecnica di primissimo ordine, una pronta

intuizione dei propositi del nemico, una maggiore raccolta di notizie precise, spesso minute, audacemente raccolte a bassa quota tra le offese nemiche. Informazioni che debbono servire ai comandanti di fanteria per svolgere la manovra e per coordinare i mezzi e gli sforzi, ai fanti per mettersi in condizioni di parare a tempo ed a momento opportuno lo sforzo e la reazione nemica.

Nel momento decisivo della battaglia, quando le forze contrastanti hanno raggiunto il punto critico dell'equilibrio e l'intervento di una nuova forza può determinare il soverchiamento di una delle due parti, l'impiego tempestivo dell'aviazione potrà essere decisivo per le sorti della battaglia. Questa massa di riserva di fuoco, da lanciarsi nell'ultima fase del combattimento caratterizzata dalla brevità dello sviluppo e dalla tempestività degli effetti, deve costituire una forza in potenza nelle mani del Capo della fanteria, dal divisionario al comandante supremo, unico e vero coordinatore di tutti gli sforzi delle varie armi al conseguimento della vittoria.

BALBO, *sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. Dipende dalla Divisione!

BASSI. E allora siamo perfettamente d'accordo.

Compito brillante, ardito, eroico affidato all'aviazione, già ricca di gloriose tradizioni e che nel sacrificio del maggiore Baracca, caduto tra i fanti e con i fanti nel supremo convegno, saprà alimentare la fiamma del più puro cameratismo.

Questo deficiente coordinamento fra le due armi è conseguenza: della distanza esistente fra il comando di aviazione e quello di fanteria, della interdipendenza e della sovrapposizione dei vari comandi sulle aliquote di aviazione assegnate ai comandi terrestri, dei scarsi ed incerti indirizzi impartiti sulle modalità di impiego delle due armi, dei sorpassati mezzi di collegamento fra cielo e terra, e della mancanza di apparecchi adatti allo scopo. È indubbio che particolari caratteristiche deve possedere l'apparecchio che chiameremo da fanteria. Caratteristiche e requisiti che si possono riassumere: nella limitata velocità per accompagnare la fanteria, nella spiccata adattabilità ad atterrare su qualunque terreno, specialmente nella guerra di movimento, nell'armamento adatto a poter battere bersagli limitati e piccoli, nella corazzatura per la difesa da offese nemiche, dovendo operare a bassa quota.

FINZI. Se dovessero andare al passo della fanteria!

BAISTROCCHI. Apparecchi di fanteria, allora, non di Divisione!

Voce. Interviene l'artiglieria! (*ilarità*).

BAISTROCCHI. Interviene la Divisione, non l'artiglieria. Siamo nel campo tecnico.

BASSI. Io ho parlato di velocità limitata.

È certo che la tecnica aeronautica dovrà superare non lievi difficoltà per soddisfare ai diversi requisiti in contrasto, ma questi ostacoli non debbono costituire un punto morto ai fini dell'istruzione in tempo di pace, nell'attesa che si risolva un importante problema vivamente sentito dalla fanteria che guarda all'aviazione con sentimento fraterno, ed attende un'eguale corresponsione nella quotidiana fatica per la difesa della Patria.

È divenuta una consuetudine del tutto scolastica di classificare i mezzi incaricati dell'esplorazione, rispetto alla loro natura: in aerei e terrestri. Una classificazione così generica rispetto alla funzione che deve esplicare ciascun mezzo, porta ad un impiego altrettanto generico, che si traduce in una palese incertezza nella valutazione delle capacità e nella determinazione delle complesse attività da assegnare all'una e all'altra arma.

Il dibattito in questo argomento è tuttora all'ordine del giorno. Si è addivenuti ad un primo concordato: che le due esplorazioni aeree e terrestri, possono, anzi debbono, coesistere, senza sovrapporsi.

Ma è rimasta insoluta un'altra questione: se l'elemento aereo è principale, e ausiliario quello terrestre, o viceversa; se il problema quindi esplorativo debba essere impostato sul mezzo aereo e completato con i mezzi terrestri, in quella parte dove la risoluzione rimane incerta; oppure con metodo inverso, e finalmente, come in ogni dibattito, una soluzione intermedia delle varie tendenze.

