

CXXVII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 21 MAGGIO 1931

ANNO IX

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIURIATI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **BUTTAFOCHI**

INDICE

	<i>Pag.</i>		<i>Pag.</i>
Congedi	4829	Convalidazione del Regio decreto 9 aprile 1931, n. 385, concernente la 17 ^a prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1930-31	4875
Disegno di legge (<i>Seguito e fine della discussione</i>):		Proroga del termine stabilito per il funzionamento del Tribunale speciale per la difesa dello Stato	4875
Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1 ^o luglio 1931 al 30 giugno 1932	4830	Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 462, concernente agevolazioni fiscali a favore della Sezione autonoma fumana dell'Istituto federale delle Casse di risparmio delle Venezie	4875
BARNI	4830	Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 470, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1930-31; e convalidazione del decreto Reale 23 aprile 1931, n. 479, relativo a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo	4876
BANELLI	4833		
DENTICE DI FRASSO	4837		
CIANO, <i>Ministro</i>	4839		
Disegno di legge (<i>Presentazione</i>):			
SIRIANNI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 maggio 1931, n. 509, che dà esecuzione agli Accordi commerciali stipulati in Roma fra l'Italia e la Francia in data 16 marzo 1931	4874		
Disegno di legge (<i>Coordinamento</i>):			
Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1459, contenente disposizioni penali in materia di società commerciali	4874		
PRESIDENTE	4874		
Disegni di legge (<i>Votazione segreta</i>):			
Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1 ^o luglio 1931 al 30 giugno 1932	4875		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1459, contenente disposizioni penali in materia di società commerciali	4875		

La seduta comincia alle 16.

ALDI-MAI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli: Maggi Carlo Maria, di giorni 10; Parisio, di 3; Coselschi, di 3; Gangitano, di 3; Roncoroni,

di 3; Cascella, di 3; Pavoncelli, di 3; Pace, di 2; Tredici, di 5; Bianchi, di 3; Foschini, di 2; Chiurco, di 3; per motivi di salute, gli onorevoli Ungaro, di giorni 3; Geremicca, di 1; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Gorini, di giorni 2; Limoncelli, di 1; Solmi, di 10; Cariolato, di 8; Bonardi, di 12; Alezzini, di 3; Donegani, di 12; Calore, di 2; Maresca di Serracapriola, di 1; Ridolfi, di 3.

(Sono concessi).

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932.

È iscritto a parlare l'onorevole camerata Barni. Ne ha facoltà.

BARNI. Onorevoli camerati! Quantunque per l'ufficio che il Regime mi ha assegnato io possa rappresentare un uomo di parte, nel discorso odierno cercherò di essere più obiettivo che sia possibile, e di essere quanto più possibile aderente alla realtà vera della situazione della marina mercantile.

A questo sono indotto perchè, quale organizzatore sindacale, io mi trovo in una condizione di duplice privilegio: primo, perchè di regola colui che è a capo della Confederazione della gente del mare, è anche a capo della Cooperativa Garibaldi, cooperativa fondata in altri periodi con un duplice scopo: un lungo miraggio, quello di tendere alla proprietà collettiva del naviglio; l'altro, di corto miraggio, di avere un termine di raffronto continuo e costante per vedere quali erano e quali fossero gli utili degli armatori nel campo marittimo.

Evidentemente, caduto — e non poteva non cadere — il lungo scopo, rimaneva il corto miraggio. Orbene, il fatto di corto miraggio, la medaglia ha due roveschi. Perchè, se è vero che può essere questo organismo termine di raffronto in periodi di lauti guadagni, è purtroppo altrettanto vero che è termine di raffronto quando questi guadagni tendono a scomparire.

L'altra ragione che mi spinge a fare queste realistiche dichiarazioni è il fatto che, mentre è molto difficile e molto aspro per gli organiz-

zatori dell'interno il convincere i propri organizzati, il consolare — vorrei dire — i propri organizzati per le ineluttabili condizioni sociali odierne — che se le condizioni nostre non sono buone, le condizioni all'estero sono ancora peggiori — questo compito aspro per me non esiste, perchè sono proprio i marinai che, navigando all'estero, portano a me gli elementi di questa constatazione.

L'effettiva constatazione di questo fatto è data da una prova che può servire di argomento anche agli organizzatori dell'interno: la scomparsa, quasi totale, della diserzione marittima.

Mentre fino a qualche anno fa alla « boca » di Buenos Ayres, a Colon, a New York, vi erano speciali uffici che cercavano di allettare — e riuscivano purtroppo talvolta ad allettare — i nostri marittimi, per le attitudini speciali che la gente italiana ha e per le quali è reputata nel mondo, oggi non solo non si hanno più queste diserzioni marittime, ma riceviamo lettere da coloro che, dimentichi della fede giurata, sono rimasti all'estero, chiedendo ora perdono del loro fallo commesso.

Sono queste considerazioni e ragioni che mi rendono, dico, obiettivo nell'esame della situazione della marina mercantile. Guardiamo qual'è questa situazione dal lato economico.

Per non farmi beccare da Sua Eccellenza il Ministro delle comunicazioni (*Interruzione dell'onorevole Ministro — Si ride*) io non citerò dati statistici, perchè in questo momento, e specie per questo ramo, anche la statistica sembra che diventi una opinione. Però ci sono dei fatti che sono veri.

Una verità: continuo, crescente, disarmo del naviglio mercantile. Un'altra verità, desunta dalla stessa relazione presentata alla Camera e che dà oggetto a noi di grande meditazione: cioè, mentre per la merce imbarcata e sbarcata con naviglio italiano, si ha posizione di resistenza nei traffici transoceanici o per lo meno la proporzione in diminuzione è uguale a quella per altri paesi, noi abbiamo aumento di merci imbarcate, o sbarcate da e per lo Stato, con bandiera estera. Vale a dire che, sia pure in poco, le navi battenti bandiera estera giungono a far concorrenza dentro ai porti italiani.

Lo stesso aumento si riscontra nelle merci imbarcate o sbarcate da navi battenti bandiera estera, da e per il Mediterraneo. Vale a dire, nel raggio interno e nel raggio degli stretti noi, anche in periodo di diminuzione, vediamo in aumento il traffico del naviglio estero.

Ed allora quale è il dovere dell'organizzatore fascista? È quello di richiamare su queste verità l'attenzione dei propri organizzati. Se l'organizzatore fascista non avesse questo coraggio, non avesse questo senso di equilibrio, io non saprei nelle difficoltà del momento, fare una distinzione tra nuovi e vecchi organizzatori. (*Applausi*).

E fatto questo legittimo sfogo, io debbo spiegare perchè noi siamo venuti incontro alla situazione generale della marina mercantile. Frattanto si trattava di unificare. Vi era un contratto per la marina dell'alto Tirreno, un contratto per la marina della Venezia Giulia, uno per l'Arcipelago toscano, uno per Torre del Greco, uno per la marineria catanese ed uno per Molfetta. Evidentemente occorreva conglobare tutto questo perchè, se in regola di organizzazione interna possiamo anche discutere sull'utilità di contratti nazionali determinanti anche nazionalmente le condizioni di salario, evidentemente queste obiezioni non sussistono più allorchè si parla di marina, mercantile, per la ragione della sveltezza delle comunicazioni e della interdipendenza delle diverse località di porti di armamento.

Una novità, che è novità nel campo internazionale nella situazione contrattuale dei marittimi, è data dal contratto a tempo indeterminato che noi abbiamo sancito in omaggio alla Carta del Lavoro con le nuove stipulazioni. Infatti in tutte le marinerie del mondo fino ad oggi esistevano solo il contratto a viaggio, (vale a dire l'ingaggio che si fa del marittimo per il viaggio di andata e ritorno o per la semplice andata ed allorchè questo contratto è giunto a termine non si fa luogo a nessuna indennità); oppure l'altra forma di contratto, il contratto a termine, per un determinato periodo di tempo, cioè ed indipendentemente dal numero dei viaggi ed anche in questo caso allorchè il contratto a termine venga a scadere, non dà luogo ad alcuna indennità per parte dell'armatore nei riguardi dell'equipaggio arruolato.

Noi invece, rendendoci interpreti di quanto la Carta del Lavoro prescrive in termine di assistenza, di preavviso, di indennità di licenziamento, di ferie, abbiamo stipulato un contratto di lavoro a tempo indeterminato, concedendo cioè che oltre queste prestazioni saltuarie vi possa essere una prestazione continuativa che dia diritto e motivo al marittimo di richiedere la previdenza in parola.

Evidentemente per la ragione delle condizioni attuali della marina mercantile non potevamo in questo campo ottenere immediatamente dei grandi risultati.

Era già l'enunciazione del principio. I termini possono apparire piccoli, i compensi possono apparire tenui, ma tutto questo è di possibile sviluppo nella speranza di una ripresa dei traffici della marina mercantile.

Ma oltre a questo, c'è stato qualcuno che, anche con articoli, ha tentato di fare dei raffronti in un campo e nell'altro, paragonando le condizioni dei marittimi a quelle degli operai di terra: è un paragone che non può reggere per una complessità di motivi. Ad ogni modo, oggi le paghe inferiori per i traffici del Mediterraneo, per le quali, per le ragioni che vi ho esposto, noi siamo costretti a concedere una particolare condizione di favore, sono queste: lire 450 mensili più la panatica.

A questo aggiungiamo le opere assistenziali che, come ebbi l'onore di dire alla Camera giorni or sono, sono veramente cospicue. La gente del mare, mercè l'opera propria e, in alcuni campi, anche del contributo parziale o totale degli armatori, ha costituito queste notevolissime attività: a Napoli, a Palermo, in altre località e soprattutto a Santa Margherita e a Voltri, l'asilo per gli orfani della gente del mare con l'intenzione specifica di allevare questi giovani alla vita del mare e addestrarli anche tecnicamente. Scuole di marineria, nelle quali, a proposito dei giovani allievi capitani, vi ha qui parlato l'onorevole Mario D'Annunzio.

Quando il marittimo entra nella piena efficienza del proprio lavoro, per disposizione già di vecchia legge (questo non è merito dell'organizzazione fascista della gente del mare) il marittimo ha speciali garanzie in caso di malattia, garanzie che raggiungono il termine di 4 mesi; ma ha dalla propria associazione la garanzia, la tutela, attraverso varie poliambulanze, della famiglia propria; non solo, ma in ogni località che sia importante centro di armamento, e specialmente a Genova ed a Trieste, l'organizzazione della gente del mare ha speciali asili, alberghi e ristoranti, che forniscono vitto e ricovero notturno per quei marinai che siano là in attesa d'imbarco.

A queste provvidenze che esistono nel periodo di reale efficienza del lavoro, vanno aggiunte anche delle altre assistenze notevolissime, fra le quali importantissima quella, su cui richiamai, ripeto, l'attenzione della Camera giorni or sono, relativa alla Cassa invalidi.

Leggo solo quali sono i miglioramenti, a parte certe altre considerazioni sia per la valutazione del servizio di guerra, sia per la valutazione dei servizi prestati verso le orga-

nizzazioni, ecc., ecc. Gli effettivi miglioramenti pecuniari che la legge da voi approvata ha apportato alle categorie dei marittimi sono: Comandante di piroscalo che abbia trent'anni di navigazione, la legge del 1913 gli dava lire 850 annue, la legge del 1915 gli dava lire 7200, la legge del 1931 gli da lire 12,000; Ufficiali di bordo che abbiano ugualmente trent'anni di navigazione, rispettivamente lire 382 nel 1913, lire 5,040 nel 1919, lire 8,400 nel 1931; Marinai lire, 340 nel 1913, lire 2,520 nel 1919, lire 4,220 nel 1931.

Queste sono le opere assistenziali, alle quali va aggiunta l'ultima istituzione che la gente di mare ha organizzata in una piccola, ma graziosa cittadina ligure sacra alle glorie della marineria genovese, Camogli: la « Casa di riposo per vecchi marinai ». Quando vi siano dei vecchi marinai, che per ragione dei loro viaggi non abbiano più nemmeno negli ultimi anni della loro vecchiaia una famiglia che li ospiti, v'è sempre questo asilo, che è un'istituzione che fa onore alla gente di mare italiana e nella quale il marittimo può finire gli ultimi anni della sua vita. Così vedete, in una sintesi schematica, che noi prendiamo (starei per dire) il marinaio dal momento della nascita e lo assistiamo fino agli ultimi giorni di sua vita.

Onorevoli Camerati, tutta questa opera con quali mezzi è fatta? Ho già detto che in talune attività contribuisce, totalmente o parzialmente, la classe armatoriale. Ma d'altro campo vi è il contributo della gente del mare unito alla fervida assistenza del Governo fascista. Io non voglio, con le parole che dirò testè, avere nemmeno lontanamente l'idea di parafrasare le nobili parole che ci hanno profondamente commosso e per le quali, come fascista e come organizzatore, ringrazio Sua Eccellenza il Capo del Governo, che le ha detto commemorando la nobile, eroica figura del nostro camerata organizzatore Lino Domeneghini.

Ma questi dati devono servire a tranquillizzare voi, la Giunta del bilancio ed il popolo italiano.

Ecco le cifre delle contribuzioni pagate dai marittimi nella organizzazione avanti il Regime fascista e nell'organizzazione posteriore all'avvento di esso:

Capo macchinista, nell'organizzazione avanti il Regime fascista, da 41.40 a 48.35 al mese; nell'organizzazione fascista, 18.75.

Capo macchinista di marina libera, nell'organizzazione avanti il Regime fascista, da 33.04 a 36.60; nella nostra organizzazione, lire 12.50.

Nostromo, nell'organizzazione avanti il Regime fascista, lire 16.66; nella nostra organizzazione, lire 6.25.

Marinaio, avanti il Regime fascista, lire 13.80; nella nostra organizzazione, lire 5.

E, così, in proporzione, per tutte le altre categorie.

Dati questi chiarimenti, io non ho certo l'animo di entrare nella discussione sollevata qui dal camerata Costamagna, che ringrazio per le benevole parole che egli ha pronunciato a mio riguardo, circa la crisi della marina mercantile. Se sia « crisi ciclica » o « crisi a lungo sviluppo » io non lo so; quel che so è questo, che da ogni parte occorre contribuire a sveltere la marina mercantile. Per quel che riguarda noi, io avrei da fare una preghiera a Sua Eccellenza il Ministro delle comunicazioni. Nel 1929 lo Stato prese un ottimo provvedimento che sospendeva praticamente l'immatricolazione della gente di mare; nel 1930, forse perchè si reputa, com'è giusto, anche se vi sono 10.000 metallurgici disoccupati che uno possa andare a istruirsi per fare il metallurgico, così come pure essendovi disoccupati nell'arte del panettiere, ecc., ecc., vi sia chi possa andare a iscriversi in questa o quella arte, così, malgrado che vi sia forte disoccupazione nell'ambiente marittimo, si è voluto riaprire i ruoli della marina mercantile.

Ma qui vi è un male, e cioè che molti giovani, illusi per la carta di immatricolazione che attraverso il turno generale...

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. È stato per ragioni di leva militare. La marina, altrimenti, stava un anno senza avere marinai.

BARNI. Poteva esser posto come limite massimo l'età del servizio militare. Comunque, abbiamo questo inconveniente: che arrivano giovani i quali rimangono là con questo libretto di navigazione, si classificano marittimi quantunque non abbiano mai navigato, seccano l'universo come seccano tutti i colleghi e me con innumerevoli lettere, e rimangono là, mentre, se avessero, come devono avere purtroppo in questo momento, la quasi certezza che non è possibile aumentare ancora il ceto dei marittimi, evidentemente dedicherebbero la loro attività ad altro più profittevole scopo.

Altrettanto sveltere bisogna nel campo delle navi mercantili. Io non so e non desidero a questo proposito entrare nella discussione dei rimedi; quello che è certo è questo: che, anche nel campo delle navi, vi sono troppe navi e troppo vecchie. Già, perfino la citata marineria greca, che ieri diventò termine peggiore del raffronto del discorso dell'onorevole Costa-

magna, ha preso provvedimenti per la rinnovazione del proprio naviglio.

Nel caso la marineria italiana è da esaminare non solo per l'ingombro che queste navi danno ai nostri porti, ed anche per il triste spettacolo di vedere delle navi inoperose, ma anche per un'altra ragione: lo abbiamo visto recentemente. Non appena i noli per il grano del Plata sono un tantino rialzati, immediatamente appena si è sparso l'annuncio di questo rialzo, si è sparso contemporaneamente l'annuncio che questi vecchi piroscafi riarmavano, e allora i noli necessariamente sono riabbassati.

Quindi prego Sua Eccellenza il Ministro di volere esaminare anche questo problema d'altro canto utilissimo, della demolizione nella quale si impiegano, quando si è efficienti migliaia di operai con beneficio della marina e dell'industria.

Onorevoli Camerati! Come ho detto, sono stato sintetico, e sono stato il più possibile aderente alla realtà che va guardata nella sua crudezza, ma senza sgomento. Per dire, però, che malgrado tutte le avversità lo spirito del marinaio italiano è tenacemente attaccato alla Madre Patria ed è titolo di orgoglio per il popolo italiano. Io chiudo narrandovi questo recentissimo episodio avvenuto in un porto del Mar Nero. Il giorno del 1º maggio di quest'anno una nave nostra era in un porto del Mar Nero. Un troppo zelante funzionario sovietico ha chiesto che la nave innalzasse, in omaggio al 1º maggio, il gran pavese. Alla risposta negativa dell'Autorità consolare e del Comandante della nave, un gruppetto di persone si è riunito sotto la nave stessa e alla reiterata insistenza di questo funzionario, che dimenticava fra l'altro — ed è strano — che perfino lo Stato sovietico non riconosce come festa nazionale il 1º maggio, i nostri marinai rispondevano intonando l'inno di Giovinezza. E il Comandante, poi rispondeva con questo italianissimo accento: se voi parlate in nome di popoli liberi, noi vi diciamo che ogni popolo è libero di onorare il lavoro come meglio crede. Noi italiani e fascisti onoriamo il lavoro nella festa del XXI Aprile, per la vecchia e per la nuova gloria di Roma. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Banelli. Ne ha facoltà.

BANELLI. Onorevoli camerati, due anni or sono la prima volta in cui parlavo da questa tribuna sui problemi ferroviari italiani avevo sviluppato una mia radicata convinzione su quella che poteva e doveva essere la funzione

dell'Italia di Vittorio Veneto, quale potenza continentale e adriatica, nel mondo in generale, in Europa, ed in particolare verso i paesi sorti dallo sfacelo della duplice monarchia. E facendo in breve sintesi la storia delle comunicazioni ferroviarie che legavano la Venezia Giulia con l'impero austro-ungarico, ne prospettavo tutte le deficienze, ne rilevavo gli scopi per cui erano state costruite, e proponevo, modestamente, anche i rimedi.

L'Austria aveva sempre inteso di vieppiù legare l'alto Adriatico, attraverso Trieste, in ordine ai suoi interessi, particolarmente militari. Erano scarse, quindi od addirittura cattive, tutte le comunicazioni in senso trasversale, che più rapidamente ci potevano legare col resto del regno, dal quale invece venivamo disuniti. E mentre fin dal 1864, quando l'impulso della macchina a vapore aveva determinato nuovi orientamenti nella politica dei trasporti sul mare, Trieste invocava la grande arteria che l'avrebbe unita col centro di Europa attraverso il vallone di Gorizia, od attraverso il Mangart ed il Predil, l'Austria ci regalava la famosa ferrovia del Tauri, ferrovia che, entro l'attuale confine italiano, per Piedicolle, Gorizia e Trieste, doveva costituire l'ultimo e più saldo anello della catena che ci legava al giogo straniero.

Nella coscienza di questo nostro stato di servitù sorse subito dopo guerra in noi la necessità di studiare le comunicazioni ferroviarie che più rispondessero alla nostra nuova funzione per l'espansione dell'economia italiana, e con largo concorso da parte degli organi tecnici e consultivi dello Stato, si poté già nel 1921 delineare la soluzione del grande problema che in oggi poteva essere un fatto compiuto.

Non intratterrò la Camera sulla parte tecnica di queste comunicazioni ferroviarie. Ne rileverò invece l'importanza attraverso la seguente citazione del Say riportata dall'ingegner Sospisio in un opuscolo che tratta della rete ferroviaria della Venezia Giulia: « Nello sviluppo dei trasporti si fa manifesto lo sviluppo di tutta l'economia sociale. Coi trasporti abbiamo il trapasso dall'economia localizzata all'economia mondiale ».

Da questa semplice verità, e considerando la nuova funzione politica ed economica dell'Italia, che ha per confine il Brennero ed il Nevoso, traggio ragione per ritornare sull'argomento politico-economico-militare del sistema ferroviario alla nostra frontiera orientale, dichiarando senz'altro che l'arteria principale che da Mestre arriva a Monfalcone,

oltre San Giorgio di Nogaro e Cervignano, e da Portogruaro ad Udine, riesce insufficiente, sia per gli scopi commerciali che per quelli della nostra difesa, non avendo ulteriore od adeguato sfogo verso Trieste e l'Istria rispettivamente, oltre Udine, verso la frontiera.

Più importante ancora sotto l'aspetto della difesa e dello sviluppo economico nostro è quanto venne da noi prospettato a sostegno della costruzione della ferrovia del Predil, soprattutto per affrancarci dal passaggio, dopo Postumia e dopo Piedicolle, sul territorio jugoslavo, per le nostre relazioni commerciali con l'Europa centro-orientale; passaggio che implica maggiore distanza, maggiori spese per il superamento delle varie barriere politiche e doganali, perdita di tempo ed interdipendenza tariffaria.

Urge, in verità, la costruzione della progettata ed agognata ferrovia del Predil, la quale, sviluppandosi in linea perfettamente parallela e prossima alla nostra frontiera orientale, costituirebbe la ferrovia fondamentale per la nostra difesa in quel settore, e ci darebbe la più diretta possibilità di comunicare con l'Austria, e fra l'Adriatico ed il centro Europa, attraverso Tarvisio.