È una questione di primissimo ordine che attende una immediata risoluzione. Poiché la esplorazione è la prima fase di una battaglia di indiscutibile importanza. Quando si pensi che i risultati ottenuti da un'armonica esplorazione riducono il periodo dell'attesa, cioè dell'indecisione, e fissano i caposaldi per la imbastitura del piano di battaglia in terreno libero.

Mi si consenta un brevissimo esame. Contemporaneamente all'Armata aerea impegnata a tenere in iscacco quella avversaria, i mezzi aerei e terrestri procedono allo studio del soggetto: il nemico, scomposto nei suoi elementi: gli intendimenti, la forza, il contegno, gli scopi.

L'elemento intendimenti di carattere eminentemente intuitivo basato su elementi positivi raccolti; l'elemento forza suddivisa in forza materiale — che alla sua volta si fraziona nelle aliquote costitutive — ed in forza morale che si rileva al contatto; l'elemento contegno che si traduce in aggressività che assume fisonomia diversa sul campo strategico e tattico; l'elemento scopi che indica l'obbiettivo o gli obiettivi che il nemico intende raggiungere.

La sintetica elencazione della scomposizione di questo servizio, dice tutto ciò che si deve richiedere in modo assoluto alla aviazione, che nella preparazione tecnica degli apparecchi, nell'addestramento militare e geo-topografico dei componenti l'equipaggio aereo, deve raggiungere quasi la perfezione, nella considerazione che le ricognizioni si compiranno particolarmente nelle prime e nelle ultime ore della notte, inizio e sosta di movimenti di truppa e di trasporti logistici.

Questa preparazione tecnica che oggi le due armi continuano a compiere ciascuna per proprio conto, non è possibile ottenere se non con uno studio dettagliato e preciso, completato da manovre di lunga durata, eseguite con metodo e di comune accordo fra le due armi, fino a stabilire una dottrina da codificare, che fissi i caposaldi del coordinamento d'impiego dei due mezzi. Così verranno relegate tutte le deduzioni basate su discussioni puramente teoriche, le quali, spesso si rimpiccioliscono nella palese preoccupazione di stabilire la superiorità delle due armi in discussione, dimenticando che ogni nostra azione, ogni nostro atto, ogni nostra opera, deve tendere ad una sola ed unica preoccupazione: il conseguimento della coordinata potenza di tutte le forze armate.

L'aviazione è un'arma, e come tutte le armi, opera col movimento e col fuoco.

Il movimento è impresso dal motore, che è il cuore pulsante dell'apparecchio. Con viva soddisfazione è stato appreso da tutti coloro che seguono con fede e con amore lo sviluppo della nostra aviazione, che anche in Italia si sta prendendo in serio esame lo studio del motore a raffreddamento ad aria, che ha dato così sorprendenti risultati nelle transvolate oceaniche.

BALBO, *sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. Per apparecchi da caccia...

FINZI. È in esperimento.

BASSI. Appunto nella relazione è detto « in esperimento ».

Il motore con raffreddamento ad acqua, così largamente usato, con i radiatori, con le numerose tubazioni, con i camicioni di acqua nei cilindri e via dicendo, in caso di guerra, presenta una grave vulnerabilità. A ciò si aggiunga la complicazione del montaggio del motore, la continua tensione del pilota che deve osservare i gradi del livello d'acqua, la facilità dell'incendio a bordo. Il pregio di un maggior rendimento non poteva compensare gli svantaggi su accennati.

Con l'adozione del motore a raffreddamento ad aria si conseguono i seguenti risultati: diminuita vulnerabilità, facilità di montaggio e smontaggio in squadriglia, ridotti a pochissimi gli organi di controllo, a parità di rendimento, minore consumo di carburante, e pregio di altissimo valore la diminuzione delle panne.

Inoltre i vari tipi di motore che oggi abbiamo in distribuzione, richiedono altrettanti magazzini di pezzi di ricambio, magazzini che verrebbero quadruplicati in caso di guerra per il maggior consumo richiesto. In attesa di addivenire alla costruzione di un unico tipo di motore, si può ricorrere ad un ripiego, che se apparentemente può sembrare irrealizzabile, con la buona volontà da parte dei singoli costruttori può dare i migliori risultati: la standardizzazione...

BALBO, sottosegretario di Stato per l'aeronautica. Questo si fa.

BASSI. Ma non completamente.

La standardizzazione di molte parti di ricambio come le bielle, i pistoni, i prigionieri, i dadi, le valvole e via dicendo, che si può raggiungere con un adattamento bene studiato e che non altera il concetto base dell'invenzione. Criterio industriale che si impone anche per le parti di ricambio degli apparecchi, si da dover far parte del programma del Ministero dell'aeronautica.