Tra i tre grandi trafori alpini dello Stelvio, delle Alpi Aurine e del Predil, contemplati nei progetti governativi del dopoguerra per le comunicazioni di grande traffico tra l'Italia e l'interno del massiccio europeo, quello del Predil risponde senza dubbio più d'ogni altro alle necessità dell'ora storica della Nazione.

Inoltre lo Stelvio, importerebbe, secondo progetti del 1925 e 1926, una spesa di due miliardi e centodiciassette milioni, di cui 649 a carico dell'Austria e della Germania; il traforo delle Alpi Aurine importerebbe una spesa di un miliardo e novecentoquattordici milioni, di cui duecento e sessanta a carico dell'Austria; quello del Predil, infine, il più breve, con una galleria di 9 chilometri, attraverso il massiccio del Predil, importerebbe invece la spesa preventivata allora in 919 milioni, quasi totalmente a carico dell'Italia.

Tra le tre opere indicate è questa adunque la più facilmente attuabile, anche per ragioni finanziarie, la più prontamente eseguibile e di maggiore importanza, sia ai fini della nostra difesa, sia per la autonomia politica e commerciale nelle nostre relazioni con altri paesi.

Mi risulta che una commissione interministeriale sta attivamente lavorando, oggi, per

precisare, in modo definitivo, ed in ordine di importanza, le costruzioni ferroviarie che dovranno essere eseguite nel più prossimo avvenire, nell'interesse del nostro sviluppo economico e della nostra espansione commerciale all'estero. È appunto perciò che ho voluto in questo momento portare innanzi alla considerazione della Camera ancora una volta il problema della ferrovia del Predil, perchè cioè tale ferrovia possa essere contemplata nel piano regolatore in questione, piano che dovrà sboccare in una legge dello Stato per l'ordine di precedenza nella esecuzione delle opere ferroviarie che ci interessano nazionalmente.

Faccio ancora presente, con riguardo alle possibilità finanziarie del momento, che una buona soluzione, sebbene provvisoria, dei problemi fondamentali che per noi convergono nella costruzione di questa ferrovia si avrebbe già con l'esecuzione, in un primo tempo, del tratto Cividale-Tarvisio e con la congiunzione tra Creda e Santa Lucia di Tolmino, per il collegamento con Gorizia e con Trieste, e fra Cividale ed Udine, per il collegamento con il Friuli ed il Veneto, e per l'innesto, quindi, con le altre grandi arterie dell'interno.

Tale parziale esecuzione — che in ogni tempo potrebbe essere ultimata con la costruzione degli altri tratti contemplati nei progetti esistenti — comporterebbe la spesa di circa 665 milioni, che però ritengo possa ancora ridursi in base al minore costo odierno di ogni opera, in confronto al periodo in cui questo progetto venne elaborato.

Una ulteriore economia potremmo per quest'opera ricavare con l'impiego delle macchine e dei materiali acquistati per il traforo sulla direttissima Bologna-Firenze, i cui lavori volgono ora alla fine; e non meno utile ci sarà il corredo di esperienze in tale grande e difficile opera acquisito, che i nostri tecnici sapranno mettere a partito per la più rapida e più economica esecuzione della nuova impresa, cui l'Italia di Vittorio Veneto non tarderà ad accingersi.

Ancora, per la nuova funzione nostra, nel collegamento tra Oriente ed Occidente, ricordo che per le stesse direttive, del cessato impero, dianzi accennate, anche altre comunicazioni, attraverso l'Italia, sono state trascurate. Alludo alla direttissima Trieste-Fiume, non già, e soltanto, ai fini di una più comoda comunicazione fra le due città e fra i due porti, ma per costituire con essa il collegamento attraverso il territorio italiano tra Oriente e Occidente, per unire le

coste dell'Atlantico con il Mar Nero, da Bordeaux ad Odessa, Costanza, Bucarest, Costantinopoli e richiamare a noi parte del traffico che in oggi più si sviluppa sulla grande arteria della Media-Europa.

Nel discorso dell'onorevole Scotti, dell'altro giorno, a proposito dello sviluppo della città di Chiasso veniva messo bene in rilievo quale beneficio economico possa derivare ad un paese dall'attraversamento dei treni internazionali del grande traffico, passeggeri e merci, e quindi su di ciò non mi indugiero.

Congiuntamente alle comunicazioni terrestri che ho perorato, e per le stesse finalità, è sempre presente alla mia considerazione la necessità, cui gradualmente si soddisfa, di uno spostamento parziale dei nostri servizi marittimi in Adriatico, da trasversali in longitudinali; in direzione nord-sud, lungo la costa dalmatica, per l'esportazione nella Dalmazia, nell'Albania, sulle coste e sulle isole dell'arcipelago Ionico; in senso inverso, cominciando da Brindisi e toccando Bari, Ancona, Ravenna, eventualmente Venezia, per favorire la esportazione dei nostri prodotti agricoli verso i paesi del nostro retroterra estero. Per il medio e basso Adriatico servono invece magnificamente, ai fini della nostra economia le linee trasversali.

Coll'avere io, così frequentemente, perorato la questione delle comunicazioni marittime e delle comunicazioni ferroviarie nella Venezia Giulia, altro non ho inteso che di rendere manifesta la mia concezione sulla nuova funzione che all'Italia, grande Potenza per l'equilibrio nel mondo, offre il possesso della Venezia Giulia stessa, anche quale elemento per lo sviluppo della economia internazionale dei paesi che ci circondano e che gravitano verso noi.

Gli ultimi avvenimenti internazionali, che occuparono l'opinione pubblica, e che furono l'argomento centrale delle recenti discussioni di Ginevra, possono confermare ad esuberanza la fondatezza di tale mia concezione, sull'Italia fattore d'equilibrio politico ed economico nel mondo, che in modo particolare, per la sua posizione adriatico-continentale, è chiamata, con il possesso, appunto, della Venezia Giulia e del Trentino, a dire la sua parola in ogni problema politico internazionale dei paesi sorti dalla duplice monarchia, e ciò anche per il superiore interesse del mantenimento della pace.

Plaudo pertanto alle direttive del nostro Governo ed alle enunciazioni del nostro Mi-

nistro degli esteri, a Ginevra, nelle quali vedo anche la sintesi di una concezione giuliana, della regione ultima annessa, e, forse perciò, tanto sensibile ai grandi problemi che interessano la Patria.

Per la marina mercantile — poichè il tempo stringe, anche con riguardo al fatto che fra poco parlerà il Ministro — mi riferisco a quanto dissero i precedenti oratori, ed a quanto è stato scritto nella relazione del camerata Bianchini. Devo anzi ringraziare il relatore per avere egli, in sostanza, accolte talune mie idee, espresse nelle precedenti discussioni sul bilancio delle comunicazioni, sulla marina mercantile e sui traffici.

Dirò brevemente, a parte i servizi sovvenzionati, che in fatto di marina mercantile il fenomeno che oggi predomina e preoccupa è la grande crisi, che, sopra tutto, sulla marina da carico incombe, non da noi soltanto, bensì in tutto il mondo.

Onorevoli camerati; nell'anteguerra, l'economia mondiale forte nei suoi scambi di forse il 25 o 30 per cento in più di oggi, disponeva complessivamente di navi per 43 milioni di tonnellate.

La preoccupazione che universalmente dopo guerra si aveva di presto rimpiazzare il tonnellaggio affondato ha dato grande impulso alle nuove costruzioni in tutto il mondo, e sotto ogni pretesto, per cui il tonnellaggio in breve tempo è salito, come il nostro relatore ci dice, a 55 milioni, escluse le navi-cisterna, ma che ritengo si avvicini ai 66 milioni di tonnellate complessivamente.

Ecco il rapporto, con l'aggravante che nell'anteguerra le navi comuni facevano modestamente le loro otto miglia e solo quelle di linea arrivavano alle dodici e quindici; mentre le venti, ventiquattro e venticinque miglia, erano riservate alle grandi comunicazioni di lusso. Oggi anche la nave modesta, che non voglia essere relegata tra le carcasse, cammina le sue brave undici o dodici miglia...

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Più o meno !

BANELLI. Sì, più o meno, ma oggi il battello da linea cammina le sue dodici, quattordici, quindici miglia, per arrivare poi al transatlantico, alla nave di lusso, che non si accontenta più delle ventuno o delle ventidue miglia e le supera, tendendo a gran polmoni alle ancor più alte velocità, succhiando dall'economia dei rispettivi paesi, per potere battere le ventotto, le ventinove miglia e magari le trenta.

Vicino a ciò, la aumentata velocità nel lavoro portuale, fa sì che effettivamente questi cinquantacinque, o sessantacinque milioni di tonnellate, comprese le cisterne per il trasporto dei petroli, siano notevolmente superiori al bisogno. Perciò, per un certo numero di anni, salvo per le navi specializzate delle linee regolari, bisognerebbe sostare nelle costruzioni; escogitando in pari tempo eventuali accordi internazionali per mantenere un determinato tonnellaggio al disarmo a sollievo della crisi dei noli.

Ebbene in minori proporzioni abbiamo avuto una situazione analoga, meno grave di conseguenze, anche nell'anteguerra, e precisamente nel 1910-11, quando l'armamento internazionale si era riunito per determinare le quote di disarmo e le eventuali quote di demolizione. Oggi l'economia mondiale è tutta a soqquadro. Gli scambi si sono rallentati; siamo malati....

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Stiamo benissimo in salute! (*Si ride*).

BANELLI. Siamo malati non per poca, ma per pleora di produzione.

Oggi, nei grandi consessi internazionali, sotto l'egida dei Governi, si trattano problemi economici e sociali quali quelli del credito agrario, del credito al commercio; o perchè non si potrebbe trattare anche del credito alla marina mercantile, strumento indispensabile per le relazioni e gli scambi tra i popoli?

Non saprei se per superare questo difficile momento, per le marine da carico, senza arrivare al vandalismo economico della demolizione anticipata delle navi più vecchie ma che possono essere utili ancora....

BARNI. Che cosa te ne fai?

BANELLI.possono divenire utili ancora, non so, se per esempio non si potesse internazionalmente elevare il francobordo, in generale.

In questo modo, dando maggior sicurezza alla nave e agli equipaggi, si potrebbe forse migliorare il tasso di assicurazione, ma comunque si ridurrebbe l'attuale esuberanza di tonnellaggio, che comprime l'economia di tanti paesi.

Onorevoli camerati, non vorrei essere frainteso e dichiaro che parlando di questa situazione della marina mercantile da carico, intendo parlare della situazione della marina mercantile mondiale, e non particolarmente della nostra.

Per quanto particolarmente ci riguarda, e riferendomi alle caratteristiche della eco-

nomia italiana affine, almeno nella risultante, a quelle del Giappone, Norvegia, Grecia e forse della Jugoslavia, nei quali paesi il saldo del bilancio dei pagamenti si colma, o si consegue precipuamente, con il gettito dei noli della marina mercantile, io, auspico, e mi auguro, con tutto l'entusiasmo di marinaio e di italiano, che anche la nostra marina mercantile, riesca, con le buone disposizioni dimostrate dall'una e dall'altra parte, dai datori e dai prestatori d'opera, aiutati dal Governo a rendere già ora, in questo difficile momento, simile servizio alla nostra economia nazionale. (*Applausi*).

Le mie considerazioni sulla esuberanza del tonnellaggio mercantile nel momento attuale rispetto all'anteguerra, verranno ancor più aggravate con il ritorno delle esportazioni dalla Russia, e dal Mar Nero in generale, poichè per l'approvvigionamento dei cereali, soprattutto per i paesi del Mediterraneo, Inghilterra e Continente (Mare del Nord e Baltico) il ciclo per l'impiego della nave tonnellata sarà notevolmente più breve che non dalle attuali provenienze, del Canada, Argentina, Australia, e Indie.

Onorevoli camerati, il problema della concorrenza camion-ferrovia è stato trattato dall'onorevole Chiesa con vera competenza e tecnicismo perfetto. Non mi tratterò adunque su questo argomento. Ritengo però, come criterio fondamentale, che per molti anni ancora il camion faticherà a battere le ferrovie sui lunghi percorsi, mentre nessun rimedio contro lo sviluppo dell'automobilismo, che è da augurarsi si accentui sempre più, potrà esser adottato per brevi trasporti in pianura e nei settori alpini.

Lasciamo che le attività di questi due rami dei trasporti si sviluppino parallelamente; cerchiamo di semplificare le comunicazioni ferroviarie, riducendole alle principali arterie, ed alle grandi velocità di cui abbiamo avuto recentemente un esempio nei 170 minuti impiegati dal treno rapidissimo fra Venezia-Milano. Queste velocità, su questi percorsi, e sulle grandi distanze, mai potranno essere battute dall'automobile, e l'organismo delle Ferrovie dello Stato continuerà sempre nella sua grande ed utile efficienza tecnica ed economica.

Onorevoli camerati, ho terminato. L'estensione delle mie parole e il calore che qualche volta vi ho messo, vi dimostrino non altro che la importanza che noi, cittadini delle nuove provincie, ultimi redenti alla Patria, attribuiamo ai grandi problemi nazionali, che

interessano la Patria stessa, e la possono fare più grande.

Anche fra i più vecchi di voi, onorevoli camerati, non credo ci sia chi possa vantare di avere patito, e possa ripetere, la tristezza, il dolore, l'umiliazione del giogo straniero, così come noi più giovani, ultimi redenti, possiamo farlo.

Perciò il tono nostro, caloroso talvolta, la manifestazione della nostra ipersensibilità nei problemi adriatici e del confine orientale, altro non sono che conseguenza e valutazione del bene supremo ed insopprimibile che abbiamo raggiunto con la unione alla Patria nostra, che noi vorremmo sempre più grande e più forte. Unione alla Patria, maturata con i sacrifici che culminano a Vittorio Veneto; unione che una seconda volta venne consacrata, camerata Giunta, nel 1920 e 1921 proprio in Trieste e nella Venezia Giulia, dalla forza giovanile e dal fascino del Fascismo. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Dentice di Frasso. Ne ha facoltà.

DENTICE DI FRASSO. Onorevoli camerati, mi sono iscritto a parlare così tardi, perchè speravo che qualcuno dicesse dei diversi oneri che ha la marina mercantile. Non abbiamo sentito che parlare di aiuti, per i quali siamo molto riconoscenti al Governo nazionale e al Ministro Ciano, il quale naturalmente capisce che uno degli strumenti più utili per l'espansione del nostro paese all'estero è la marina mercantile.

Avrei desiderato che nella bellissima relazione del relatore fosse accennato almeno qualcheduno di tali oneri, non per sterile istruzione, ma perchè a questo fosse provveduto nell'avvenire.

La marina mercantile è uno dei migliori contribuenti dello Stato. Non sfugge a nessuna delle numerose tasse, e paga proporzionalmente forse più di molti altri. Cito ad esempio come i nostri debiti che abbiamo verso l'estero non sono riconosciuti dal fisco, il quale riconosce solo il debito quando trova materia da tassare.

Ne consegue che se abbiamo un debito all'estero, il fisco non ce lo riconosce non potendo tassare il creditore estero.

E certo che molti di questi oneri che paghiamo, che gravano tanto sulla marina mercantile possono determinare disarmo di navi. Io mi domando se in un momento simile non converrebbe di dare l'esenzione per un anno o due alle navi disarmate della nostra marina che armassero ora. L'erario non perderebbe un soldo in quanto la nave disarmata

non paga tasse; viceversa si farebbe un esperimento che sarebbe utilissimo e che riuscendo potrebbe diminuire la disoccupazione attuale dei marittimi.

La marina mercantile per i servizi sovvenzionati, incoraggiata dal Governo, fece un debito all'estero in dollari e sterline. Tale debito fu stabilito sul cambio di lire 110,489 per la sterlina e di lire 22,781 per il dollaro. Ora, dopo tale stabilizzazione, avvenuta qualche mese dopo e per la quale servì certo anche la somma mutuata, la marina mercantile, la quale introita dollari, deve pagare questi dollari all'erario a 22 lire e più, mentre li vende a 19! C'è un tale danno enorme, che io domando al Governo....

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Lo domandi al Ministro delle finanze.

DENTICE DI FRASSO.... al Governo, che comprende anche il Ministro delle finanze, se queste quattro lire per dollaro che la marina mercantile perde non sarebbe il caso di condonarle e di sapere in ogni caso in quali casse vanno a finire questi circa 100 milioni che vengono perduti e pagati dalla marina mercantile.

Questa questione che noi chiamiamo del dollaro è completamente differente da quella che hanno le Società elettriche, che fecero un debito simile. Esse introitano lire e versano lire. La marina mercantile introita dollari, vende dollari a 19, e paga per ogni dollaro di ammortizzo e interesse allo Stato 22 lire. Questa è una differenza essenziale, che dovrebbe far sì che alla marina fosse fatto il trattamento equo che le compete....

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. La garanzia chi la dà?

DENTICE DI FRASSO. Lo Stato non è una Banca: non vende cambi a termine. Se si vuole aiutare la marina mercantile, si sappia che lo Stato ha, in questa operazione, guadagnato e guadagna circa 100 milioni su 450 e che questo paga la marina.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Ne ha perduti tanti da non averne l'idea. Se una è andata bene contro venti che ne sono andate male, non c'è di che accusare lo Stato.

DENTICE DI FRASSO. Voglio parlarvi anche di una di quelle fantasie fiscali che è la tassazione della tassa come utile conseguito, anche nei bilanci in perdita o pareggio. Questa so che non è cosa che riguarda solo la marina mercantile, ma tutte le società anonime. Vi confesso che non riesco mai a capire questa mentalità contorta, causistica che può tassare una tassa, come se fosse un

utile e che in quest'occasione, siccome colpisce la marina....

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Se fosse andato alla rovescia, farebbe lo stesso discorso lei?

DENTICE DI FRASSO. Non lo so (*Commenti*). Certo ci deve essere una parvenza di ragione nella tassazione. Aumentate la percentuale, ma cambiate questa tassazione che fa ridere chiunque ci ragioni sopra. Le tasse cui è soggetta la marina arrivano a delle fantasie come quelle che un bastimento che sta in un porto nazionale paga sui consumi e il dazio e la tassa erariale anche sulla luce elettrica che produce. Data la difficoltà degli accertamenti si arriva a delle forfaitizzazioni attraverso delle discussioni penose spesso per delle somme ridicole. Certo è che nessun'altra marina per navi che certamente per essere in mare sono fuori del territorio paga queste tasse.

Abbiamo poi altre difficoltà che si risolvono in oneri e perdite e vi parrà strano ad esempio che la fitopatologia possa dar noia alla marina mercantile.

Il Fascismo, formato di giovani, ha molto valorizzato i professori, e quindi anche i professori di fitopatologia. Siccome però costoro non hanno sempre il senso pratico, il senso dell'equilibrio e delle necessità e sono spesso unilaterali, si devono sentire ma con beneficio di inventario. Oggi perfino i porti specificatamente indicati per il transito Genova e Trieste non possono far passare le banane, che stanno tanto a cuore del nostro Ministro delle colonie (*ilarità*), perchè i fitopatologi dicono che le banane possono portare non so quali terribili infezioni. Le stesse banane possono, sbarcate a Susak, viaggiare in un vagone che va a Belgrado, e senza essere pulito, va a Palermo con altra merce e se ciò fosse vero le propagazioni averrebbero naturalmente. Viceversa il vagone arriva e le infezioni non ci sono.

Noi domandiamo una buona volta che i punti franchi con concetto netto e preciso siano considerati tali, veramente franchi per tutto, per i passeggeri, per i bagagli, per le merci. Questa è una misura che ha una enorme importanza. Per molti anni una sola società, la quale mi interessa, ha perduto milioni di noli per le proibizioni al passaggio delle arance dalla Soria al Nord di Europa. Oggi che questo passaggio è permesso questa Compagnia ha introitato quest'anno 600 mila lire di noli, che quindi ha perduto in tutti gli anni scorsi. Permettete così anche il passaggio delle banane. Il punto franco, ripeto, deve essere considerato franco. Quando

voi pensate che in questo punto franco, di cui si occupa a Trieste con tanta capacità il mio collega Banelli, una attrice perchè viene dall'estero deve pagare la dogana come il concetto di franchigia sia completamente perduto. Voi capite come il congegno burocratico e fiscale esistente nei punti franchi possa essere d'intralcio a quello scorrimento della merce che è una delle ragioni per cui i punti franchi furono creati.

A Trieste un traffico di vino interessantissimo fra la Grecia e il retroterra estero si è perduto solo per le difficoltà burocratiche, perchè si impedivano le miscele, perchè la finanza voleva sapere tante cose e perfino verificare i gradi alcoolici di quelle destinate all'estero. E questo traffico di vini greci, che andavano specialmente in Germania, oggi passa per i porti francesi nei quali tutte queste formalità non esistono, specie per Cette dove al contrario ha trovato ogni facilitazione.

Vi è poi un'altra tassa che è veramente originale: la tassa consolare. Si pagano 10 centesimi oro per tonnellata, come se il console fosse un canale di Suez, di Panama o di Corinto. (*Si ride*). Visto che il console non è un canale domando che questa tassa sia abolita.

Era stata abolita nel 1910, ma fu ripristinata nel 1923, e non ne so la ragione. Basterebbe che ogni Consolato per le carte che deve fare, riscuotesse 25-30 lire, e che fosse abolita questa tassa, la quale, in certi porti sale fino a 500 lire per nave e vi sono navi che ogni settimana toccano lo stesso porto.

Una sola società ha pagato in un anno 800 mila lire di tasse consolari. E così anche in questo caso lo Stato da una parte ci aiuta e dall'altra si riprende parte dell'aiuto.

Fra le altre difficoltà che credo utile segnalarvi ve n'è un'altra. Anche il traffico dei passeggeri segue le linee di minima resistenza. Oggi in ogni porto che la nave tocca c'è la visita del medico. Io stesso mi adoperai senza riuscirvi per far togliere questa visita quando ero comandante a Trieste per una nave che giornalmente mantiene la comunicazione fra Trieste e Venezia. Questa visita rappresenta una evidente incongruenza: una persona va col treno in diversi punti e nessuno la visita, va invece col bastimento e deve subire la visita ad ogni scalo. Queste visite non rappresentano che un onere ed una noia, ed è tempo che cessino.

Oggi un medico viene a Siracusa, a Napoli, a Genova, sullo stesso bastimento a visitare i passeggeri, e talvolta si permette di toccare il polso ai passeggeri. (*Si ride*).

Sono stato brevissimo, ma credo di aver parlato di cose concrete e, nella mia esperienza e coscienza, segnalati oneri ed inconvenienti e domandato provvedimenti che adottati andranno a beneficio dell'armamento nazionale. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la facoltà di parlare agli onorevoli relatori e al Ministro.

Gli onorevoli relatori intendono parlare?

PERNA, *relatore*, Rinunzio.

FIER, *relatore*, Rinunzio.

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

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. (*Vivissimi applausi*). Onorevoli camerati, prima di parlarvi dell'andamento della rete ferroviaria nazionale in quest'anno, tutt'altro che facile economicamente, non sarà fuor di luogo far precedere una rapida rassegna dell'andamento delle principali ferrovie Europee.

Nella Gran Bretagna il 1930 ha segnato, per le 4 grandi aziende ferroviarie, una perdita di oltre 10 milioni di sterline nei prodotti del traffico: perdita tanto più sensibile, in quanto nel 1928 se ne era verificata una di entità quasi uguale, di cui il 1929 aveva eliminato soltanto una piccola parte. In lire italiane, le ferrovie inglesi hanno insomma perduto, nell'esercizio 1930 rispetto a quello del 1927, 1670 milioni di introiti.

Il signor Stamp's, che è a capo della più grande di queste 4 aziende, ha affermato, in una sua recente relazione, che il 1930 è stato il peggiore anno che le ferrovie da lui amministrare abbiano finora conosciuto. Nella sua esposizione ha ritenuto necessario di ricorrere a paragoni per dimostrare che la depressione del traffico è un malanno di portata mondiale. Ed ha trovato qualche conforto rilevando che Germania e Stati Uniti hanno subito, proporzionalmente, una riduzione di prodotti maggiore di quella sofferta dalla sua Compagnia.

In Francia le ferrovie sono più che mai all'ordine del giorno. Nel 1930 il *deficit* di esercizio complessivo delle 7 grandi reti è stato quasi di 1330 milioni di franchi; ma lo sbilancio del cosiddetto fondo comune, creato nel 1921 per stabilire tra le società ferroviarie una effettiva solidarietà finanziaria, è stato di circa 1940 milioni. Si prevede che, se nessun provvedimento intervenisse in tempo, il 1931 farebbe, in cifra tonda, salire il disavanzo d'esercizio a 2100 milioni e quello del fondo comune a 4 miliardi e mezzo. La questione è ora innanzi al Consiglio supe-

riore delle strade ferrate per essere poi esaminata dal Parlamento. La discussione già si annunzia interessante; le soluzioni preconizzate sono naturalmente molto diverse secondo i gruppi politici da cui provengono; ma una proposta raccoglie la generale approvazione: quella di un maggior controllo sulle società private.

La piccola rete svizzera (3000 chilometri) costituisce in Europa il passaggio più conveniente, se non obbligato, per importanti traffici internazionali, e, d'altra parte, ha potuto registrare nel 1930 un aumento nei prodotti viaggiatori. Malgrado ciò, anch'essa ha subito, nel risultato complessivo d'esercizio, una riduzione di circa 80 milioni di lire.

Nè le ferrovie tedesche hanno potuto evitare la profonda ripercussione della depressione generale. Gli introiti totali della Reichsbahn hanno segnato nel 1930 una perdita di 788 milioni di marchi, vale a dire di oltre 3 miliardi e mezzo di lire.

Potremmo ora errare a lungo fuori d'Europa, fare anche un giro di circumnavigazione col camerata D'Annunzio, così erudito marinaio (*si ride*), magari sopra quella nave scuola che lui vagheggia; ma il suo occhio di vecchio ferroviere non troverebbe nulla di sostanzialmente diverso, nè nell'America del nord, nè nell'America del sud, nè in Asia, nè in Africa, e tanto meno in Australia.

Per evitare lungaggini, mi limiterò a ricordare, accanto ai risultati delle più importanti reti europee, quelli avutisi nel 1930 negli Stati Uniti. Le 171 ferrovie principali hanno subito una diminuzione di introiti che viene valutata del 30 per cento: oltre un miliardo di dollari di perdita per il solo gruppo più importante. Il traffico merci ha raggiunto il più basso livello che si sia mai avuto dopo il 1922. Il traffico viaggiatori ha toccato il valore minimo degli ultimi vent'anni.

Questo è il grande quadro mondiale, in cui si trovano fatalmente inserite le nostre ferrovie dello Stato. E per quanto le cifre non possano essere prese senza le correzioni inerenti alle particolari condizioni di ciascun paese, era evidente che ad un così grandioso fenomeno non potevamo noi soli sottrarci. Fatalmente ho detto, non fatalisticamente, perchè alla depressione del traffico, e quindi degli introiti, si è reagito con tutte quelle forze che il nostro organismo ferroviario si trova ad avere accumulate negli otto anni della sua amministrazione fascista, diminuendo nel limite logico le spese.

Appunto per questa azione vigile e tenace, l'Amministrazione ferroviaria potrà registrare,

per l'esercizio 1930-31, un risultato complessivo soddisfacente rispetto ai risultati ottenuti dalle altre reti. Infatti, secondo una nota di variazione al bilancio, che è in corso di approvazione, gli introiti sono bensì diminuiti di circa 720 milioni — anche per effetto della riduzione di tariffe — ma, accanto alla diminuzione degli introiti, c'è una diminuzione, parimenti cospicua, nelle spese: di oltre 648 milioni. Perciò l'esercizio 1930-31, se nulla di eccezionale avverrà in questo scorcio di tempo, si chiuderà con un piccolo avanzo o, comunque in pareggio. (*Approvazioni — Applausi*).

Passiamo ora ad esaminare da vicino le previsioni per il prossimo esercizio 1931-32, le quali sono state naturalmente fondate sui risultati del consuntivo 1929-30. Vi è registrata, per i prodotti del traffico, una cifra che è sensibilmente minore di quella registrata nel 1929-30. La differenza è dovuta per circa 200 milioni alle ultime riduzioni di tariffe, e, per la parte rimanente, di circa 325 milioni, ad una riduzione di traffico prevista nella misura di circa il 7 per cento.

Queste previsioni vennero formulate alla fine del 1930; ma, dopo l'inizio del 1931, la diminuzione dei prodotti si è maggiormente accentuata.

È questo, del resto, un fatto avvenuto non solamente presso di noi. Le ferrovie francesi, che in tutto il 1930 avevano perduto, rispetto all'anno precedente, 155 milioni di franchi nei prodotti del traffico, nel 1931 hanno perduto, fino al 22 aprile, 426 milioni.

Le ferrovie inglesi in tutto il 1930 avevano registrato una diminuzione di prodotti di 10,3 milioni di sterline; ma nel 1931, fino al 26 aprile, hanno già subito un'ulteriore depressione di milioni 5,48 di sterline, cioè di 500 milioni di lire italiane.

Un eguale fenomeno si riscontra pure negli Stati Uniti d'America: la curva del carico dei carri nel 1931 si abbassa fortemente, tanto che lo scarto fra il 1931 ed il 1930 si rivela quasi triplo di quello fra il 1930 ed il 1929.

L'ulteriore e più accentuata discesa dei prodotti verificatasi negli ultimi mesi anche da noi, come ha indotto a rivedere le previsioni per l'esercizio in corso, ci impone di considerare freddamente che, se il momento della auspicata ripresa dovesse per avventura ancora ritardare, il 7 per cento, preso come misura di riduzione per il 1931-32 rispetto al 1929-30, potrebbe all'atto pratico risultare insufficiente. Il fare, oggi, delle previsioni attendibili per le entrate di una grande azienda

ferroviaria è certo impresa molto ardua; ed io sono convinto che la Camera, pur guardando in faccia la realtà quale in questo momento si presenta, sia fiduciosa che l'Amministrazione ferroviaria, che può seguire quotidianamente il suo andamento economico, evitando così ogni sorpresa, saprà in ogni evenienza agire prontamente per fronteggiare fino al limite del possibile le situazioni che possono presentarsi.

Quale azione svolgono le amministrazioni ferroviarie, per vincere le attuali difficoltà? Quale azione svolge il nostro paese? Da un punto di vista generale, si può agire in due campi:

a) in quello delicatissimo delle tariffe, ciò che per doppia via apporta una variazione nei prodotti, perchè modifica il prezzo unitario dei trasporti, ma può anche modificarne il volume;

b) in quello vastissimo delle spese.

In materia di tariffe, le tendenze sono molto diverse da una amministrazione all'altra.

In Francia, il Fournier, vice-Governatore della Banca di Francia, incaricato di compiere per conto del Governo un attento esame su tutto il problema ferroviario, ha recentemente proposto un aumento del 24 per cento sulle tariffe viaggiatori e del 10 per cento sulle tariffe merci; ma la sua proposta ha sollevato un coro di proteste e non sappiamo fino ad ora se e quali decisioni saranno adottate per riparare la grande falla apertasi nel bilancio di esercizio e quella addirittura enorme apertasi nel fondo comune delle grandi reti.

In Inghilterra, dopo che i prodotti sono scesi al di sotto della cifra *standard* fissata dal Tribunale delle tariffe ferroviarie, si sarebbe potuto procedere ad un aumento di tariffe. Ma non si è creduto di farlo, come, d'altra parte, non si è creduto nemmeno di accordare una riduzione nella speranza di vedere crescere il traffico.

In Germania si è seguita una politica scevra da preconcetti. Nel 1930 il Governo ha consentito un certo aumento per i viaggiatori a partire dal settembre; ma si è opposto a qualsiasi aumento per le merci. Non si può infatti considerare come un aumento quell'ardita riforma che ha completamente modificato le tariffe per il collettame, perchè, se si sono gravate le spedizioni di piccolo peso, si sono alleggerite invece le spedizioni di peso elevato.

Degna di particolare rilievo è invece la riduzione di tariffe che, col 1º gennaio 1931, la Reichsbahn ha accordata, aderendo al-

l'azione del governo tedesco per la diminuzione del costo della vita. Ne hanno beneficiato le derrate alimentari, il bestiame, i concimi chimici ed il carbone.

Negli Stati Uniti, dove abbondano le ferrovie di carattere suburbano, alcune poche compagnie hanno ridotto le tariffe per passeggeri; una di esse ha però adottato tale misura a titolo di esperimento, per un trimestre.

Sulle nostre ferrovie, con la data del 1^o gennaio ultimo scorso, come in Germania, sono state apportate le riduzioni necessarie per rendere complessivamente la nostra situazione tariffaria corrispondente all'effettivo valore della lira.

Su questo punto il Governo aveva assunto un impegno solenne fin dal novembre; ed alla fine del dicembre, dopo gli studi indispensabili in una materia così delicata e complessa, l'impegno è stato mantenuto.

Nello stabilire la cifra dei prodotti per il bilancio preventivo 1931-32, si è dovuto tener conto, oltre che della diminuzione del traffico, dell'effetto delle riduzioni di tariffe per circa 200 milioni.

Dal punto di vista del bilancio ferroviario, la riduzione di tariffe è stato un provvedimento molto coraggioso, poichè possiamo ben dire di non essere stati preceduti da alcuno. Ma il coraggio a noi è venuto dalla profonda convinzione che il periodo delle difficoltà deve avviarsi fra non molto alla fine e che tutto quanto poteva concorrere alla riduzione dei costi doveva essere fatto ed in tempo, per accelerare armonicamente il moto di ripresa dell'economia nazionale. (*Approvazioni*).

In materia di spese, le amministrazioni ferroviarie trovano due ordini di difficoltà. Anzitutto solo alcune spese risentono della diminuzione del traffico, ma molte altre invece restano quasi fisse e perciò sono dette anelastiche. D'altra parte, siccome i periodi di incremento di traffico si delineano, così come è avvenuto in passato, con esigenze imperiose quanto improvvise, non è lecito ridurre i mezzi dell'esercizio al minimo compatibile col movimento attuale. Una prudente amministrazione non può fare a meno di avere sempre un margine per una immediata richiesta di maggiori prestazioni. Queste son verità elementari che trovano conferma presso le ferrovie di tutto il mondo.

Ciò posto, meritano particolare esame le cifre del nostro preventivo relative al personale, come anche quelle che si riferiscono alla conservazione del patrimonio.

Personale. Prevediamo minori spese per il 1931-32 rispetto al 1929-30 anche perchè è

stato soppresso il soprassoldo di località ed è stata ritoccata l'indennità di famiglia, ma soprattutto per due provvedimenti di vasta portata: il primo, la diminuzione di competenze portata dal Regio decreto 20 novembre scorso; il secondo, la riduzione degli effettivi conseguibile sia con le eliminazioni ordinarie, sia anche con esoneri eccezionali, in dipendenza del Regio decreto 24 novembre 1930.

Non esito a dichiarare che gli esoneri eccezionali, giustificati da imprescindibili ragioni, rappresentano un provvedimento doloroso che si cerca di applicare nella misura strettamente indispensabile e dopo tutte le necessarie valutazioni individuali e comparative.

Del resto, non diversamente in questo campo agiscono e si esprimono ferrovie di altri paesi, come le due compagnie inglesi di maggiore importanza e quelle degli Stati Uniti.

In complesso, tenendo conto anche degli addetti alle officine, la spesa del nostro personale ferroviario, dalla prima previsione del 1930-31 a quella del prossimo esercizio, risulta diminuita di 422 milioni, cioè del 18.4 per cento. Si ha, in contrapposto, un aumento nella spesa di personale per il maggiore onere delle pensioni, ma, in confronto, si tratta di un onere di entità limitata.

Spese per la conservazione del patrimonio. Sotto questo titolo riassuntivo voglio indicare le cinque categorie di spese che sono di capitale importanza per l'efficienza presente e futura della nostra rete ferroviaria e che hanno attratto l'attenzione del Parlamento fino dalla costituzione delle nostre ferrovie di Stato. Si tratta delle spese per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee, per la manutenzione del materiale rotabile, nonché degli oneri per il rinnovamento così della parte metallica dell'armamento come del materiale rotabile. Per l'esercizio 1931-32 sono previsti, rispetto al 1929-30, minori prodotti del traffico; ed è perciò naturale che, in genere, siano meno larghi gli stanziamenti per i cinque titoli di manutenzione e rinnovamento.

Negli ultimi anni, avendone la possibilità, avevamo fatto stanziamenti sensibilmente superiori al minimo voluto dalla legge organica del 1909. Oggi la crisi del traffico crea al bilancio una situazione tale, che il Governo ritiene necessario di attenuare quell'onere che gli esercizi precedenti avevano potuto sopportare. Vi sono due titoli (rinnovamento parte metallica dell'armamento e rinnovamento materiale rotabile), che ritornano al minimo fissato dalla legge; ma gli altri tre

(manutenzione del materiale rotabile e manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee) restano, anche nell'attuale stato di previsione, superiori alla misura minima. L'ammontare complessivo di tali spese supera il minimo anche quest'anno e corrisponde all'effettiva necessità della rete, lasciandoci perfettamente tranquilli sulla efficienza e sulla conservazione del patrimonio ferroviario.

La contrazione del traffico ferroviario, che è l'indice indubbio dell'attività economica di un paese, oggi si accompagna e si complica con un altro fenomeno, pure esso di portata mondiale: lo sviluppo dell'automobilismo. La concorrenza tra questi due mezzi di trasporto, sulla quale si sono a lungo trattenuti, con profonda competenza, gli onorevoli Scotti, Chiesa e Banelli, ha di recente formato oggetto delle discussioni più appassionate in non pochi convegni internazionali. Non si può dire però che dagli studi singoli e collettivi siano emerse finora indicazioni capaci di dirimere una questione così importante, consigliando misure giuste ed efficaci.

Un insegnamento si ricava tuttavia dall'esperienza mondiale, ed io posso assicurarvi di averlo bene meditato ed applicato da tempo.

È necessario che le ferrovie non restino inerti e noi non siamo stati inerti, come ricordavo l'anno scorso in questa Camera. Occorre che le ferrovie si interessino sempre più di traffico automobilistico, sino a divenire, più o meno direttamente, esercenti di servizi automobilistici, opportunamente coordinati con quelli ferroviari.

Come ormai a tutti è noto, la via seguita in Italia, cioè la creazione di una società filiale da parte dell'azienda ferroviaria, è identica a quella seguita, un po' prima, un po' dopo, presso gli altri paesi. Ma se i provvedimenti non sono mancati, non per questo i risultati si possono dire sicuri e confortanti.

In Svizzera le ferrovie, pure avendo costituito la Società S. E. S. A. e curandone lo sviluppo, reclamano oggi a gran voce una regolamentazione di trasporti merci con automobili, adducendo che, fino a quando le basi legali ed economiche non saranno identiche per i due mezzi di trasporto, non sarà possibile una collaborazione soddisfacente.

Negli Stati Uniti viene ora avanzata dalle ferrovie una richiesta quasi simile.

In Germania si calcola che dal 1927 al 1929 le perdite di traffico subite dalla Reichsbahn, per effetto della concorrenza automobilistica, siano aumentate del 35 per cento, e si riconosce l'inefficacia delle misure adottate,

tanto che l'Amministrazione ferroviaria domanda al Governo l'applicazione di misure legislative tendenti a limitare la concorrenza.

In Francia, per tutte le reti principali sono state fondate, su consiglio dello stesso Ministero dei lavori pubblici, altrettante società ausiliarie, appunto allo scopo di facilitare la collaborazione tra ferrovie e automobili.

L'esperienza dell'Inghilterra, pur cominciata più tardi, riesce forse anche più interessante. Le Compagnie denunciano, nelle recenti relazioni alle assemblee ordinarie per il 1930, di aver ottenuto, dagli investimenti finanziari per trasporti stradali, non più una perdita come nel 1929, ma un reddito intorno al 6 per cento, senza contare il vantaggio di aver evitato servizi assolutamente passivi su tronchi secondari. Si è infatti realizzata contemporaneamente una riduzione nei servizi ferroviari, con soppressione di stazioni.

È questo un indirizzo che merita anche di essere ben considerato, poichè, col miglioramento radicale delle nostre strade ordinarie che è vanto del Regime, la concorrenza automobilistica può divenire particolarmente attiva per le linee a scarso traffico. Era questa, del resto, una previsione naturale che ebbi l'onore di fare dinanzi a questa Camera nel giugno 1929.

Voi vedete, egregi camerati, che la questione della concorrenza automobilistica, sulla quale si è già tanto scritto e parlato, non ha nulla perduto della sua attualità. Anzi pare che, divenendo sempre più aspra e preoccupante, richieda una più radicale soluzione.

Lo studio vigile e la proposta di opportuni interventi in materia, nell'interesse delle ferrovie, sono in Italia affidati a quello speciale Servizio commerciale e del traffico delle ferrovie dello Stato che il governo ha ritenuto necessario di creare alla fine del 1930, mentre decideva la riduzione delle tariffe.

L'Amministrazione ferroviaria, mediante tale organo, che ha ricevuto anche ieri un elogio dall'onorevole Elefante, dovrà naturalmente collaborare con l'Ispettorato delle ferrovie, tramvie e automobili e con l'Istituto nazionale dei trasporti, in modo che, invece di una preoccupante concorrenza, possa esservi un'attiva collaborazione tra i due mezzi di trasporto, con massimo vantaggio dell'economia generale.

Vi è un campo in cui bisogna evitare duplicazioni di sforzi e di oneri per lo Stato; ma vi è un altro campo in cui l'automobilismo, opportunamente regolato, ha reso e può rendere sempre più servizi inestimabili per lo sviluppo economico di intere regioni. Il

conciliare le esigenze dei due mezzi è un'azione delicata che il Ministero delle comunicazioni persegue senza preconcetti.

MUSSOLINI, *Capo del Governo, Primo Ministro*. Bisogna pensare anche agli aeroplani.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Ci vorrà un po' più di tempo. Per ora portano qualche volta anche la posta.

E giacchè siamo in tema di coordinamento, consentitemi di mostrarvi come il mio Ministero, mediante l'attiva collaborazione dei suoi vari rami, sia riuscito a concretare, attraverso difficoltà non lievi, uno di quei raggruppamenti vagheggiati fin dal 1928 e già delineati in un provvedimento legislativo del 1929.

Accennai infatti, parlando del preventivo 1928-29, all'opportunità di creare gruppi regionali omogenei e vitali di ferrovie secondarie, includendovi, se necessario per il completamento, qualche tratto della rete statale; e nell'agosto del 1929, con decreto divenuto poi legge il 22 dicembre 1930, fu dato un nuovo assetto alla disciplina giuridico-amministrativa delle concessioni di ferrovie e tramvie, rendendo, d'altra parte, praticamente possibile la trasformazione di vecchie concessioni. Questo nuovo sistema prevede, infatti, la facoltà al Governo di procedere al raggruppamento organico di servizi di trasporto concessi all'industria privata, anche se appartenenti a concessionari diversi, con la eventuale integrazione di linee o tronchi di linee esercitati dallo Stato.

Con ciò sarà possibile ottenere, per effetto della unificazione dei patti di concessione e la riunione di linee deficitarie e redditizie, organicità di servizi nell'interesse pubblico, compensazione di risultati economici, semplificazioni e quindi economie nelle spese generali.

L'industria privata viene così posta in grado, attraverso migliori organizzazioni aziendali, di sostenere e affrontare, con mezzi tratti dal traffico, le nuove situazioni economico-finanziarie che si sono venute delineando nel campo dei trasporti, anche per il crescente sviluppo degli autotrasporti.

Una prima applicazione di queste direttive è quella attuata nella rete ferroviaria secondaria della penisola salentina. Come è noto, essa interessa tutta una regione geograficamente definita, ad economia uniforme, prevalentemente agricola, e riguarda linee, che, pur essendo gestite da due società diverse, appartengono oggi ad uno stesso gruppo finanziario.