Col fuoco l'aviazione viene a integrare il suo compito. Il quale è rappresentato dalla capacità di esplosivo che rovescia sul bersaglio a mezzo del bombardamento. Con sottile distinzione il bombardamento viene suddiviso in diurno e notturno, suddivisione imposta dalla tecnica ma che è da augurarsi sia presto superata. Poichè detta suddivisione è in contrasto coi principi veramente immortali ai quali deve sottostare anche l'aviazione: impiego a massa e concentrazione di sforzi sugli obiettivi che si vogliono distruggere. E nella guerra futura sarà normale di giorno l'impiego anche degli apparecchi incaricati del bom-

bardamento notturno e viceversa. (*Interruzione dell'onorevole sottosegretario di Stato all'aeronautica*). Ho detto che è una questione tecnica e con ciò mi pare di aver detto tutto!

Ne ci si può basare con una certa tranquillità sulla scorta d'ausilio fornita dai Caccia. Basta guardare quali potranno essere i nostri probabili nemici del domani, per convincerci che i Caccia dovranno pensare seriamente ai casi loro. Quindi armare fino ai denti gli apparecchi da bombardamento per emanciparli dalla scorta fino a che non si costruisca un apparecchio che consenta la massima velocità, nella quale si racchiude la sua principale difesa. Questo occorre, più che soffermarsi sullo studio del volo radente che si può compiere di giorno in tempo di pace, ma non in caso di guerra, quando bisogna tenere in evidenza che la difesa antiacrea è costituita anche da mitragliatrici, il cui accoppiamento, o meglio trinamento, costituisce una massa di fuoco tuttalquanto disprezzabile. (*Interruzione dell'onorevole sottosegretario di Stato all'Aeronautica*). E così dicasi per gli apparecchi da ricognizione, i quali, avendo compiti esplorativi-offensivi, debbono possedere tutta la capacità per esplicarli.

Tale capacità è rappresentata da un buon armamento difensivo e dalla suddivisione dei compiti da assegnarsi ai naviganti, ciò che, tradotto in cifra, significa un trinamento di mitragliatrici, su apparecchio tri-posto, al cui personale venga affidato rispettivamente compiti di rotta, osservazione, offesa: questi due ultimi ancora oggi assegnati ad un'unica persona con nocumento della esplorazione che riesce incompleta e qualche volta inutile.

Per finire. Con l'adozione del paracadute Freri si è munito l'aviatore di un apparecchio che offre le migliori ed uniche garanzie in caso di un fatale accidente aereo.

Ma questo indispensabile corredo dell'aviatore, nella maggior parte dei casi, non costituisce quel sicuro appoggio di salvezza per cui è stato distribuito. L'aviatore che ad una data quota si trova nel tragico pericolo della propria vita, che gli impone il dilemma di lanciarsi dall'apparecchio o di tentare di dominarlo con tutte le risorse della sua capacità, nella maggior parte dei casi preferisce il più incerto, cioè rimanere sull'apparecchio a dividerne le sorti con la perdita della vita.

Questa temerarietà ha una ragione di opportunità pratica, perchè dei due mezzi

che l'aviatore ha a sua disposizione per la salvezza, sceglie quello che conosce in ogni minuta particolarità nel quotidiano rischio, a differenza del paracadute, che non ha mai praticamente usato, e che pur riconoscendone i pregi, gli rappresenta un'incognita. Stato psichico perfettamente comprensibile, poichè l'atto del lanciarsi da un'apparecchio che precipita, richiede uno sforzo psichico-volitivo di alto valore e di gran lunga superiore del rimanere inchiodato sull'apparecchio.

Come può essere superata quest'incertezza d'impiego del paracadute? Costituendo un ambiente che per gradi e con mezzi idonei porti dalla preparazione teorica all'attuazione pratica. Cioè una vera e propria scuola paracadutista attraverso alla quale tutti gli aviatori dovrebbero apprendere con sistemi pratici ciò che fino ad oggi hanno appreso solo teoricamente.

BALBO, *sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. Non si può costringere la gente a buttarsi dall'apparecchio, se non c'è pericolo. (*Commenti*).