In questo raggruppamento verranno riunite in un'unica rete le linee seguenti già concesse in esercizio all'industria privata: Lecce-Francavilla; Francavilla-Locorotondo; Nardò-Tricase-Maglie con diramazione Novoli-Nardò; Casarano-Gallipoli; Taranto-Martina Franca, aperta all'esercizio il 21 aprile scorso; Bari-Locorotondo, con diramazione Casamassima-Putignano.

Queste linee saranno integrate da due tronchi ora esercitati dalle ferrovie dello Stato: Lecce-Zollino-Gallipoli e Zollino-Otranto, nonché, quando le condizioni della pubblica finanza lo consentiranno, dal tronco di nuova costruzione Manduria-Nardò, che in particolar modo interessa la bonifica di Arneo e per il quale venne già costituito un consorzio tra i comuni interessati, consorzio cui verrà a sostituirsi il nuovo ente concessionario.

In complesso, la nuova rete organica così costituita avrà uno sviluppo di circa 500 chilometri e formerà una delle più importanti reti secondarie italiane. L'esercizio di tale rete verrà affidato ad una costituenda società che prenderà il nome di Società italiana per le ferrovie del sud-est.

Non pochi, nè semplici i problemi che è occorso risolvere per un tale raggruppamento; vi segnalo quelli delle tariffe, del personale, degli impianti per la riparazione del materiale. La stretta collaborazione fra i vari rami del mio Ministero e il Ministero delle finanze ha consentito di concretare un tale interessante esperimento nel quale si ha assoluta fiducia.

Su un punto particolare voglio ancora richiamare la vostra attenzione. In questa concessione occorreva facilitare l'integrazione del nuovo gruppo ferroviario con altri mezzi di trasporto e perciò si è riconosciuto alla nuova società il diritto di prelazione, a parità di condizioni, non solo per la concessione di nuove linee ferroviarie che possano interessare la regione servita dalla rete di nuova costituzione, ma anche per la concessione di altri servizi pubblici di trasporto automobilistico destinati a congiungere i comuni della regione. Tale prelazione, che avrà particolare sviluppo nei riguardi del coordinamento regionale dei diversi mezzi di trasporto ferroviari e automobilistici, non potrà costituire un monopolio regionale di trasporti a favore del concessionario, in quanto essa dovrà esercitarsi a parità di condizioni e in regime di libera concorrenza industriale.

Ciò, mentre serve a garantire al pubblico il più economico servizio, darà modo alla

società di beneficiare dell'intero traffico della regione e di trovare in questo, occorrendo, i mezzi compensativi degli introiti per l'esercizio dei diversi sistemi di trasporto.

Nel caso della nuova rete del sud-est, si è dunque previsto l'esercizio diretto di servizi automobilistici da parte delle ferrovie. Il principio potrà avere più vaste applicazioni sia alle altre aziende ferro-tramviarie private, sia anche, specialmente per i servizi automobilistici di gran turismo, alla grande rete dello Stato a mezzo dell'Istituto nazionale trasporti. Io ritengo che per questa via si potrà più facilmente arrivare all'indispensabile coesistenza di servizi ferroviari e automobilistici senza spreco di mezzi e di energie, e tanto meno di pubblico denaro. (*Approvazioni*).

Non molto mi resta da dire circa l'azione specifica dell'Ispettorato generale ferrovie, tramvie e automobili.

Per quanto riguarda le ferrovie concesse, le attuali condizioni non consigliano di assumere oneri rilevanti per nuove concessioni. Oltre l'elettrificazione del tronco Treponti-Tormini della ferrovia Rezzato-Vobarno, autorizzata senza sussidio governativo, si è stipulata tuttavia, in relazione ad impegni in precedenza assunti, la convenzione per il completamento della ferrovia Roma-Civita-castellana-Viterbo per lavori che ammontano a circa 52 milioni ed è prossimo il perfezionamento delle convenzioni per il completamento delle linee: Voghera-Varzi, Rovato-Soncino, Modena-Pavullo, Massa Lombarda-Imola Pisa-Calambrone, con lavori che importano circa altri 53 milioni.

Intanto è stata già aperta all'esercizio la ferrovia Arezzo-Sinalunga, di 39 chilometri, e si fa conto di ultimare prossimamente altre linee per circa 246 chilometri, senza contare il completamento dei programmi già stabiliti per le secondarie Sicule e le Calabro-Lucane.

Come tutti sanno, lo sviluppo delle ferrovie concesse dovrebbe subire un forte aumento con la cessione all'industria privata delle linee a scartamento ridotto sinora comprese nella rete di Stato. Ho già avuto occasione di parlarvi di queste cessioni, onorevoli camerati, il 4 aprile dello scorso anno. Vi ho detto che le conclusioni della Commissione sulle proposte pervenute erano prossime, ma che non v'era ragione di crearsi a questo riguardo grandi illusioni.

Oggi vi posso aggiungere che per le Secondarie Sicule, che misurano 523 chilometri, sono stati necessari non pochi supplementi d'istruttoria, soprattutto allo scopo di stabilire chiaramente la consistenza finanziaria degli aspi-

ranti alla concessione, non potendo senza serie e formali garanzie affidare all'esercizio di una società privata un così cospicuo patrimonio statale, che, pur assoggettato ad un intenso sfruttamento, deve avere inderogabili garanzie per la sua conservazione e manutenzione. Malgrado la solerzia degli alti funzionari incaricati di compiere le indagini occorrenti, soltanto ai primi del corrente mese ho potuto avere una parola definitiva che mi pone in grado di interpellare i corpi consultivi.

Per le altre linee a scartamento ridotto, non ritengo che per ora si possa dare seguito utilmente alle pratiche di cessione, perchè gli aspiranti o non hanno fatto proposte convenienti o non presentano quelle garanzie finanziarie che io ritengo indispensabili.

L'onorevole Banelli, che in questa seduta ha partecipato con tanto calore alla discussione, ha anche parlato di nuove linee ferroviarie collegate con lo sviluppo commerciale del Porto di Trieste. Io non posso dare all'onorevole Banelli nessuna assicurazione al riguardo, tanto più che, come sa certamente l'onorevole camerata, presso il Ministero dei lavori pubblici una competentissima Commissione attende allo studio del piano regolatore delle nuove ferrovie.

Poste telegrafi e telefoni. Anche il bilancio delle poste ha avuto nelle sue entrate, sebbene in misura molto limitata, una leggera inflessione, largamente compensata dai provvedimenti, tempestivamente adottati, per la economia nelle spese.

L'anno scorso, limitatamente alle poste e telegrafi, il bilancio si è chiuso con un avanzo di 156 milioni. È evidente che anche nell'esercizio 1930-31 si otterranno risultati non diversi, a malgrado, si noti bene, che le tariffe postali e telegrafiche e anche telefoniche siano inferiori al rapporto da 1 a 4, al quale si tende di livellare i costi.

MUSSOLINI, *Primo Ministro, Capo del Governo*. Con questo non vuol dire che noi le aumenteremo!

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Noi possiamo anche aumentarle!

MUSSOLINI, *Primo Ministro, Capo del Governo*. Ma non le aumenteremo!

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Con grande soddisfazione prendo nota degli affidamenti che, per volontà del Capo del Governo, posso dare alla Camera. Ma avverto che anche nel 1930-31, anno di crisi, una crisi che però non riguarda la grafomania del popolo italiano, ci sono circa 156 milioni di avanzo! (*Applausi*).

DEL CROIX. Bisogna scriversi più spesso! (*Si ride*).

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. La lieve flessione dei cespiti, di cui ho parlato, si è manifestata in quasi tutti i servizi. L'Amministrazione segue, con vigile attenzione, il movimento delle entrate e cerca, nel medesimo tempo, di rendere maggiormente rigida la gestione delle spese, allo scopo di mantenere solide le basi del bilancio.

Non ho esitato perciò, nelle previsioni del 1931-32, di prevedere un avanzo netto di 72 milioni circa, che si confida verrà agevolmente raggiunto e anche largamente superato.

L'incremento dei servizi e l'istituzione di nuovi uffici, specialmente nei capoluoghi di provincia, creati con la legge del 1927, esigerebbero un aumento di personale anche diretto, mentre le naturali cessazioni dal servizio restringono sempre più il numero degli agenti.

L'Amministrazione procede, con ogni prudenza, alla parziale indispensabile sostituzione dei cessati e pertanto, d'accordo col Ministero delle finanze, si è per ora limitata ad assumere, dopo averli convenientemente istruiti, 205 giovani avanguardisti che hanno seguito appositi corsi serali di istruzione.

La meccanizzazione dei servizi postali è in atto e prosegue rapidamente con la dovuta ponderazione e valutazione economica. Come vi è noto, anche in Italia si è cercato e si cerca, costruendo appositi impianti nella sede stessa delle grandi stazioni ferroviarie, di far compiere il servizio di smistamento delle corrispondenze non più nei palazzi postali delle città, talvolta situati in posizione eccentrica, ma nelle stesse stazioni, evitando inutili trasporti ed accelerando il servizio.

Tale sistemazione, che è in atto a Roma ed a Napoli, avrà la sua tipica applicazione nello stabilimento postale attiguo alla nuova stazione di Milano, nel quale si stanno predisponendo impianti speciali di meccanizzazione, dei tipi tecnicamente più idonei e che, dopo appositi studi ed esperimenti, sono stati maggiormente perfezionati, in modo da dotare gli uffici postali della stazione anzidetta di attrezzature meccaniche che possono dirsi perfette.

Il risparmio postale procede costantemente nella ascesa, tanto che il credito dei libretti a risparmio e dei buoni fruttiferi è aumentato, in un anno, di 804 milioni di lire, non compresi gli interessi dell'anno scorso, da capitalizzare.

Un sentito miglioramento si è avuto nel gennaio scorso: infatti soltanto in questo mese i crediti dei depositanti si sono portati da

12 miliardi e 582 milioni a 12 miliardi e 924 milioni di lire, con un aumento di 342 milioni.

Il servizio telegrafico viene esteso progressivamente in relazione all'incremento, favorito dal Regime, della attività rurale della popolazione ed allo estendersi delle zone periferiche dei grandi centri. Nel secondo semestre del 1930 sono state attivate altre 56 ricevitorie telegrafiche.

Gli oneri delle installazioni e della manutenzione e la mitezza delle tariffe rendono il conto telegrafico fortemente passivo per l'Amministrazione postale. Nondimeno essa, nell'interesse della Nazione, sviluppa e migliora costantemente le comunicazioni, specie quelle delle grandi distanze utilizzando i più recenti progressi della tecnica ed estendendo l'uso degli apparati celeri.

È anche in corso la installazione in Roma di un apparato per la trasmissione delle immagini a distanza, che corrisponde con i maggiori centri esteri.

I servizi radio formano oggetto di costante e attenta cura. In sede di discussione del bilancio in corso, dissi dell'avviata costituzione in Coltano del nuovo centro multiplo di radio-comunicazioni marittime. Il centro stesso, attivato nel luglio scorso al servizio ad onde corte con le navi, è stato fornito anche di altri impianti per renderlo pienamente efficiente. L'attrezzamento ad onde medie e corte sarà perfezionato con la sistemazione di appositi modulatori radiotelefonici, che sono stati già commessi e che permetteranno le conversazioni tra le centrali telefoniche del Regno ed i maggiori transatlantici da passeggeri.

Sono stati già eseguiti, su alcune navi principali, gli impianti di apparecchi trasmettenti ad onda corta mercè i quali è possibile la corrispondenza bilaterale col centro di Coltano da qualsiasi lontano mare.

Gli impianti radiogoniometrici possono considerarsi ultimati per le navi che ne avevano maggior bisogno. Centotrentotto debbono ancora essere installati, ma quasi tutti su navi momentaneamente in disarmo.

In armonia con l'importanza e con le maggiori esigenze dello sviluppo dei servizi radio-elettrici di bordo, sono state testè emanate nuove norme tecniche dirette ad assicurare il regolare e costante svolgimento dei servizi stessi.

Ed in conseguenza dei compiti più gravi ed importanti che si richiedono agli operatori, è stato provveduto a più accurati e nuovi programmi di esame per il rilascio dei certificati di radio-telegrafista.

I servizi telegrafici e radio, dati in concessione alle Società Italcable, Italo-radio ed E. I. A. R., procedono armonicamente con le direttive segnate dal Governo.

L'Italcable ha realizzato nuove e celeri comunicazioni dirette con il Belgio; l'Italo-radio ha fatto altrettanto con i Paesi Bassi ed ha iniziato un notevole miglioramento tecnico nei suoi impianti, applicando i sistemi a fascio ed esaminando la possibilità di realizzare la radiotelegrafia in alcune delle comunicazioni a grandissima distanza.

L'E. I. A. R. prosegue l'attuazione del programma che accennai nel mio precedente discorso alla Camera allo scopo di assicurare una buona audizione in tutte le regioni del Regno e in particolare nelle zone rurali. Il servizio di radio-diffusione progredisce anche esso ed avrà più larghe simpatie nel pubblico quando, completata la rete delle stazioni nazionali e perfezionati tutti gli impianti, saranno eliminate alcune lacune ora esistenti.

Sui risultati conseguiti nello scorso esercizio dalla Azienda di Stato dei servizi telefonici, ha già ampiamente riferito l'onorevole relatore. L'incremento rilevato si manifesta anche nell'esercizio corrente, e in misura forse più sensibile. Tale aumento è certamente dovuto al miglioramento delle comunicazioni sia interurbane che internazionali. A proposito di queste ultime, è da osservare infatti che i 26 circuiti, tutti aerei, che si avevano nel 1925 e che permettevano relazioni soltanto con sei Nazioni, sono oggi divenuti 88, di cui 49 in cavo. Gli Stati corrispondenti sono oggi 38, di cui 9 extra-europei.

Dal luglio 1930 al marzo 1931 sono state effettuate oltre 776 mila conversazioni internazionali con un incremento, rispetto allo stesso periodo dell'esercizio 1927-28, di oltre 229 mila conversazioni, ossia del 42 per cento.

Il programma tracciato dalla Azienda può considerarsi compiuto per quanto riguarda la posa del cavo dell'Italia centrale e settentrionale. Esso sarà quanto prima attivato nella parte orientale della penisola, dando modo di completare la sistemazione delle comunicazioni di quasi tutte le città delle tre Venezie con il resto del Paese.

L'Azienda, come riferisce il relatore, ha anche iniziato il lavoro di posa del cavo meridionale che, allacciandosi a Napoli al cavo già in esercizio, si spingerà fino alle Puglie e in Sicilia.

Preoccupata dello stato attuale delle comunicazioni con queste due regioni, l'Azienda ha provveduto intanto a migliorarle mercè

l'adozione di comunicazioni ad onde vettrici tra Roma e Bari e fra Roma e la Sicilia. Quella interessante Bari è già in funzione da qualche giorno con ottimi risultati.

Le comunicazioni con la Sardegna, realizzate, come è noto, mediante un impianto radio-telefonico, per quanto rappresentino un notevole passo nelle relazioni fra l'Isola e il Continente, non possono ancora dirsi perfette. La Compagnia che ha provveduto all'impianto sta studiando per apportare all'impianto stesso modifiche e perfezionamenti che lo rendano sempre più idoneo e per evitare per quanto è possibile le influenze delle variazioni atmosferiche.

L'Amministrazione, per meglio assicurare il servizio, provvederà, come è noto, anche alla posa di un cavo sottomarino tra Fiumicino e Golfo Aranci, che è in corso di costruzione.

L'attrezzatura della grande rete interurbana assumerà in avvenire proporzioni sempre più adeguate alle esigenze dei traffici interni e con l'estero. Ma perchè ad un'opera così vasta corrisponda quell'effettivo aumento di traffico che può e deve rappresentare una adeguata remunerazione agli ingenti capitali impiegativi, occorre che di pari passo si sviluppino, entrando sempre più nell'uso comune, il servizio telefonico urbano.

Il sensibile miglioramento apportato con la diffusione del sistema automatico nei piccoli e grandi centri, sistema già in vigore in 34 capoluoghi di provincia ed in oltre 130 centri minori, con circa 200 mila numeri, l'adozione di tariffe speciali per le categorie meno abbienti ed il grande sviluppo assunto dai servizi accessori hanno già dato degli apprezzabili risultati.

Il numero degli abbonati, che era di circa 150 mila nel 1925, salì ad oltre 161 mila nel 1926, a circa 185 mila nel 1927, ad oltre 200 mila nel 1928, per raggiungere la cifra di 237 mila nel 1929 e quella di 270 mila al 30 giugno 1930.

È da ritenere che, malgrado la crisi, la progressione continui, come la cifra di oltre 290 mila abbonati raggiunta in questi ultimi mesi lascia fondatamente sperare.

Marina mercantile. La marcia faticosa intrapresa dagli Stati per la loro ricostruzione postbellica, e che faceva registrare sia pure lievi percentuali di progresso nel corso degli scambi dal 1921 in poi, ha subito un movimento retrogrado nel 1930; movimento che, secondo gli studiosi, ha determinato, nei primi 10 mesi del 1930, una contrazione dell'8 per cento in rapporto al volume del commercio mondiale del corrispondente periodo del 1929.

In misura diversa tutti i continenti sono investiti dalla contrazione; paesi agricoli e paesi industriali, paesi ad economia più evoluta e paesi meno progrediti ne soffrono tutti più o meno intensamente. La Francia, tra le nazioni più fortunate, registra, nel 1930, sul 1929, una contrazione di oltre il 12 per cento nel valore delle importazioni ed esportazioni, la Germania del 16,9; l'Inghilterra del 17,3; gli Stati Uniti del 28,4; l'Egitto del 30; la Polonia del 36 per cento.

La crisi si è ripercossa con violenza sulle due grandi vie internazionali marittime: Suez, difatti, ha segnato un regresso del 17,4 per cento sulla massa delle merci in transito e del 5,4 per cento sul tonnellaggio transitato; Panama, una riduzione del 3,61 per cento sul tonnellaggio di stazza transitato, e del 13 per cento circa sul tonnellaggio delle merci. Ciò documenta il gravissimo squilibrio fra il volume di stiva transitato e le merci trasportate; indice non dubbio della più scarsa utilizzazione della capacità di carico delle navi.

Naturalmente la crisi ha avuto ripercussione sulla marina del nostro paese, il quale ha visto declinare i traffici nei porti ed aumentare il numero delle navi in disarmo. Regresso portuale che, per altro, è rimasto contenuto durante il 1930 entro limiti modesti: poco più di 1 milione di tonnellate di merci, pari a 3,57 per cento rispetto al 1929.

Cifre invero non eccessive, specialmente qualora si ponga mente che altri complessi portuali sono stati ben più duramente colpiti: citerò ad esempio i porti inglesi e quelli argentini, che normalmente danno tanto alimento al naviglio e dai quali proviene gran parte delle nostre importazioni: i primi segnano una riduzione del 6,2 per cento, mentre il traffico degli altri cade nella misura del 34,2 per cento. Si aggiunga che i tre grandi scali del Nord Europa — termometri ultra sensibili della situazione — hanno perduto nel 1930, complessivamente, ben 10 milioni e 600 mila tonnellate di traffico merci, segnando una caduta: Amburgo del 9,3 per cento; Rotterdam del 9,7 per cento; Anversa del 22,9 per cento.

Spiacevoli constatazioni, ma non soverchie preoccupazioni derivano dunque dai dati statistici che ho indicato, relativamente al regresso del traffico nostro.

La diminuita richiesta di stiva ha funestato coi disarmi tutto il naviglio mondiale che, per quasi 11 milioni di tonnellate lorde, è oggi inoperoso nei porti. E la nostra flotta da carico non poteva non essere anch'essa duramente colpita nella sua utilizzazione. Le

navi a propulsione meccanica in disarmo, per cause varie, nei porti del Regno od in porti stranieri sono oggi 148 per tonnellate 535,075 e 79 velieri per tonnellate 8306, ossia globalmente il 15,55 per cento del tonnellaggio totale; o, onorevole Costamagna, il 18,18 per cento del naviglio da carico sia a propulsione meccanica che a vela.

Nè l'ingente massa di tonnellaggio in disarmo nel mondo è valsa ad arrestare il tracollo dei noli, che ancora oggi sono di circa il 15 per cento inferiori a quelli dell'ante-guerra.

Devo qui porre in rilievo le benemeritenze dei nostri armatori, che, con parsimonia e sacrificio, resistono all'aspro cimento, ed anzi dimostrano non attenuate quelle doti di intraprendenza, per cui si sono sempre segnalati nel mondo.

Prova concreta di ciò è data dalla consistenza del nostro naviglio a propulsione meccanica, che da 3.212.302 tonnellate lorde al 1º gennaio 1930, è passato a 3.335.473 tonnellate al 1º gennaio di quest'anno, con un aumento del 3,6 per cento.

Non intendo attribuire a questa cifra un valore eccessivo, ma essa è certo confortante, come semplice indizio di vitalità, al confronto del 2,2 per cento dell'aumento stesso del traffico mondiale.

La grave situazione ha fatto pullulare nel mondo — ancor più che in passato — progetti risolutivi, che richiederebbero l'unanime consenso degli Stati e l'accordo dei disparati interessi di tutti gli armatori al fine di porre in disarmo o di condannare alla demolizione una quota del naviglio esistente. Anzichè comodamente adagiarsi nell'illusione di internazionalismi irrealizzabili, ha preferito il Governo di fare quanto nelle circostanze gli era possibile per fronteggiare il problema essenziale e sostanziale della marina da carico, che si identifica con la riduzione del costo di esercizio. Ed ha alleggerito il gravame di prescrizioni non sostanzialmente necessarie, prevedendo anche alla revisione delle norme della sicurezza della navigazione, in modo da ridurle a quelle vigenti per la bandiera britannica; ha reso meno onerosa la vigilanza del Registro Italiano; ha ridotto le tariffe delle operazioni portuali; ha prorogato le tasse di ancoraggio pagate dalle navi in disarmo; ha promosso nuovi accordi con altri Stati per l'esonero dalla doppia imposizione sui profitti marittimi. In quest'opera di riduzione dei costi, alla quale si è dedicato il Governo, hanno anche, con alto spirito e larga visione dei comuni interessi, concorso i marittimi e i la-

voratori portuali, ed io sono lieto di rivolgere loro e ai loro capi sindacali un caldo elogio. Mi auguro che in altri campi — specialmente fra caricatori e armatori — più intensa si manifesti quella collaborazione che è l'anima e la forza del Regime.

Ho sentito portare altre proposte di sgravi finanziari, per la marina da carico. Io non saprei evidentemente nè da quale parte cominciare a fare degli sgravi verso la marina libera; nè quanto meno potrei in questi momenti consigliare al Capo del Governo e al Ministro delle finanze un intervento di tal genere.

La situazione che ho prospettato non ha d'altra parte distolto il Governo dal promuovere il rafforzamento della nostra bandiera sotto il punto di vista della qualità del naviglio.

Se, per quanto riguarda le navi da carico, in periodo di depressione bisogna ricorrere al disarmo ed all'attesa, per le navi di linea questi espedienti non sono possibili. Chi lascia una linea che ha ragione di essere in correnti di traffico permanenti sol perchè circostanze transitorie rendono più tenue il flusso di tali correnti, vede subito preso il suo posto da altre iniziative. Mentre per le navi da carico si ha un mercato mondiale, e chi ne ha bisogno ne trova sempre pronte per l'acquisto, le navi da passeggeri e miste devono essere espressamente costruite per le rispettive destinazioni, e i loro piani richiedono maturi studi ed accurata preparazione. Nè i tempi di magra, come quelli che il mondo attraversa, consentono che si abbandoni, senza gravissimo danno, quella trasformazione e quel miglioramento del materiale che è imposto dalla natura stessa dei servizi e dalla gara che non ha posa fra le varie bandiere. Chi sosta rimane indietro, è impreparato alla ripresa, è sopraffatto dai concorrenti.

Ora io sono in grado di assicurare la Camera che la bandiera italiana prosegue imperturbata nel suo cammino, mantenendo, e anzi migliorando, la sua posizione già cospicua nel mondo. (*Applausi*).

In cifre assolute il nostro Paese è preceduto soltanto dall'Inghilterra e dagli Stati Uniti per numero e tonnellaggio di navi di velocità superiore alle 18 miglia, ed in cifre relative, in proporzione, cioè, del complessivo tonnellaggio di cui ciascuna marina dispone, la nostra flotta ha la più alta percentuale fra tutte le marine (Italia 8,66 per cento; Germania 6,37 per cento; Gran Bretagna 4,50 per cento; Francia 4,11 per cento; Stati Uniti 3,30 per cento).

Questa posizione, della quale dobbiamo vivamente rallegrarci, sarà resa presto anche più ferma con l'entrata in servizio dei due supertransatlantici ora in corso di costruzione in Liguria e a Trieste: il *Rex* ed il *Conte di Savoia*, che avranno una stazza lorda unitaria superiore alle 45 mila tonnellate ed una velocità superiore alle 27 miglia.

Quattro nuove motonavi da carico, in questi ultimi mesi entrate in servizio, rappresentano, per la loro velocità di circa 16 miglia, un notevole progresso nei nostri rapporti con l'India ed hanno anche un ottimo impiego, nonostante la crisi del traffico.

È con viva soddisfazione che io accenno a queste iniziative, le quali sono venute a dare la riprova del giusto indirizzo seguito dal Governo fascista quando, a stimolarle, provvide alla creazione dell'Istituto di Credito Navale ed alla istituzione del compenso di armamento per la costruzione di navi di elevata velocità. E molto ancora mi attendo da questi provvedimenti che sono ispirati alla accertata costante evoluzione del traffico, il quale si va allontanando dalla nave errante in cerca di carico completo, e tende sempre più verso la nave di linea, preferendo le linee meglio servite.

Il miglioramento del materiale navale, che si esplica nella maggiore efficienza, è il risultato di un'opera continua ed assidua di assistenza e di vigilanza. Basterà forse un solo dato sintomatico per farlo apprezzare: la notevole diminuzione dei sinistri marittimi (perdite totali). Difatti la quota della marina italiana sul proprio tonnellaggio si è ridotta da 1,07 nel 1929 a 0,27 nel 1930; percentuale più bassa di quella che si riscontra in tutte le altre marine eccetto l'americana, con 0,25 per cento.

In quanto ai cantieri, l'onorevole relatore ha accennato alla potenzialità produttiva di essi in relazione alla massa possibile delle ordinazioni. Certamente il Governo, che ha appoggiato le concentrazioni già attuate, darebbe eguale patrocinio ad altri eventuali raggruppamenti; ma, fedele alla sua politica in questo campo, esso attende che il movimento si determini nel seno stesso dell'industria. Soltanto in questo modo si avrà la garanzia di un'azione decisa e rispondente ai reali bisogni dell'industria.

Devo alcune risposte all'onorevole Dentice, il quale ha rivolto varie domande che non riguardano le attribuzioni del mio Ministero.

La visita medica nei porti è nelle attribuzioni della Sanità pubblica, alle dipendenze del Ministero dell'interno. I suoi la-

menti, che poi non sono tutti giustificati, o che per lo meno sentono un po' l'esagerazione passionale con la quale egli li ha svolti, saranno fatti presenti a Sua Eccellenza il Ministro dell'interno, Capo del Governo.

Anche in fatto di fitopatologia si è un po' esagerato. È giustissimo, ed io sono con l'onorevole Dentice per dare il libero transito a tutte le banane (*Si ride*) di questo mondo e anche a tutte le arance di Soria, e credo che con me sia consenziente Sua Eccellenza De-Bono per quanto può avere attinenza all'importazione delle banane somale. Per questo faremo tutte le relative richieste a Sua Eccellenza il Ministro dell'agricoltura, il quale si dimostra non molto propenso all'abolizione delle misure fitopatologiche. (*Si ride*).

Ma un'altra cosa ha domandato l'onorevole Dentice, in relazione a quello che egli chiama il fatto del dollaro. E qui richiamo l'attenzione del collega delle finanze. Penso che l'onorevole Dentice voglia forse riferirsi al mutuo ottenuto dal Consorzio di credito delle opere pubbliche per la costruzione delle navi, per il quale fu garantito il corso dei cambi dallo Stato. Su questo l'onorevole Dentice m'insegna che quando si domanda una garanzia di cambio, le eventualità sono due anche per chi lo richiede; o che vada bene o che vada male. Siccome, in via eccezionale, questa volta è andata bene allo Stato, voglia l'onorevole Dentice rassegnarsi e subire la sorte che è la sorte di tutti. Dice un proverbio: Fammi indovino e ti farò ricco.

All'onorevole D'Annunzio io esprimo tutta la mia riconoscenza per l'elevato ed erudito discorso pronunziato in quest'aula riguardo all'educazione marinara della gioventù che vuol cimentarsi nella vita perigliosa del mare. Egli, con elevate parole, ha fatto la storia mondiale (*Si ride*) delle navi-scuola, e ha concluso che il Governo italiano segue la strada che egli desiderava.

L'onorevole Barni, che ha parlato oggi, ha dichiarato che tutto in materia di previdenza per la gente di mare è stato fatto coi contributi delle Federazioni; ha, però, dimenticato che le pensioni per la gente di mare di cui ci ha letto l'importo, così notevolmente aumentato, rappresentano un sacrificio totale fatto dallo Stato in riconoscimento delle benemerienze della gente di mare. (*Applausi*). Ed è una prova, onorevole Barni, della considerazione con la quale, il Capo del Governo ha voluto venire incontro alla gente del mare, ora disciplinata e rientrata totalmente nel sentimento nazionale. (*Applausi*).

L'onorevole Castellino, con tanta competenza, ha ieri parlato dei sistemi e dei mezzi di esercizio dei porti. Ha effettivamente detto che, da quando Italia è Italia, molti hanno promesso a Napoli, ma nessuno ha mantenuto, se non con la presenza al Vomero in qualche banchetto, o con qualche orazione con versamento di lacrime, od infine con qualche luminaria alla vigilia di un voto importante alla Camera o di un'elezione generale.

Egli ha proclamato che il Governo fascista, auspice il suo Capo, è stato l'unico nella storia a considerare effettivamente e positivamente la funzione marittima napoletana.

Ciò è dimostrato da quanto si è fatto per il porto di Napoli. Ma, onorevole Castellino, è proprio questo il porto che, nel momento attuale, versi più lacrime?

Se il movimento ferroviario è indice del movimento totale del porto, è bene, onorevole Castellino, ella sappia che il porto di Napoli è forse l'unico porto che registra talvolta, insieme a Civitavecchia, un aumento di traffico rispetto a quello dell'anno scorso.

Ho qui, onorevole Castellino, tutti i rapporti che mensilmente l'Amministrazione ferroviaria manda a Sua Eccellenza il Capo del Governo nei riguardi del movimento portuale. Ebbene, senza riferirmi agli altri mesi, ma soltanto all'aprile del 1931, questi sono i risultati riassuntivi: a Genova si è verificata una diminuzione nel carico di merci del 20,42 per cento; a Venezia del 34,35 per cento; a Trieste del 10,10 per cento; a Fiume del 25,02 per cento, a Savona del 22,53 per cento; a Livorno del 23,82 per cento; a Napoli si è avuto invece un aumento del 30,55 per cento ed a Civitavecchia del 12,80 per cento.

Credo di interpretare il pensiero del Capo del Governo assicurando l'onorevole Castellino che i problemi marittimi e portuali di Napoli sono da lui fedelmente seguiti col suo occhio vigile e benevolo verso quella benemerita città. (*Applausi*).

Conclusione, o camerati! L'armamento italiano, faticosamente nel campo della marina libera, meno faticosamente, ma pur sempre in difficoltà serie, per le navi di linea e per le navi transatlantiche, prosegue nella sua via; e, ringraziando Iddio, gravi disastri come quelli che abbiamo veduto prodursi in qualche marina più progredita della nostra, non sono avvenuti e non credo avverranno!

Onorevoli camerati! Ho finito la esposizione delle attività delle Amministrazioni che sono affidate alle mie cure.

Se i giorni che viviamo sono durissimi per tutti, nel mondo, nessuno certo pretenderà che siano facili per noi. E nessuno certo pretenderà che siano facili per le amministrazioni alla mia dipendenza, che, nella loro sintesi, esprimono l'attività agricola, commerciale ed industriale della Nazione.

Alla Giunta del bilancio, e particolarmente ai suoi relatori, camerati Fier, Perna e Bianchini, che, dopo avere esaminati attentamente e discussi i diversi servizi, hanno avuto parole di elogio per la tempestività dei provvedimenti presi, io devo esprimere la riconoscenza dei miei collaboratori e mia. Assicuro la Giunta e la Camera che, malgrado le difficoltà dell'ora, l'Amministrazione attenderà sempre, ed in ogni modo, al miglioramento dei pubblici servizi che le sono affidati.

Durare e costruire sono parole care al nostro Capo! Durare: duriamo; e duriamo in ottima salute grazie al Cielo (*Si ride*) e senza la minima alterazione di polso in ogni momento. Costruire: costruiamo, malgrado tutto, attivamente, in ogni campo: in mare e in terra.

Pur tralasciando le opere minori, ricorderò che al 1º luglio sarà inaugurato quel complesso di stabilimenti postali e ferroviari che i più chiamano la nuova stazione di Milano, la quale, capitello più capitello meno — nessun architetto ottenne al completamento della sua opera il pieno consenso degli artisti — resta ed è la più grande stazione europea; ma essa è solo una parte del grande riordinamento ferroviario di Milano, che, permettendole un maggiore respiro edilizio, assicura al più grande centro ferroviario italiano quell'ampliamento di impianti e quella perfezione di mezzi tecnici che garantiscono il suo sviluppo commerciale nel modo più perfetto (*Approvazioni — Applausi*).

Mentre si ultimano gli allacciamenti delle reti telegrafiche e dei cavi telefonici nel nord d'Italia, già si posa il cavo telefonico che unirà Napoli con Bari e la Puglia e, attraverso la Calabria, unirà Palermo e la Sicilia al resto della grande rete telefonica italiana che, si noti bene, il Regime non ha riordinato, ma ha costruito di sana pianta (*Vivi applausi*). Sono stati costruiti dal Regime o sono in costruzione 50 palazzi postali per migliorare ovunque la dignità di questo importante servizio statale e centinaia di edifici, i quali debbono concorrere ad assicurare l'abitazione alle famiglie del personale postale e ferroviario, nella vita talvolta nomade, che il servizio loro impone.

In mare. Mentre — come vi ho detto — nel prossimo mese di giugno una nuova moto-

nave, di ventuno miglia di velocità, si unirà alle sorelle del Tirreno, per mantenere il primato sulle linee d'Egitto — intendo riferirmi alla motonave « Victoria », del Lloyd Triestino — nel prossimo mese di luglio da Genova sarà lanciato in mare il « Rex » della Navigazione Generale Italiana, dopo pochi mesi il Lloyd Sabauda lancerà in mare da Trieste il « Conte di Savoia ». E mentre si attende a questi vari, già si pensa a non lasciare deserti gli scali sui quali sono stati costruiti questi capolavori della marina mercantile fascista.

Onorevoli camerati, in piena disciplina e pur attraverso tutte le difficoltà dell'ora, per volontà del nostro Capo, la Nazione così si attrezza, per avere la parte di benessere che le spetta non appena il sole tornerà a splendere sulle attività umane! (*Vivissimi, generali, reiterati, prolungati applausi. Moltissime congratulazioni*).

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

Se ne dia lettura.

ALDI-MAI, segretario, legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932. — 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 ed assegni vari di carattere continuativo (Spese fisse), lire 1,320,000.

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 70,000.

Capitolo 3. Premi di operosità e di rendimento agli ufficiali ed ai sottufficiali destinati a prestar servizio nell'Amministrazione centrale della marina mercantile, lire 17,500.

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 — Spese

varie inerenti al funzionamento delle Commissioni d'inchiesta sui sinistri marittimi (copia di atti, traduzioni, periti legali, ecc.), lire 90,000.

Capitolo 7. Ispezioni e missioni nell'interesse dei vari servizi dell'Amministrazione centrale, lire 19,000.

Capitolo 8. Spese di telegrammi (*Spesa obbligatoria*), lire 100,000.

Capitolo 9. Spese di liti, e di arbitraggi (*Spesa obbligatoria*), lire 13,000.

Capitolo 10. Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti, lire 117,000.

Capitolo 11. Spese casuali, lire 6,000.

Capitolo 12. Fitto di locali e canoni d'acqua — Manutenzione e pulizia dei locali, lire 300,000.

Capitolo 13. Spese per le statistiche concernenti i servizi della marina mercantile (articolo 3 del Regio decreto 27 maggio 1929, n. 1285), *per memoria*.

Capitolo 14. 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 15. Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 7,500,000.

Capitolo 16. 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 17. Spese per l'estrazione dei galleggianti sommersi (*Spesa obbligatoria*), *per memoria*.

Capitolo 18. Vigilanza sulla pesca, lire 180,000.

Capitolo 19. 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 20. 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) — Spese varie per soccorsi eventualmente prestati a navi pericolanti (articolo 122 e 190 del Codice per la marina mercantile) — Spese per assistenza e rimpatrio di marinai nazionali ed esteri abbandonati ed indigenti sbarcati all'estero da navi nazionali (articoli 56, 75 e 114 del

Codice per la marina mercantile) (*Spesa obbligatoria*), lire 240,000.

Capitolo 21. Quota di concorso nella spesa di vigilanza dei ghiacci nel nord Atlantico (Convenzioni di Londra 20 gennaio 1915 e 31 maggio 1929) (*Spesa obbligatoria*), lire 265,000.

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, indennità militare ed assegni vari di carattere continuativo, lire 7,660,000.

Capitolo 24. Sott'ufficiali delle Capitanerie di porto — Stipendi, paghe, indennità militare ed assegni vari di carattere continuativo, lire 3,190,000.

Capitolo 25. Personale d'ordine delle capitanerie di porto e personale di ruolo già in servizio nelle nuove provincie — Stipendi ed assegni vari di carattere continuativo (*Spese fisse*), lire 3,620,000.

Capitolo 26. Incaricati marittimi e delegati di spiaggia — Inservienti locali di porto — Retribuzioni — Indennità di reggenza di uffici di porto — Assicurazioni sociali, lire 388,500.

Capitolo 27. Indennità di trasferta e di missione pel personale delle capitanerie di porto, lire 275,000.

Capitolo 28. Manutenzione e miglioramento dei fabbricati delle capitanerie di porto, lire 550,000.

Capitolo 29. Spese di ufficio per le capitanerie di porto, lire 169,500.

Capitolo 30. Indennità al personale, soprassoldi e assegni agli ufficiali e sottufficiali di porto ed ai militari del Corpo Reali equipaggi marittimi presso le capitanerie di porto — Spese varie per il corso dei sottotenenti di porto di nuova nomina presso l'Accademia navale di Livorno (Articolo 3 del Regio decreto 10 settembre 1923, n. 2068), lire 275,000.

Capitolo 31. Attrezzi, arredi, mobili e mezzi nautici per le capitanerie di porto — Corpi di guardia — Imbarcazioni — Illuminazione, riscaldamento consumo d'acqua, spese telefoniche e spese varie, lire 1,700,000.

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 50,000.

Capitolo 33. Sovvenzioni alle società assuntrici di servizi marittimi — Spese per l'assicu-

razione delle navi addette ai servizi marittimi sovvenzionati per le quali lo Stato abbia assunto l'onere del risarcimento in caso di perdita totale, lire 221,257,278.38.

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

Spese per la Milizia portuaria. — Capitolo 35. Stipendi, paghe e indennità agli ufficiali, sottufficiali e militi della Milizia portuaria; indennità eventuali ai predetti per servizi collettivi ed isolati fuori residenza; contributi per opere di previdenza e di assicurazione; indennità di rafferma e per funzioni di grado superiore; spese per la scuola allievi ufficiali e sottufficiali per educazione fisica; campi di istruzione e musica; vitto ed altre per la milizia stessa; provvista e manutenzione vestiario, lire 6,900,000.

Capitolo 36. Manutenzione, riparazione, adattamento, fitto di locali per il Comando gruppo legioni di Milizia portuaria e per i comandi dipendenti; spese di automezzi, casermaggio, armamento, munizionamento, mobili di ufficio, macchine da scrivere, ed altre per il funzionamento degli uffici, lire 1,000,000.

Capitolo 37. Sussidi al personale della Milizia portuaria, lire 20,000.

Capitolo 38. Premi di operosità e di rendimento al personale della Milizia portuaria, lire 17,500.

Spese per i servizi dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili. — *Spese generali.* — Capitolo 39. Personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e dei Circoli ferroviari d'ispezione — Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo (*Spese fisse*), per memoria.

Capitolo 40. Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti meritevoli dell'Amministrazione centrale dell'Ispettorato e dei circoli ferroviari d'ispezione, lire 44,000.

Capitolo 41. 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 42. Indennità di trasferta, di traslocazione e diverse al personale di ruolo dell'Amministrazione centrale dell'Ispettorato e dei Circoli ferroviari d'ispezione, lire 980,000.

Capitolo 43. Spese per il servizio di copiatura a macchina, lire 35,000.

Capitolo 44. Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 450,000.

Capitolo 45. Manutenzione riparazione e adattamento dei locali, lire 22,500.

Capitolo 46. Spese d'ufficio per i Circoli ferroviari d'ispezione, lire 200,000.

Capitolo 47. Spese relative al servizio delle automobili, lire 340,000.

Capitolo 48. Spese per studi di carattere tecnico e per ricerche sperimentali, lire, 14,000.

Capitolo 49. Spese telegrafiche per l'interno e per l'estero e spese telefoniche, lire 60,000.

Capitolo 50. Spese per il funzionamento e la manutenzione della biblioteca, lire 3,000.

Capitolo 51. Spese per liti e per arbitrati (*Spesa obbligatoria*), lire 20,000.

Capitolo 52. Spese causali, lire 7,500.

Capitolo 53. Spese per le statistiche concernenti i servizi dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili (articolo 3 del Regio decreto 27 maggio 1929, n. 1285), per memoria.

Capitolo 54. Residui passivi eliminati ai sensi 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 55. Pensioni ordinarie per il personale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili (*Spese fisse*), lire 200,000.

Capitolo 56. 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 57. 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 58. Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles, lire 3,200.

Capitolo 59. 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, n. 1447, e decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303) (*Spesa obbligatoria*), lire 135,000,000.

Capitolo 60. 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 16,000,000.

Capitolo 61. 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 1,600,000.

Capitolo 62. 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 6,000,000.

Capitolo 63. Sussidi per l'impianto e l'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 14,000,000.

Capitolo 64. Sovvenzioni per la costruzione e l'esercizio di funivie in servizio pubblico (legge 23 giugno 1927, n. 1110) (*Spesa obbligatoria*), lire 300,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese per i servizi della marina mercantile*. — *Spese generali*. — Capitolo 65. Indennità temporanea mensile al personale di ruolo, avventizio e salariato, lire 100,000.

Capitolo 66. Ufficiali delle capitanerie di porto in aspettativa, in disponibilità, in congedo provvisorio e in posizione ausiliaria — Indennità e assegni (*Spese fisse*), lire 433,000.

Capitolo 67. Personale avventizio già in servizio nelle nuove provincie — Retribuzioni — Assicurazioni sociali, lire 110,000.

Capitolo 68. Stipendi, assegni ed indennità varie ad ufficiali della Regia marina (esclusi quelli delle capitanerie di porto) addetti all'Amministrazione centrale della marina mercantile, lire 250,000.