BASSI. Tale scuola dovrebbe avere il compito di abituare l'allievo a lanciarsi da varie altezze fisse, per poi passare per gradi al lancio dall'aeroplano. Una scuola quindi, che annulli ogni emotività, con l'abitudine fatta di allenamento al lancio dall'apparecchio. Unica del genere in Europa, alla quale potranno affluire anche allievi delle varie Nazioni, che hanno riconosciuto nel nostro paracadute il mezzo migliore di salvataggio fino ad ora studiato.

Onorevoli colleghi, formulo l'augurio che ha già formulato l'onorevole Finzi.

Questa Camera, espressione più fedele dell'Italia fascista, con la fiducia più sicura di ogni certezza, invii il saluto e l'augurio alla spedizione Nobile, voluta dal Duce nel nome d'Italia, sorretta dalla generosità di Milano, accompagnata dal cuore e dal voto di tutti gli Italiani.

Sulle vie tracciate dal principe marinaio, a rivendicare una capacità direttiva e scientifica contesa, a piantare sull'Artide, in nome del Re e di Benito Mussolini, l'Aquila del dominio di un'Italia ridivenuta eternamente Romana. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni presentate oggi.

VICINI, *segretario, legge*:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'economia nazionale per conoscere come mai, se il commissario Regio del Monte di Pietà di Piacenza aveva tempestivamente e assennatamente richiesto la liquidazione dei beni dei funzionari responsabili per gli ammanchi in danno di detto Monte di Pietà si siano date disposizioni contrarie prospettando una maggiore svalutazione della lira. A chi poi si intende addebitare la passività conseguente della mancata realizzazione allora proposta (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Barbiellini-Amidei ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'economia nazionale sulla questione di cui appresso: Quali provvedimenti di vigilanza la Eccellenza Vostra intende adottare su quegli Istituti finanziari che accordano crediti alle cooperative, qualche volta con privilegi di legge? Poichè nel Paese si constata che in alcuni casi detti Istituti sono diventati veri e propri amministratori delle cooperative agendo in modo da far scomparire il patrimonio delle menzionate società all'intento di impedire qualsiasi rivalsa di altri creditori e che in altri casi gli stessi Istituti rifiutano sovvenzioni per pagare crediti di mano d'opera, consistenti in prestazioni di settimane e perfino di mesi; la qual cosa determina disagi e malcontenti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Barbiellini-Amidei ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno trasmesse al ministro competente.

La seduta termina alle 19.20.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 16.

1. Elenco di Petizioni. (Doc. XV, n. 4)

Discussione dei seguenti disegni di legge:

2. Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1927, n. 899, che dà facoltà di apportare modificazioni alle disposizioni sulle importazioni ed esportazioni temporanee. (1558)

3. Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 dicembre 1927, n. 2579, che apporta

modificazioni alla tariffa generale dei dazi doganali. (849)

4. Disposizioni per la cattura e caccia del passero a fine di protezione della coltura granaria. (1920)

5. Norme concernenti l'allevamento e l'impiego dei colombi viaggiatori. (1893)

6. Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 gennaio 1928, n. 162, portante modificazioni all'ordinamento della Milizia nazionale forestale e dell'Azienda foreste demaniali. (1888)

7. Proroga del termine di attuazione del piano regolatore di ampliamento della città di Genova ai piedi e sulla pendice occidentale della collina di Albaro. (1942)

8. Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 febbraio 1928, n. 355, concernente il riordinamento del personale dell'Amministrazione coloniale. (1951)

9. Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 marzo 1928, n. 406, concernente proroga ed allargamento delle temporanee agevolazioni tributarie agli atti di fusione delle società commerciali. (1959)

10. Istituti nautici privati. (1753)

11. Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 febbraio 1928, n. 386, che sopprime la facoltà consentita dall'articolo 12 del Regio decreto-legge 4 marzo 1926, n. 681, ai venditori di energia elettrica, di esigere dai propri clienti un sovrapprezzo per l'energia elettrica generata per via termica. (1955)

12. Votazione a scrutinio segreto di 7 disegni di legge:

13. *Seguito della discussione del seguente disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929. (1845)

14. *Discussione del seguente disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929. (1841)

ERRATA - CORRIGE

Nel resoconto della tornata di sabato 17 corrente alla pag. 8712, prima colonna, dove è stampato: MUSSOLINI, *Capo del Governo, Primo Ministro*. « Lo sarà fra poco » si corregga: MUSSOLINI, *Capo del Governo, Primo Ministro*. « Lo saprà fra poco ».

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

AVV. CARLO FINZI