Spese diverse. — Capitolo 69. Compensi di costruzione, modificazione, trasformazione, riparazione e compensi daziari a favore dell'industria delle costruzioni navali (categoria I e II del Regio decreto 16 maggio 1926, n. 865). Compensi di armamento (legge 8 luglio 1929, n. 1176). Spese di visite e peri-

zie — Contributo dello Stato a favore del Registro italiano navale ed aeronautico (Regio decreto 11 novembre 1926, n. 2138) — Contributo nelle spese di funzionamento dell'« Ente vasca nazionale per le esperienze di architettura navale » e concorso nell'ammortamento del mutuo contratto con l'Istituto nazionale delle assicurazioni per provvedere alle spese d'impianto della vasca medesima. (Regio decreto 23 giugno 1927, numero 1429), lire 57,000,000.

Spese per i servizi dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili. — *Spese generali*. — Capitolo 70. Indennità temporanea mensile al personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e dei circoli ferroviari d'ispezione, lire 44,000.

Capitolo 71. Indennità di trasferta e competenze al personale straordinario, avventizio e assimilato, *per memoria*.

Capitolo 72. Indennità di trasferta al personale dell'Amministrazione centrale e dei Circoli ferroviari d'ispezione per opere di carattere straordinario, lire 90,000.

Capitolo 73. 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 d'ispezione e a funzionari di altre Amministrazioni dello Stato per la preparazione e direzione della esecuzione e collaudo delle opere pubbliche, lire 85,000.

Capitolo 74. Spese per l'acquisto di autoveicoli, lire 80,000.

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione. — Capitolo 75. Sussidi straordinari di esercizio, somministrazione di fondi per gestioni dirette a cura dello Stato, anticipazioni di spese per provvedimenti di ufficio — Spese diverse per ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna, lire 6,000,000.

Costruzione di strade ferrate. — Capitolo 76. 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 effettive*. — Spese per i servizi della marina mercantile:

a) Spese generali, lire 2,077,500.

b) Debito vitalizio, lire 7,504,000.

c) Spese per la marina mercantile, lire 2,320,000.

d) Spese per le capitanerie di porto, lire 17,828,000.

e) Spese per i servizi marittimi, lire 222,892,278.38.

j) Spese per la Milizia portuaria, lire 7,937,500.

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

a) Spese generali, lire 2,226,000.

b) Debito vitalizio, lire 210,000.

c) Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione lacuale, lire 172,916.700

Totale del Titolo I. Spesa ordinaria, lire 435,911,978.38.

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

a) Spese generali, lire 893,000.

b) Spese diverse, lire 57,000,000.

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

a) spese generali, lire 299,000;

b) ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione, lire 6,000,000;

c) costruzione di strade ferrate, lire 150 milioni.

Totale del Titolo II. Spesa straordinaria, lire 214,192,000.

Totale della categoria I. (Spese ordinarie e straordinarie), lire 650,103,978.38.

PRESIDENTE. *Riassunto per categorie.* — Categoria I. Spese effettive (ordinarie e straordinarie), lire 650,103,978.38.

Metto a partito questo totale.

(È approvato).

Passiamo al bilancio dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi.

ALDI MAI, *segretario*, legge:

Stato di previsione dell'Entrata dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932. — Tabella B. — Titolo I. *Entrata ordinaria.* — Sezione I. *Proventi dei servizi postali.* — Capitolo 1. Proventi del servizio della posta-lettere e dei pacchi, lire 655,000,000.

Capitolo 2. Prodotto della vendita dei rifiuti postali derivanti dalla corrispondenza e dai pacchi e somme nei medesimi rinvenute, lire 50,000.

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 400,000.

Capitolo 4. Ritenute mensili a carico del personale subalterno per la fornitura della divisa uniforme. (Regio decreto 11 giugno 1925, n. 1058), lire 500,000.

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 recuperi dipendenti da condanne da parte della Corte dei conti, lire 300,000.

Capitolo 6. Rimborsi dovuti da amministrazioni estere per i servizi postali — Rimborsi e concorsi diversi inerenti ai servizi postali, lire 10,000,000.

Capitolo 7. Entrate eventuali e diverse dei servizi postali, lire 4,500,000.

Capitolo 8. Proventi del servizio vaglia postali, lire 38,000,000.

Capitolo 9. Proventi del servizio dei conti correnti e degli assegni postali, lire 7,000,000.

Sezione II. *Proventi del telegrafo.* — Capitolo 10. Telegrafi, lire 131,000,000.

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. Rimborsi e concorsi inerenti ai servizi telegrafici, lire 4,000,000.

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

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

Capitolo 15. Proventi del servizio di radioaudizione circolare (Regio decreto 23 dicembre 1925, n. 1917), lire 500,000.

Sezione III. *Entrate varie.* — Capitolo 16. Rimborso della Cassa depositi e prestiti delle spese iscritte nel bilancio dell'Amministrazione postale telegrafica pel servizio delle Casse di risparmio postali, lire 24,706,000.

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

Capitolo 18. Prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste (Regio decreto n. 520 del 23 aprile 1925, articolo 24), *per memoria.*

Capitolo 19. 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 20. 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 21. 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 22. Affitti dovuti dai locatari delle case economiche ai sensi del Regio decreto 30 dicembre 1926, n. 2243, lire 400,000.

Capitolo 23. Economie accertate nella gestione dei residui passivi e da versare al Tesoro ad integrazione dell'avanzo netto degli esercizi precedenti, *per memoria*.

Titolo II. *Entrata straordinaria*. — Capitolo 24. Somme prelevate dalla parte ordinaria del bilancio della spesa dell'Azienda autonoma delle poste e telegrafi per la costruzione adattamento ed ampliamento di edifici ad uso dei servizi postali e telegrafici: 6ª delle 10 rate di cui all'articolo 1 del Regio decreto 1º luglio 1926, n. 1209, lire 10,000,000; 2ª delle 10 rate di cui alla legge 26 maggio 1930, numero 694, lire 5,000,000, lire 15,000,000.

Capitolo 25. Somma da prelevarsi dagli avanzi di gestione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi e da inscrivere nella parte straordinaria del bilancio della spesa dell'Azienda medesima per l'acquisto o la costruzione di case economiche per i funzionari ed agenti dell'Amministrazione postale-telegrafica (articolo 1 del Regio decreto 30 dicembre 1926, n. 2243) (6ª delle dieci rate), *per memoria*.

Titolo III. *Partite di giro*. — Capitolo 26. Prodotto della vendita dei francobolli applicati sui cartellini per il piccolo risparmio, mediante l'acquisto di buoni postali fruttiferi da parte degli iscritti ai diversi dopo-lavoro (Regio decreto 23 giugno 1930, n. 980), lire 5 milioni.

Capitolo 27. Imposte, tasse e ritenute erariali su stipendi e compensi vari al personale e su pagamenti a terzi, lire 55,000,000.

PRESIDENTE. *Riassunto*. Titolo I. *Entrata ordinaria*. — Sezione 1ª. Proventi dei servizi postali, lire 715,750,000.

Sezione 2ª. Proventi del telegrafo, lire 139,500,000.

Sezione 3ª. Entrate varie, lire 68,606,000.

Totale del titolo I. Entrata ordinaria, lire 923,856,000.

Titolo II. Entrata straordinaria, lire 15 milioni.

Titolo III. Partite di giro, lire 60,000,000.

Totale generale dell'entrata, 998,856,000 lire.

Metto a partito questo totale.

(È approvato).

ALDI-MAI, segretario, legge:

Stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932. — Tabella C. — Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Sezione I, § 1. *Stipendi, retribuzioni, compensi e indennità varie al personale dei servizi postali e dei telegrafi*. — Capitolo 1. Personale di ruolo — Stipendi, supplementi di servizio attivo e aggiunta di famiglia, (*Spese fisse*), lire 334,000,000.

Capitolo 2. Avventizi e loro assimilati — Personale con contratto a termine — Retribuzioni di prestazione temporanee — Retribuzioni di supplenti presso le direzioni e il Ministero e presso gli uffici di 1ª classe, lire 9,700,00

Capitolo 3. Indennità temporanea mensile al personale straordinario avventizio ed assimilato — Indennità temporanea ai fattorini telegrafici in sostituzione di agenti subalterni effettivi, lire 85,000.

Capitolo 4. Compensi per maggiori prestazioni oltre il normale orario d'ufficio nei servizi esecutivi e per lavori a cottimo lire 26,200,000.

Capitolo 5. 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 1,500,000.

Capitolo 6. 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 150,000.

Capitolo 7. Compensi per incarichi, studi e servizi speciali ad estranei all'Amministrazione, lire 85,000.

Capitolo 8. Indennità per infortuni sul lavoro al personale postale-telegrafico ai termini del Regio decreto 14 gennaio 1926, n. 99 — Indennizzi per infortuni e danni, lire 490,000.

Capitolo 9. Indennità per missioni e per visite d'ispezione, lire 5,450,000.

Capitolo 10. Indennità di tramutamento, lire 620,000.

Capitolo 11. Spese per medicinali e per visite medico-fiscali nei casi di malattie comuni — Spese per visite mediche e per le prime ed immediate cure di assistenza medico-farmacologica nei casi d'infortunio sul lavoro. (Articolo 38 e 39 del Regio decreto 14 gennaio 1926, n. 99) — Spese per acquisto e riparazioni di cassette di pronto soccorso, per acquisto di materiali e presidi chirurgici — Spese per disinfezione di locali, vetture ed altre inerenti al servizio sanitario, lire 275,000.

Capitolo 12. Indennità per piccola manutenzione di apparati telegrafici, indennità di frontiera e per maneggio valori — Indennità di residenza disagiata al personale addetto negli uffici fuori del territorio nazionale (*Spese fisse*), lire 175,000.

Capitolo 13. Sussidi al personale di ruolo e fuori ruolo in attività di servizio e sussidi ad ex-funzionari, ad ex-agenti ed alle loro famiglie, vedove ed orfani, lire 435,000.

Capitolo 14. Spesa per il servizio di recapito dei telegrammi, degli avvisi telefonici, degli espressi postali e dei pacchi postali urgenti — Spese per la stampa di avvisi di aste andate deserte od annullate, lire 12,350,000.

Capitolo 15. Corresponsione 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 100,000.

Capitolo 16. Sussidio annuo dell'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 17. 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 450,000.

Capitolo 18. 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 1º gennaio 1925 alla data dell'effettiva applicazione del ruolo transitorio medesimo (*Spese fisse*), lire 100,000.

Capitolo 19. Versamento all'Istituto nazionale di mutualità e previdenza fra gli impiegati poste-telegrafici della metà delle ammen-de pecuniarie applicate al personale medesimo ed all'Istituto di assicurazione e previdenza per i titolari degli uffici di 1ª classe per ricevitori postelegrafici e per gli agenti rurali, costituito col Regio decreto 3 gennaio 1926, n. 37, della metà delle penali inflitte ai medesimi, lire 200,000.

Capitolo 20. Spesa per le forniture delle divise uniformi e dei camiciotti al personale dell'Amministrazione (Regi decreti 11 giugno 1925, n. 1058; 7 ottobre 1926, n. 1791; 2 agosto 1929, n. 1477), lire 1,500,000.

Capitolo 21. Spese varie per la Milizia postelegrafica (Regio decreto 16 luglio 1925, n. 1466 e legge 8 luglio 1929, n. 1373), lire un milione e 830,000.

Capitolo 22. Contributo fisso e 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, modificato dal Regio decreto 12 agosto 1927, n. 1545, lire 600,000.

§ 2. *Debito vitalizio*. — Capitolo 23. Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 75,000,000.

Capitolo 24. 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 25. Assegno temporaneo mensile ai funzionari ed agenti già appartenenti all'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 12,000,000.

Sezione II. *Stanziamenti propri dei servizi postali*. — § 1º. *Servizi postali*. — Capitolo 26. Indennità per servizio prestato in tempo di notte, lire 6,100,000.

Capitolo 27. Spese di liti, lire 25,000.

Capitolo 28. Pubblicazioni e rilegature per la biblioteca della Direzione generale delle poste e telegrafi, lire 15,000.

Capitolo 29. Retribuzioni ordinarie per i servizi rurali (*Spese fisse*), lire 37,700,000.

Capitolo 30. Spese complementari e straordinarie per i servizi rurali, lire 1,280,000.

Capitolo 31. Sussidi al personale dei servizi rurali, lire 400,000.

Capitolo 32. Spese per i servizi di trasporto delle corrispondenze e dei pacchi con accol-

latari e con incaricati provvisori e spese per servizi straordinari (*Spese fisse*), lire 40,700,000

Capitolo 33. Sussidi agli accollatari ed agli ex-accollatari dei servizi di trasporto con retribuzione non superiore alle lire 6,000 annue ed alle loro famiglie, lire 35,000.

Capitolo 34. 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, Indiana e Neerlandese — 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 9,000,000.

Capitolo 35. Esercizio della posta pneumatica, lire 3,800,000.

Capitolo 36. Spese per il trasporto degli effetti postali sulle linee di navigazione aerea, lire 250,000.

Capitolo 37. Spese per la vigilanza alle casse ed agli uffici principali provinciali, lire 30,000.

Capitolo 38. Indennità al personale che presta servizio negli uffici ambulanti e natanti ed ai messaggeri postali — Indennità al personale addetto agli uffici postali presso le stazioni ferroviarie e gli scali marittimi, lire 7,900,000.

Capitolo 39. Spese di mantenimento di carrozze postali, acquisto e manutenzione di carretti e di altri veicoli pel trasporto della corrispondenza e dei pacchi — Spese per l'illuminazione ed il riscaldamento dei veicoli adibiti al servizio postale sulle ferrovie — Acquisto e riparazione degli oggetti di corredo delle carrozze postali, lire 3,800,000.

Capitolo 40. Premio per la vendita di carte-valori postali esclusi i segnatasse, lire 5,720,000.

Capitolo 41. 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 675,000.

Capitolo 42. Spesa per il cambio della moneta aurea, *per memoria*.

Capitolo 43. Materiali ed utensili per il servizio della posta — Bollette da portalettere, distintivi per agenti postali — Insegne per uffici postali e postelegrafonici — 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 4,700,000.

Capitolo 44. Rimborso al Provveditorato generale dello Stato delle spese per la fabbricazione delle carte valori postali, dei libretti di risparmio e di riconoscimento e 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 45. 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 2,110,000.

Capitolo 46. Abbuoni e rimborsi diversi relativi ai servizi postali — Restituzione di somme indebitamente percepite dall'Amministrazione, lire 1,340,000.

§ 2. *Servizio dei risparmi*. — Capitolo 47. Spese di manutenzione e di migliorie nell'edificio delle Casse postali di risparmio in Roma a Piazza Dante (legge 9 febbraio 1911, n. 76), lire 65,000.

Capitolo 48. 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 49. Versamento alla Cassa dei depositi e prestiti delle somme recuperate per frodi e danni di altra natura inerenti al servizio dei risparmi postali, lire 100,000.

Capitolo 50. Compensi per il lavoro a cottimo inerente alla assegnazione dei premi a favore dei titolari dei libretti nominativi delle Casse di risparmio postali ed ai possessori di quelli al portatore, nel Regno, lire 60,000.

Capitolo 51. Compensi ai ricevitori postali e ai titolari degli uffici di 1ª classe e delle agenzie per le operazioni relative al servizio dei buoni postali fruttiferi, lire 2,500,000.

Capitolo 52. Premi annui ai ricevitori postali, al personale di ruolo delle poste, escluso quello dell'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 53. Compensi ai ricevitori postali degli uffici nei quali siasi 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*.

§ 3. *Servizio dei conti correnti e degli assegni postali*. — Capitolo 54. Compensi per maggior lavoro al personale di ruolo ed avventizio, lire 490,000.

Capitolo 55. 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 dei conti correnti ed assegni postali, lire 10,000.

Sezione III. *Stanziamenti propri del servizio dei telegrafi*. — Capitolo 56. Indennità per servizio telegrafico in tempo di notte ed eventuale semaforico, lire 2,300,000.

Capitolo 57. Spesa per la corresponsione dei premi per superlavoro ai telegrafisti scelti ed ai dirigenti e capi gruppo di apparati speciali, lire 700,000.

Capitolo 58. Spese di liti, lire 10,000.

Capitolo 59. Pagamenti e rimborsi alle Amministrazioni estere ed alle compagnie e società private italiane ed estere per lo scambio della corrispondenza telegrafica e radio-telegrafica — Spese di cambio, lire 21,250,000.

Capitolo 60. 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 1923, n. 247. lire 21,000,000.

Capitolo 61. Abbuoni e rimborsi diversi relativi ai servizi telegrafici, lire 250,000.

Capitolo 62. Spesa di esercizio e di manutenzione degli uffici dei telegrafi, e degli uffici fonotelegrafici 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 e per quelli dei circoli di costruzioni; placche per i berretti dei fattorini telegrafici di prima nomina e bolgette per i fattorini, lire 4,500,000.

Capitolo 63. 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 aeree e spese di locomozioni, lire 10,000,000.

Capitolo 64. Miglioramento graduale della rete telegrafica secondaria — Costruzione di nuove linee e posa di nuovi fili, lire 300,000.

Capitolo 65. Acquisto di materiali a reintegro di quelli prelevati dai depositi per l'esecuzione dei lavori fuori bilancio e per conto di terzi, lire 1,000,000.

Capitolo 66. Spese per la manutenzione di cordoni elettrici sottomarini — Indennizzo agli agenti per sciupio di abiti in dipendenza di lavori eseguiti in mare — Spesa per il servizio di guardapprodo dei cavi sottomarini, lire 2,250,000.

Capitolo 67. 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 radio-telegrafico pubblico — Spese per missioni, trasporto di materiale radio-elettrico e dazio di confine — Spese per la istruzione del personale e per acquisto di pubblicazioni interessanti i servizi radio-elettrici — Contributi a favore del Consiglio nazionale delle ricerche e di altri enti dello Stato nell'interesse dei servizi radio-elettrici, lire 650 mila.

Capitolo 68. Impianti 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 69. Impianto di ricevitorie telegrafiche e fono-telegrafiche; eventuale esercizio di ricevitorie telegrafiche e fono-telegrafiche provvisorie; impianto di linee elettriche a richiesta di diversi, ed esecuzione di altri lavori interessanti le linee telegrafiche, mediante concorso nelle spese; eventuale restituzione di somme anticipate in più del dovuto da comuni, da enti, da privati, per la

esecuzione d'impianti di ricevitorie telegrafiche e fono-telegrafiche, lire 900,000.

Capitolo 70. 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 letescrittori, lire 500,000.

Capitolo 71. Contributo dell'Amministrazione telegrafica italiana alle spese per le conferenze e comitati telegrafici e radio-telegrafici internazionali, lire 20,000.

Capitolo 72. 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 73. 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 — 9ª delle trentacinque annualità), lire 428,618.56.

Sezione IV. § 1º. Stanziamenti comuni ai servizi postali e telegrafici. — Capitolo 74. Indennità ai membri delle Commissioni per il personale delle ricevitorie; spese varie inerenti alle Commissioni stesse, lire 88,000.

Capitolo 75. Assegni fissi per spese di servizio ai direttori provinciali, ai direttori dei circoli di costruzioni ed ai titolari degli uffici principali (*Spese fisse*), lire 800,000.

Capitolo 76. 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 relative alla Amministrazione provinciale, lire 4,600,000.

Capitolo 77. Rimborso al Provveditorato generale dello Stato per spese d'ufficio, cancelleria, illuminazione, riscaldamento, trasporto e facchinaggio, fornitura e manutenzione di macchine da scrivere e calcolatrici, di mobili e di suppellettili relative all'Amministrazione centrale e per l'acquisto di carta da imballo, spago, ceralacca, paraffina, lire 2,330,000.

Capitolo 78. Rimborso al Provveditorato generale dello Stato delle spese per registri, carta, moduli, stampa e trasporti relativi, lire 10,130,000.

Capitolo 79. Spese per bollo straordinario di cambiali e per tasse di registro, lire 15,000.

Capitolo 80. Imposte erariali, sovraimposte comunali e provinciali e contributi locali vari gravanti sugli stabili di proprietà dell'Azienda postale-telegrafica, lire 500,000.

Capitolo 81. 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 radio-telegrafia — 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 70,000.

Capitolo 82. Retribuzione al personale delle ricevitorie, degli uffici di 1ª classe e delle agenzie (*Spese fisse*), lire 115,000,000.

Capitolo 83. 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 1,850,000.

Capitolo 84. Sussidi ai titolari ed ex-titolari di uffici di 1ª classe e di ricevitorie, ai loro genitori ed alle loro vedove ed orfani, lire 100,000.

Capitolo 85. 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 86. Concorso dell'Amministrazione nella spesa degli uffici internazionali, postale e telegrafico, a Berna — Acquisti di pubblicazioni estere interessanti i servizi postale-telegrafico amministrativi internazionali — Acquisto di buoni risposta, lire 150,000.

Capitolo 87. Trasporto di agenti dei servizi postali e telegrafici sui tramways-omnibus e sulle ferrovie metropolitane (*Spese fisse*), lire 1,300,000.

Capitolo 88. Contributo a carico dell'Amministrazione quale datrice di lavoro, per la assicurazione obbligatoria contro la invalidità la vecchiaia, la disoccupazione e la tubercolosi (Regi decreti nn. 3184 e 3158 del 30 dicembre 1923, Regio decreto 27 ottobre 1927, n. 2055) — Contributo per l'assicurazione contro le malattie del personale postale e

telegrafico nelle nuove provincie — Contributo a carico dell'Amministrazione per l'assicurazione del personale con contratto a termine (ausiliarie) ai sensi dell'articolo 7 del Regio decreto 6 gennaio 1927, n. 7, lire 2,400,000.

Capitolo 89. Manutenzione, restauro, adattamento ed ampliamento dei fabbricati ad uso dell'Amministrazione — Impianti completi di illuminazione, riscaldamento, ventilazione di suonerie elettriche e loro manutenzione — Pulizia generale dei fabbricati medesimi, spese di facchinaggio e per le piccole urgenti riparazioni fuori dell'ordinaria manutenzione — Costruzione di casotti e padiglioni in muratura o con altri sistemi — Armadi per materiali ed utensili per i guardafile, lire 4,000,000.

Capitolo 90. Spese casuali, lire 50,000.

Capitolo 91. Contributo nelle spese dell'Istituto centrale di statistica (articolo 3 del Regio decreto 27 maggio 1929, n. 1285), lire 3,000.

Capitolo 92. Fitti di locali di proprietà privata (*Spese fisse*), lire 3,600,000.

Capitolo 93. Fitti per locali provvisori, in circostanze straordinarie, lire 40,000.

Capitolo 94. Spese per la gestione delle case economiche da concedersi in affitto al personale dell'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), lire 100,000.

Capitolo 95. Spese pel funzionamento dell'Istituto sperimentale Sezione postale-telegrafica-telefonica, lire 130,000.

Capitolo 96. Spese per il funzionamento della scuola superiore di telegrafia e telefonia (articolo 11 del Regio decreto 19 agosto 1923, n. 2483), lire 70,000.

Capitolo 97. 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* — 28ª delle trentacinque annualità), lire 65,000.

Capitolo 98. 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* — 15ª delle venti annualità), lire 26,268.

Capitolo 99. Somma da inscrivere nella parte straordinaria del bilancio dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per la costruzione, l'adattamento e l'ampliamento

di edifici ad uso dei servizi postali e telegrafici: 6ª delle 10 rate di cui all'articolo 1 del Regio decreto 1º luglio 1926, n. 1209, lire 10 milioni; 2ª delle 10 rate di cui alla legge 26 maggio 1930, n. 694, lire 5,000,000, lire 15,000,000.

Capitolo 100. Interessi da corrispondere alla Cassa depositi e prestiti sulle anticipazioni somministrate all'Amministrazione delle poste e telegrafi per la costruzione di edifici postali-telegrafici a norma dell'articolo 1 del Regio decreto-legge 28 agosto 1930, numero 1327, lire 600,000.

Capitolo 101. Versamento a costituzione del fondo di riserva per le spese imprevedute a norma del Regio decreto 23 aprile 1925, n. 520, *per memoria*.

§ 2. *Avanzo di gestione*. — Capitolo 102. Avanzo della gestione (articolo 15 del Regio decreto 23 aprile 1925, n. 520):

1º) Quota da versarsi al Tesoro lire 71 milioni e 565,113.44.

2º) Quota prelevata a favore della parte straordinaria del bilancio (articolo 1 del Regio decreto 30 dicembre 1926, n. 2243), *per memoria*.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Sezione I. *Assegnazioni straordinarie*. — Capitolo 103. Assegnazione straordinaria per la costruzione e l'arredamento 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, sesta delle dieci rate), lire 10,000,000; (Legge 26 maggio 1930, n. 694 (2ª delle dieci rate), lire 5,000,000, lire 15,000,000.

Capitolo 104. Assegnazione straordinaria per l'acquisto o la costruzione di case economiche per i funzionari ed agenti dell'Amministrazione postale-telegrafica (articolo 1 del Regio decreto 30 dicembre 1926, n. 2243, 6ª delle dieci rate), *per memoria*.

Titolo III. *Partite di giro*. — Capitolo 105. Rimborso del valore del francobolli applicati, dagli iscritti ai dopolavoro, su cartellini per il piccolo risparmio, mediante l'acquisto dei buoni postali fruttiferi (Regio decreto 23 giugno 1930, n. 980), lire 5,000,000.

Capitolo 106. Versamento delle imposte, tasse e ritenute erariali sugli stipendi e competenze varie al personale, lire 55,000,000.

PRESIDENTE. *Riassunto*. — Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Sezione I. § 1. Stipendi, retribuzioni, compensi e indennità varie al personale dei servizi postali e dei telegrafi, lire 396,310,000.

§ 2. Debito vitalizio, lire 88,400,000.

Sezione II. Stanziamenti propri dei servizi postali:

§ 1. Servizi postali, lire 133,580,000.

§ 2. Servizio dei risparmi, lire 3,725,000.

§ 3. Servizio dei conti correnti e degli assegni postali, lire 500,000.

Sezione III. Stanziamenti propri del servizio dei telegrafi, lire 66,258,618.56.

Sezione IV. § 1. Stanziamenti comuni ai servizi postali e telegrafici, lire 163,517,268.

§ 2. Avanzo di gestione, lire 71,565,113.44.

Totale del Titolo I. Spesa ordinaria, lire 923,856,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Sezione I. Assegnazioni straordinarie, lire 15,000,000.

Titolo III. *Partite di giro*, lire 60,000,000.

Totale generale della spesa, lire 998,856,000

Metto a partito questo totale.

(È approvato).

Passiamo al bilancio dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici.

ALDI-MAI, segretario, legge:

APPENDICE N. 2.

Stato di previsione dell'entrata dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932.

— Tabella D. — Titolo I. *Parte ordinaria*. —

Sezione I. *Proventi dei servizi telefonici*. —

Capitolo 1. Proventi delle linee telefoniche interurbane, lire 49,500,000.

Capitolo 2. Proventi derivanti dall'affitto di linee aeree ed in cavo, lire 1,000,000.

Capitolo 3. Canoni per cessioni di traffico interprovinciale alle Società concessionarie delle zone telefoniche, lire 3,150,000.

Capitolo 4. Canoni e compartecipazioni dovute dai concessionari di reti telefoniche urbane e di linee interurbane. Canoni dovuti per concessioni di linee private, lire 15,000,000.

Capitolo 5. Prodotto della vendita dei beni immobili e dei materiali fuori uso provenienti dagli impianti telefonici, lire 50,000.

Sezione II. *Proventi vari*. — Capitolo 6. Proventi vari, lire 500,000.

Capitolo 7. 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 200,000.

Capitolo 8. 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 9. 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 10. Economie accertate nella gestione dei residui passivi e da versare al Tesoro ad integrazione dell'avanzo netto delle gestioni degli esercizi precedenti, *per memoria*.

Titolo II. *Parte straordinaria*. — Capitolo 11. Pagamenti da parte dei concessionari di zona delle annualità valore degli impianti telefonici e delle scorte cedute (articolo 23 del Regio decreto 15 giugno 1925, n. 884 — Settima delle 20 annualità), lire 21,500,000.

Capitolo 12. Pagamenti da parte dei concessionari di zona dell'affitto annuo dovuto per l'uso degli stabili di proprietà dello Stato, lire 1,350,000.

Capitolo 13. 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'ampiamiento e la rinnovazione dei collegamenti, lire 40,000,000.

PRESIDENTE. *Riassunto dell'entrata*. — Titolo I. *Parte ordinaria*:

Sezione I. Proventi dei servizi telefonici, lire 68,700,000.

Sezione II. Proventi vari, lire 700,000.

Totale del Titolo I, lire 69,400,000.

Titolo II. *Parte straordinaria*, 62,850,000 lire.

Totale generale dell'entrata, 132,250,000 lire.

Metto a partito questo totale.

(È approvato).

ALDI-MAI, segretario, legge:

Stato di previsione della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932. — Tabella E. — Titolo I. *Parte ordinaria*. —

Sezione I. *Spese di personale*. — Capitolo 1. Stipendi, aggiunta di famiglia, paghe giornaliere, caro-viveri e indennità di servizio, lire 6,450,00.

Capitolo 2. Compensi per maggiori prestazioni oltre il normale orario di ufficio e per lavori a cottimo, lire 615,000.

Capitolo 3. Indennità per missioni e per tramutamenti, lire 150,000.

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 (art. 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 1.650,000.

Capitolo 5. Sussidi al personale, lire 30,000.

Capitolo 6. Rimborsi da farsi all'Amministrazione postale e telegrafica della spesa per le pensioni ordinarie al personale telefonico, 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. 1460 del 25 settembre 1924, ed assegni congeneri legalmente dovuti — Liquidazione residuale dei compensi di buona uscita indennizzi, premi, ecc., comunque dovuti al personale telefonico di ruolo e non di ruolo cessato in conseguenza del passaggio dei telefoni all'industria privata, lire 500,000.

Capitolo 8. Indennità per servizio di notte, lire 530,000.

Capitolo 9. Retribuzione al personale diurnista, lire 1,800,000.

Capitolo 10. Competenze al personale di altre Amministrazioni comandato presso l'Azienda, lire 185,000.

Capitolo 11. Contributo a carico della 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 12. Contributo a carico della Azienda per indennità da corrispondersi in caso d'infortuni sul lavoro, lire 100,000.

Sezione II. § 1º. *Spese d'esercizio.* — Capitolo 13. 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 — Uniformi al personale subalterno e vestaglie al personale femminile, lire 1,150,000

Capitolo 14. Contributo all'Istituto centrale di statistica (articolo 3 del Regio decreto 27 maggio 1929, n. 1285), lire 2,000.

Capitolo 15. Rimborsi per lo scambio della corrispondenza telefonica e spese inerenti, lire 2,300,000.

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. 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 635,000.

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

Capitolo 20. Spese per fitto di locali di proprietà privata, lire 230,000.

Capitolo 21. Spesa di manutenzione ordinaria della rete telefonica nazionale in cavi sotterranei — 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 — Mano d'opera sussidiaria — Locomozione — Indennità e spese per danni — Acquisto di apparecchi per esperimenti — Servitù di appoggio — Annualità di rimborso, senza interessi, delle anticipazioni di comuni e di altri enti per costruzioni telefoniche ai sensi dell'articolo 29 testo unico di legge sui telefoni, modificato con la legge 1º luglio 1906 n. 302, lire 3,600,000.

Capitolo 22. Spesa di manutenzione straordinaria della rete telefonica nazionale in cavi sotterranei, lire 500,000.

Capitolo 23. Rimborso all'Amministrazione postale-telegrafica delle spese di manutenzione delle linee telefoniche interurbane appoggiate su palificazione telegrafica, lire 3 milioni 850,000.

Capitolo 24. Spese casuali, lire 10,000.

Capitolo 25. Spesa per l'esercizio, da parte dei concessionari, di uffici e di linee interurbane di proprietà dell'Azienda — Rimborsi agli stessi concessionari per prestazioni di opera in conseguenza della unificazione dei servizi in taluni uffici interurbani gestiti direttamente dall'Azienda, lire 1,000,000.

Capitolo 26. Spese per acquisto di impianti sociali in conseguenza di revoca, riscatto, rinuncia e scadenza delle concessioni (articolo 25 delle convenzioni speciali), *per memoria.*

Capitolo 27. Fondo destinato a risarcire l'Amministrazione degli eventuali rischi per incendi, lire 140,000.

Capitolo 28. Annualità dovuta allo Stato per ammortamento ed interessi sulle somme somministrate per spese straordinarie di carattere patrimoniale, lire 15,000,000.

Capitolo 29. 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 30. Versamento al Tesoro delle somme dal medesimo anticipatamente rimborsate alla Cassa depositi e prestiti per le anticipazioni della stessa concesse in base alla legge 20 marzo 1913, n. 253, per lavori, da eseguire per i servizi telefonici dello Stato (17 annualità di rimborso), lire 2,893,175.28.

Capitolo 31. Imposta erariale e comunale, sovrimposta comunale e provinciale sui fabbricati di proprietà dell'Azienda, lire 130,000

Capitolo 32. Versamento del dieci per cento dell'avanzo per la costituzione del fondo di riserva, per memoria.

§ 2. *Avanzo di gestione.* — Capitolo 33. Versamento al Tesoro dell'avanzo netto dell'esercizio, lire 7,314,824.72.

Titolo II. *Parte straordinaria.* — Capitolo 34. Spesa per lavori di sistemazione e di completamento delle linee telefoniche interurbane gestite dallo Stato mediante la costruzione di cavi sotterranei e relativi manufatti e per l'ampliamento e la rinnovazione dei collegamenti — Spesa per la posa di un cavo telegrafico-telefonico e per l'impianto di stazioni radiotelefoniche fra il continente e la Sardegna (Regio decreto 28 maggio 1925, n. 897 e leggi 17 giugno 1929, n. 1029, 3 luglio 1930, n. 945), lire 39,500,000.

Capitolo 35. Indennità di missione al personale dell'Azienda — Competenze e indennità di trasferta al personale avventizio ed a quello di altre Amministrazioni nell'interesse dei lavori straordinari di sistemazione e di completamento delle linee telefoniche interurbane gestite dallo Stato, nonché per la posa di un cavo telegrafico-telefonico e per l'impianto di stazioni radiotelefoniche fra il continente e la Sardegna (Regio decreto 28 maggio 1925, n. 897 e leggi 17 giugno 1929, n. 1029, 3 luglio 1930, n. 945), lire 500,000.

Capitolo 36. 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 22,850,000

PRESIDENTE. *Riassunto della spesa.* — Titolo I. *Parte ordinaria.* — Sezione I. Spese di personale, lire 30,510,000.

Sezione II:

§ 1º. Spese di esercizio, lire 31,575,175.28

§ 2º) Avanzo di gestione, lire 7,314,824.72

Totale del titolo I. Parte ordinaria, lire 69,400,000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 62 milioni 850,000.

Totale generale della spesa, 132,250,000 lire.

Metto a partito questo totale.

(È approvato).

Passiamo al bilancio delle Ferrovie dello Stato.

ALDI-MAI, segretario, legge:

APPENDICE N. 3.

Stato di previsione dell'entrata delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932. — Tabella F. — Titolo I. *Parte ordinaria* (art. 18, prima parte, della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Sezione I. *Prodotti del traffico e proventi diversi.* — § 1. *Prodotti del traffico.* — Capitolo 1. Prodotti della rete principale e dello stretto di Messina: A). Viaggiatori, lire 1,450,000,000; B). Bagagli e cani, lire 52,000,000; C). Merci a grande velocità, lire 385,000,000; D). Merci a piccola velocità, lire 2,227,000,000), totale, lire 4,114,000,000.

Capitolo 2. Prodotti delle ferrovie secondarie Sicule: A). Viaggiatori, lire 4,300,000; B). Bagagli e cani, lire 100,000; C). Merci a grande velocità, lire 200,000; D). Merci a piccola velocità, lire 2,400,000), totale lire 7,000,000.

§ 2. *Introiti indiretti dell'esercizio.* — Capitolo 3. Redditi patrimoniali: A) Pigioni di locali, lire 17,300,000; B) Affitto di terreni, di aree di deposito e vendita di prodotti del suolo, lire 2,900,000; C) Concessioni di caffè, spacci e affitti relativi, lire 6,000,000; D) Canoni per concessioni di binari di raccordo, lire 3,750,000; E) Canoni per pedaggi e attraversamenti, lire 1,000,000; F) Diversi, lire 300,000, totale, lire 31,250,000.

Capitolo 4. Telegrammi privati, 900,000 lire.

Capitolo 5. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, lire 4,000,000.

Capitolo 6. Corrispettivi 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 31,000,000; *B*) Nolo materiali diversi, lire 5,000,000, totale, lire 36,000,000.

Capitolo 7. Prodotti per servizi accessori, lire 15,400,000.

Capitolo 8. Introiti indiretti delle ferrovie secondarie Sicule, lire 100,000.

Capitolo 9. Utili di magazzino, 15,000,000 lire.

§ 3. *Entrate eventuali*. — Capitolo 10. Proventi eventuali: *A*) Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate alla Tesoreria centrale, lire 3,000,000; *B*) Interessi a debito di Ditte, imprese, agenzie, ecc., lire 2,000,000; *C*) Multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori o per inadempimento di patti contrattuali (cap. n. 55 della spesa), lire 9,000,000; *D*) Differenze di cambio, *per memoria*; *E*) Ferrovie secondarie Sicule, *per memoria*; *F*) Diversi, lire 7,000,000), totale, lire 21,000,000.

Capitolo 11. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese imprevedute, destinati alla parte ordinaria (art. 2, del Regio decreto 31 dicembre 1925, n. 2439), *per memoria*.

Capitolo 12. 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 13. Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi ad integrazione del prodotto netto, *per memoria*.

§ 4. *Introiti per rimborsi di spesa*. — Capitolo 14. 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 terei, lire 5,500,000; *C*) Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali, lire 500,000; *D*) Diverse, lire 500,000), totale, lire 9,000,000.

Capitolo 15. Ricuperi di carattere generale: *A*) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale, lire 24,600,000; *B*) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi, lire 4,000,000; *C*) Prestazioni per altre ferrovie, lire 8,100,000; *D*) Ricuperi di spese giudiziali e contenziose, lire 80,000; *E*) Ricuperi di spese per il servizio sanitario, lire 1,500,000; *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, 2,700,000 lire; *I*) Ricuperi per il servizio degli autoveicoli, *per memoria*; *L*) Ricuperi diversi, lire 14,000,000), totale, lire 56,000,000.

Capitolo 16. Ricuperi dei servizi, lire 22,000,000.

Capitolo 17. Introiti a rimborso di spese delle ferrovie secondarie sicule, lire 100,000.

Capitolo 18. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi, di materiali fuori d'uso od esuberanti, lire 9,000,000.

Capitolo 19. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune, lire 10,000,000.

Capitolo 20. Interessi a carico della gestione delle case economiche per capitali forniti dall'Amministrazione, lire 9,000,000.

Capitolo 21. Canone a carico del « Dopolavoro ferroviario » per rimborso spese sostenute dall'Amministrazione per la sede di Roma (cap. n. 44 della spesa), lire 500,000.

Capitolo 22. Interessi ed ammortamento a carico della gestione delle centrali elettriche, lire 16,000,000.

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 (cap. n. 45 della spesa), *per memoria*.

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

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

Capitolo 26. Introiti a reintegro del capitolo di spesa per il rinnovamento del materiale rotabile e dei ferry-boats (capitolo n. 47 della spesa): *A*) Ricavi della demolizione ed alienazione del materiale rotabile e dei ferry-boats, *per memoria*; *B*) Proventi della liquidazione dell'esercizio navigazione, *per memoria*; *C*) Parte disponibile dell'assegno annuo per Fondo di riserva delle spese imprevedute (articolo 2, comma 6° del Regio decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439), *per memoria*, *per memoria*.

Capitolo 27. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori in conto migliori alle linee ed agli impianti (cap. n. 48 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 28. Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie secondarie sicule (capitolo n. 49 della spesa): *A*) Concorso di terzi

nei lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore, *per memoria*; B) Versamento a magazzino di materiali 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. Prodotti del traffico e proventi diversi. — § 1. Prodotti del traffico, lire 4,421,000,000.

§ 2. Introiti indiretti dell'esercizio, lire 102,650,000.

§ 3. Entrate eventuali, lire 21,000,000.

§ 4. Introiti per rimborsi di spesa, lire 131,600,000.

Totale della Sezione I, lire 4,376,250,000.

Totale del Titolo I. Parte ordinaria, lire 4,376,250,000.

Titolo II. *Parte straordinaria.* (Art. 18, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 29. Sovvenzioni del Tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale e per lavori di elettrificazione delle linee ferroviarie, lire 400,000,000.

Capitolo 30. 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 (cap. n. 64 della spesa), *per memoria*; B. Ricavo dalla vendita di beni immobili (cap. n. 64 della spesa), *per memoria*; C. Materiali di disfacimento pertinente al patrimonio ferroviario (cap. n. 64 della spesa), *per memoria*; D. Versamento a magazzino di materiali d'esercizio (cap. n. 63 della spesa), *per memoria*; E. Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento del materiale rotabile e dei ferry-boats (cap. n. 47 e 61 della spesa), 103,000,000 lire; F. Contributo della parte ordinaria per spese di migliorie alle linee ed agli impianti (capitoli nn. 48 e 66 della spesa), *per memoria*; G. Concorsi e mutui per la elettrificazione delle linee e ricavi (cap. n. 65 della spesa), *per memoria*; H. Diversi, *per memoria*), lire 103,000,000.

Totale del Titolo II, lire 503,000,000.

Titolo III. *Magazzini, officine e scorte.* — § 1. *Gestione autonoma dei magazzini* (Art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 31. Fondi forniti dal Tesoro per aumento della

dotazione di magazzino (capitoli nn. 67 e 68 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 32. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste per aumento temporaneo delle scorte (art. 2, comma 1^o del Regio decreto 31 dicembre 1925, n. 2439), *per memoria*.

Capitolo 33. Forniture ai servizi (cap. n. 68 della spesa), lire 1,000,000,000.

Capitolo 34. Ricavi per vendite e accrediti diversi (cap. n. 68 della spesa, lire 100,000,000).

Capitolo 35. Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso (cap. n. 69 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 36. Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori (cap. n. 70 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 37. Prelevamenti dal fondo di assicurazione contro i rischi di mare per i trasporti riguardanti la gestione di magazzino (cap. n. 71 della spesa), *per memoria*.

§ 2. *Gestione speciale distributori viveri.* (Regio decreto-legge 5 marzo 1925, n. 342). —

Capitolo 38. Ricupero di spese d'impianto (cap. n. 73 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 39. Ricavi della gestione per vendite ed accrediti vari (cap. n. 74 della spesa): (A. Generi diversi: (1. Ricavi per vendite, lire 120,000,000; 2. Deficienze e simili, *per memoria*); B. Pesce fresco, *per memoria*: (1. Ricavi per vendite, *per memoria*. 2. Deficienze e simili, *per memoria*), totale, lire 120,000,000.

§ 3. *Officine e scorte.* — Capitolo 40. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine dipendenti dal servizio materiale e trazione, dagli stabilimenti governativi e dall'industria privata (cap. n. 75 della spesa): (A. Officine di grande riparazione, lire 343,000,000; B. Officine dei depositi e squadre rialzo, lire 208,000,000; C. Stabilimenti di altre amministrazioni governative e dell'industria privata, lire 225,000,000, totale, lire 776,000,000.

Capitolo 41. Corrispettivo dei lavori fatti nelle officine e nei cantieri del servizio lavori e dell'energia prodotta nelle centrali elettriche (cap. n. 76 della spesa): A. Officine lavori, lire 17,200,000; B. Cantieri per l'elettrificazione, lire 7,700,000; C. Centrali elettriche, lire 24,400,000, totale, lire 49,300,000.

Capitolo 42. Materiali di scorta, materie impiegate o scaricate (cap. n. 77 della spesa): A. Servizio materiale e trazione, lire 196,000,000; 1. Scorte per le officine di grande riparazione e private e per le officine dei depositi e squadre di rialzo, lire 170,000,000; 2. Scorte fisse per i ferry-boats dello Stretto di Messina, lire 1,000,000; 3. Parco sale montate e car-

relli completi, lire 25,000,000); B). Servizio lavori Cantieri per i lavori di elettrificazione, lire 3,000,000, totale, lire 199,000,000.

Titolo IV. *Industrie speciali*. — Capitolo 43. Sfruttamento boschi in Albania, *per memoria*: A). Ricuperi di spese d'impianto (cap. n. 78-A della spesa), *per memoria*; B) Ricavi dell'esercizio (cap. n. 78-B della spesa), *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 44. Ritenute al personale: A). Ordinarie (lettera a dell'art. 3 e parte prima dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418 e Regio decreto 27 novembre 1919, n. 2373), lire 78,800,000; B). Straordinarie (lettera b dell'art. 3 e capoversi primo e secondo dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 1,600,000; C). Riscatti (art. 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 1,000,000, totale, lire 81,400,000.

Capitolo 45. Entrate diverse, lire 3,300,000.

Capitolo 46. Contributi dell'Amministrazione al fondo pensioni e sussidi (cap. n. 19 della spesa): A). Per l'integrazione delle pensioni e sussidi, lire 265,000,000; B). Per caro viveri, lire 80,000,000; C). Per accantonamento in conto capitale, lire 40,000,000, totale, lire 385,000,000.

Capitolo 47. Ricupero somme anticipate per conto del Tesoro per pagamenti di pensioni provvisorie ad agenti ex gestioni austriache ed agenti provenienti da altre Amministrazioni dello Stato (Regio decreto 23 ottobre 1925, n. 1972), lire 6,100,000.

Capitolo 48. Contributo delle cessate Amministrazioni ferroviarie e di altre Amministrazioni in rapporto agli assegni del personale, *per memoria*.

Capitolo 49. Interessi sulle somme costituenti il patrimonio del fondo pensioni e sussidi, lire 50,000,000.

Capitolo 50. Utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti nella amministrazione dei valori in sua consegna, costituenti il fondo pensioni e sussidi, lire 400,000.

Capitolo 51. Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. n. 83 della spesa), lire 7,000.

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. 2539 e 31 gennaio 1924, n. 171). — Capitolo 52. Ritenute ordinarie, lire 300,000.

Capitolo 53. Entrate diverse, *per memoria*.

Capitolo 54. Contributi dell'Amministrazione (cap. n. 20 della spesa), lire 1,500,000.

Capitolo 55. Interessi sul patrimonio della gestione, *per memoria*.

Titolo VII. *Gestione delle case economiche dei ferrovieri*. (Legge 14 luglio 1907, n. 553). — *Patrimonio*. — Capitolo 56. Somme mutuate per acquisto e costruzione di case (leggi 14 luglio 1907, n. 553 e 19 giugno 1913, n. 641; Regi decreti 3 settembre 1915, n. 1647; 27 novembre 1919, n. 2350 e 4 novembre 1926, n. 2269) (capitoli nn. 88 e 89 della spesa), lire 38,000,000.

Gestione. — Capitolo 57. Affitti delle case, lire 12,850,000.

Capitolo 58. Proventi diversi, lire 3,800,000

Capitolo 59. 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*.

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 1914, n. 499; 7 febbraio 1926, n. 187; legge 22 dicembre 1927, n. 2685 e Regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314). — Capitolo 60. Contributo del personale, lire 23,000,000.

Capitolo 61. Multe al personale, 1,500,000 lire.

Capitolo 62. Quote sull'importo delle tasse di bollo sulle quietanze o ricevute del personale per competenze superiori a lire cento, lire 100,000.

Capitolo 63. Ritenute al personale per assegni giornalieri di malattia (Regio decreto 23 marzo 1924, n. 499), lire 2,200,000.

Capitolo 64. Interessi sul fondo dell'Opera, lire 7,400,000.

Capitolo 65. Canone a carico della gestione rivendita libri e giornali, lire 50,000.

Capitolo 66. Utile netto della gestione pubblicità nelle stazioni e nei treni, lire 450,000

Capitolo 67. Entrate diverse ed eventuali, lire 100,000.

Capitolo 68. Interessi e prelevamenti dal fondo a favore degli orfani di agenti periti nel terremoto del 1908 (cap. n. 103 della spesa), *per memoria*.

Titolo IX. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni*. (Leggi 30 giugno 1908, n. 335; 25 giugno 1909, n. 372; 13 luglio 1910, n. 444 e Regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314).

— Capitolo 69. Introiti della gestione (capitolo n. 105 della spesa. A) Riscossioni per ritenute, percentuali sulle cessioni, lire 4,700,000; B) Riscossioni per ritenute mensili sugli stipendi, lire 1,500,000; C) Interessi sui capitali investiti nella gestione, mutui al personale,

lire 800,000; *D*) Interessi sui capitali depositati alla Cassa depositi e prestiti, lire 1,600,000; *E*) Reintegri al fondo, lire 6,000,000; *F*) Avanzo della gestione, mutui al personale, lire 1,900,000, totale, lire 16,500,000:

Titolo X. *Gestione dei mutui al personale*. (Art. 10 della legge 29 giugno 1913, n. 641 e Regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314). — *Patrimonio*. — Capitolo 70. Quote in conto capitale da reimpiegare in mutui (cap. n. 106 della spesa), lire 73,500,000.

Gestione. — Capitolo 71. Introiti della gestione (cap. n. 107 della spesa), lire 83,000,000.

Titolo XI. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale*. (Legge 5 ottobre 1920, n. 1432, Regi decreti 10 maggio 1923, n. 1224; 12 luglio 1923, n. 1932; 10 settembre 1923, n. 2118; 27 gennaio 1924, n. 203 e decreto ministeriale 13 maggio 1929, n. 2624). — *Patrimonio*. — Capitolo 72. Sovvenzioni da parte degli enti mutuanti per erogazioni alle cooperative (cap. numero 108 della spesa), lire 1,500,000.

Gestione. — Capitolo 73. Società cooperative fra il personale per la costruzione di case economiche e popolari — Rimborso di interessi e quote di ammortamento ad estinzione di mutui (capitoli nn. 109 e 110 della spesa), lire 15,000,000.

Capitolo 74. Ritenute a soci di cooperative in conto manutenzione e per altri titoli diversi (cap. n. 111 della spesa), *per memoria*.

Titolo XII. *Gestione per lo sfruttamento dei terreni petroliferi in Albania*. (Regio decreto 8 luglio 1925, n. 1301). — *Patrimonio*. — Capitolo 75. Somme fornite dal Ministero delle finanze per l'impianto della gestione (cap. n. 112 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 76. Ricuperi diversi (cap. n. 112 della spesa), *per memoria*.

Gestione. — Capitolo 77. Introiti della gestione e proventi diversi (cap. n. 113 della spesa), *per memoria*.

Titolo XIII. *Operazioni per conto di terzi*. — Capitolo 78. Operazioni attinenti ai trasporti (cap. n. 114 della spesa), lire 1,300,000,000.

Capitolo 79. Operazioni attinenti al personale (cap. n. 115 della spesa), lire 70,000,000

Capitolo 80. Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche Amministrazioni e privati (cap. n. 116 della spesa), 1,800,000,000 lire.

Capitolo 81. Operazioni per conto dell'Amministrazione generale dei combustibili (cap. numero 117 della spesa), *per memoria*.

Titolo XIV. *Partite di giro*. — Capitolo 82. Tasse erariali e di bollo sui trasporti (cap. numero 118 della spesa) lire 91,000,000.

Capitolo 83. Imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (cap. n. 119 della spesa), lire 200,000,000.

Capitolo 84. Imposte e tasse ritenute a terzi (cap. n. 120 della spesa), lire 9,000,000.

Capitolo 85. Mandati di anticipazione estinti (cap. n. 121 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 86. Ritenute sulle competenze degli avventizi ordinari e corrispondente contributo dell'Amministrazione per l'assicurazione presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni (cap. n. 122 della spesa), *per memoria*.

PRESIDENTE. *Riassunto dell'entrata*. — Titolo I. Parte ordinaria, lire 4,376,250,000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 503 milioni.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 4,879,250,000.

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

§ 1. Gestione autonoma dei magazzini, lire 1,100,000,000.

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

§ 3. Officine e scorte, lire 1,024,300,000.

Titolo IV. Industrie speciali, *per memoria*.

Titolo V. Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 526,207,000.

Titolo VI. Gestione del fondo speciale per le pensioni, ecc., lire 1,800,000.

Titolo VII. Gestione delle case economiche per i ferrovieri, lire 54,650,000.

Titolo VIII. Opera di previdenza per gli orfani, ecc., lire 34,800,000.

Titolo IX. Gestione del fondo di garanzia per le cessioni, lire 16,500,000.

Titolo X. Gestione dei mutui al personale lire 156,500,000.

Titolo XI. Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici, ecc., lire 16,500,000.

Titolo XII. Gestione per lo sfruttamento terreni petroliferi, *per memoria*.

Titolo XIII. Operazioni per conto di terzi, lire 3,170,000,000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 6,221,257,000.

Titolo XIV. Partite di giro, lire 300,000,000

Totale generale dell'entrata 11,400,507,000 lire.

Metto a partito questo totale.

(È approvato),

ALDI-MAI, segretario, legge:

Stato di previsione della spesa delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932. — Tabella G. —

Titolo I. *Parte ordinaria*. — Sezione I. *Spese d'esercizio della rete ferroviaria e dello stretto di Messina*. (Articolo 19, primo capoverso e articolo 20 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372). — § 1. *Servizi della Direzione generale*. — Capitolo 1. Personale: A) Uffici centrali ed uffici distaccati, lire 44,600,000; B) Magazzini ed agenzie, lire 15,900,000, totale, lire 60,500,000.

Capitolo 2. Forniture, spese ed acquisti: A) Uffici centrali ed uffici distaccati, lire 2,400,000; B) Magazzini ed agenzie, lire 2,600,000, totale, lire 5,000,000.

§ 2. *Servizio movimento e traffico*. — Capitolo 3. Personale: A) Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 60,500,000; B) Controlli prodotti, lire 15,500,000; C) Stazioni, lire 539,000,000; D. Depositi del personale viaggiante, lire 220,000,000, totale lire 835,000,000.

Capitolo 4. Forniture spese ed acquisti: A) Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 1,500,000; B) Controlli prodotti, lire 500,000; C) Stazioni, lire 48,500,000; D) Depositi del personale viaggiante, lire 2,000,000; E) Convogli, lire 10,500,000, totale lire 63,000,000.

Capitolo 5. Indennizzi per perdite, avarie, ritardata resa di spedizioni e passività conseguenti ad errate applicazioni di tasse di trasporto, lire 7,500,000.

Capitolo 6. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, lire 6,200,000.

§ 3. *Servizio materiale e trazione*. — Capitolo 7. Personale: A) Servizio centrale sezioni e reparti, lire 39,000,000; 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 268 milioni; C) Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, e personale di condotta), lire 39,000,000; D) Pulizia, verifica e untura veicoli, lire 35,000,000, totale lire 381 milioni,

Capitolo 8. Forniture, spese ed acquisti: (A. Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 5,000,000; B. Locomozione a vapore: (1. Combustibile, lire 320,000,000; 2. Spese diverse, lire 37,500,000); lire 357,500,000; C. Locomozione elettrica: (1. Energia elettrica per la trazione dei treni, lire 75,000,000; 2. Spese diverse, lire 4,700,000), lire 79,700,000. D. Locomozione a vapore ed elettrica, (1. Pulizia ed untura veicoli, lire 9,500,000; 2. Spese diverse, lire 2,300,000), lire 11,800,000; totale, lire 454,000,000.

Capitolo 9. Manutenzione del materiale rotabile, lire 508,000,000.

§ 4. *Servizio lavori*. — Capitolo 10. Personale: (A. Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 73,000,000; B. Sorveglianza della linea, lire 34,000,000; C. Manutenzione della linea, lire 161,000,000; D. Manutenzione impianti di elettrificazione, lire 27,000,000 E. Operai, lire 39,000,000), totale lire 334,000,000.

Capitolo 11. Forniture, spese ed acquisti: (A. Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 4,000,000; B. Linea, lire 25,000,000; C. Impianti di elettrificazione, lire 2,200,000; D. Stazioni - Illuminazione, lire 18,000,000; E. Convogli - Illuminazione elettrica, lire 14,300,000), totale, lire 63,500,000.

Capitolo 12. Manutenzione della linea, lire 208,000,000.

§ 5. *Linee secondarie a scartamento ridotto*. (Gruppo Sicilia). — Capitolo 13. Personale: (A. Servizio movimento e traffico, lire 2,400,000; B. Servizio materiale e trazione, lire 3,800,000; C. Servizio lavori, lire 5,100,000), totale lire 11,300,000.

Capitolo 14. Forniture, spese ed acquisti: A) Sezioni e reparti, lire 40,000; B) Stazioni, lire 450,000; C) Depositi del personale viaggiante, lire 15,000; D) Convogli, lire 25,000; E) Locomozione: 1) Combustibile, 2,200,000 lire; 2) Spese diverse, lire 450,000,) lire 2,650,000; F) Linea, lire 115,000; G) Indennizzi, lire 5,000, totale lire 3,300,000.

Capitolo 15. Manutenzione del materiale rotabile, lire 3,500,000.

Capitolo 16. Manutenzione della linea, lire 3,200,000.

§ 6. *Navigazione dello stretto di Messina*. — Capitolo 17. Personale, lire 3,200,000.

Capitolo 18. Forniture, spese ed acquisti: A) Combustibile, lire 1,700,000; B) Spese diverse, lire 1,500,000), totale lire 3,200,000

§ 7. *Spese generali attinenti al personale*. — Capitolo 19. Contributi al fondo pensioni e sussidi (Regio decreto 23 marzo 1924, n. 498) (capitolo n. 46 dell'entrata), lire 385,000,000.

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. 54 dell'entrata), lire 1,500,000.

Capitolo 21. Contributo per l'assicurazione degli avventizi ordinari presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni, lire 400,000.

Capitolo 22. Spese per assegni e indennità diverse al personale, lire 34,500,000.

Capitolo 23. Gratificazioni al personale (articolo 62 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con Regio decreto 7 aprile 1925, n. 405), lire 8,600,000.

Capitolo 24. Oblazioni e sussidi al personale, lire 2,200,000.

Capitolo 25. Spese per il servizio sanitario (Regi decreti 31 dicembre 1923, n. 2918 e 8 gennaio 1925, n. 34), lire 5,750,000.

Capitolo 26. Contributo per il « Dopolavoro ferroviario », lire 2,300,000.

Capitolo 27. Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli: (A. Pel trasporto di persone, lire 330,000; B. Pel trasporto di materiali, lire 820,000), totale, lire 1,150,000.

Spese generali diverse. — Capitolo 28. Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi: A) Pubblicazioni statistiche e stampati per lavori statistici, lire 100,000; B) Pubblicazioni e stampati non inerenti a lavori statistici lire 5,900,000), totale, lire 6,000,000.

Capitolo 29. Imposte e tasse, lire 7,000,000.

Capitolo 30. Spese giudiziali e contenziose, lire 1,350,000.†

Capitolo 31. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'ufficio e di magazzino, lire 1,200,000.

Capitolo 32. Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà, lire 5,000,000.

Capitolo 33. Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere lire 5,600,000.

Capitolo 34. Spese per la sorveglianza dei trasporti, lire 6,000,000.

Capitolo 35. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre Amministrazioni, lire 13,200,000.

Capitolo 36. Compensi ad Amministrazioni ferroviarie per i servizi coi loro treni lire 12 milioni 200,000.

Capitolo 37. Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli: (A. Pel trasporto di persone, lire 600,000; B. Pel trasporto di materiali, lire 1,200,000), totale, lire 1,800,000.

Capitolo 38. 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 39. Spese casuali, lire 250,000.

Capitolo 40. Addebiti per cali, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di magazzino e danni per ammanchi di materiali e perdite di somme e valori, lire 12,000,000.

Capitolo 41. Spese diverse, lire 10,000,000.

§. 8. *Servizi secondari.* — Capitolo 42. Servizi accessori ad impresa od in economia, lire 4,400,000.

Capitolo 43. Annualità per la ricostituzione dei capitali mutuati per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (articolo 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553

e Regio decreto 4 novembre 1926, n. 2269), lire 10,000,000.

Capitolo 44. Spese per la sede del « Dopolavoro ferroviario » di Roma (capitolo n. 21 dell'entrata), lire 500,000.

Sezione II. *Spese complementari.* (Art. 20, primo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, penultimo capoverso del Regio decreto 31 dicembre 1925, n. 1439). — Capitolo 45. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (capitoli nn. 23 e 24 dell'entrata), lire 37,000,000.

Capitolo 46. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. n. 25 dell'entrata), lire 37,000,000.

Capitolo 47. Rinnovamento del materiale rotabile (capitoli nn. 26 e 30-E dell'entrata), lire 103,000,000.

Capitolo 48. Migliorie alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio (capitoli numeri 27 e 30-F dell'entrata), per memoria.

Capitolo 49. 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 3,200,000; B) Rinnovamento della parte metallica dell'armamento lire 570,000; C) Rinnovamento del materiale rotabile, lire 230,000; totale, lire 4,000,000.

Sezione III. *Spese accessorie.* (Articolo 20 secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, 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 d'esercizio consegnato alle ferrovie dello Stato e del valore della dotazione iniziale di magazzino e rimborsi anticipati di certificati 3.65 per cento (articolo 1 della legge 25 giugno 1905, n. 261), lire 23,709,329.05; B) delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 419), lire 39,026,202.68; C) delle somme fornite per spese patrimoniali, per lavori di elettrificazione e rimborsi anticipati di certificati 3.50 per cento (articolo 1 della legge 23 dicembre 1906, n. 638), lire 435,418,149.35; D) delle somme fornite per spese straordinarie dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908, lire 1,326,879.95; E) delle somme fornite per acquisto di 4000 carri e per costruzione dei relativi parchi e mezzi di riparazione, lire 1,519,438.97; totale, lire 501,000,000.

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 e di elettrificazione, lire 4,000,000, totale, lire 4,000,000.

Capitolo 52. Assegno al fondo di riserva per le spese impreviste (articoli 2 e 3 del Regio decreto 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. 351), lire 120,000.

Capitolo 55. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori o per inadempimento di patti contrattuali (cap. n. 10-C dell'entrata), lire 4,000,000.

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

Capitolo 57. Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spese sostenute: *A*) Per la elettrificazione, lire 4.800,000; *B*) Per impianti e lavori di carattere patrimoniale, lire 130,000), totale, lire 4,930,000.

§ 2. *Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria*. — Capitolo 58. Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale, lire 7,500,000.

§ 3. *Avanzo di gestione*. — Capitolo 59. Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione, lire 161,200,000.

Riassunto delle spese ordinarie. — *Spese d'esercizio*. — Titolo I. *Parte ordinaria*. — Sezione I. *Spese d'esercizio della rete ferroviaria e dello Stretto di Messina*. — § 1. Direzione generale (Servizi centrali), lire 65 milioni e 500,000.

§ 2. Servizio movimento e traffico, lire 911,700,000.

§ 3. Servizio materiale e trazione, lire 1,343,000,000.

§ 4. Servizio lavori, lire 605,500,000.

§ 5. Ferrovie secondarie sicule, lire 21 milioni e 300,000.

§ 6. Navigazione dello Stretto di Messina, lire 6,400,000.

§ 7. Spese generali dell'Amministrazione, lire 524,200,000.

§ 8. Servizi secondari, lire 14,900,000.

Totale della Sezione I, lire 3,492,500,000.

Sezione II. *Spese complementari*, lire 181 milioni.

Sezione III. *Spese accessorie*:

§ 1. Spese accessorie attinenti alla azienda ferroviaria, lire 534,050,000.

§ 2. Spese accessorie estranee alla azienda ferroviaria, lire 7,500,000.

§ 3. Avanzo di gestione, lire 161 milioni e 200,000.

Totale del Titolo I. Parte ordinaria, lire 4,376,250,000.

Titolo II. *Parte straordinaria*. (Art. 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 (cap. n. 30-E dell'entrata), lire 103,000,000.

Capitolo 62. Miglioramenti al materiale rotabile ed ai ferry-boats, lire 50,000,000.

Capitolo 63. Materiale di esercizio in aumento patrimoniale (cap. n. 30-D dell'entrata), lire 30,000,000.

Capitolo 64. Lavori in conto patrimoniale ed acquisto di stabili integrati coi proventi del capitolo n. 30-A-B-C dell'entrata, lire 320,000,000.

Capitolo 65. Lavori di elettrificazione delle linee (capitolo n. 30-G dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 66. Miglioramenti alle linee ed agli impianti (cap. n. 30-F dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 67. Aumento della dotazione di magazzino (cap. n. 31 dell'entrata), *per memoria*.

Titolo III. *Magazzini, officine e scorte*. — § 1. *Gestione autonoma dei Magazzini*. (Art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 68. Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al Magazzino (capitoli nn. 31, 33 e 34 dell'entrata), lire 1,100,000,000.

Capitolo 69. Acconti sulle forniture in corso (cap. n. 35 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 70. Rimborso ai fornitori di ritenute per garanzia (capitolo n. 36 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 71. Spese per infortuni marittimi relativi ai trasporti per conto della gestione di magazzino (capitolo n. 37 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 72. Reintegro dei prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (articolo 2 del Regio decreto 31 dicembre 1925, n. 2439), *per memoria*.

§ 2. *Gestione speciale distributori viveri*. (Regio decreto 5 marzo 1925, n. 342). — Capitolo 73. Spese d'impianto (capitolo n. 38

dell'entrata): A) Adattamento locali, *per memoria*; B) Materiali d'esercizio, *per memoria*; C) Diversi, *per memoria*, *per memoria*.

Capitolo 74. Spese di acquisto viveri e addebiti diversi (capitolo n. 39 dell'entrata): A) Generi diversi: (1. Acquisti, 120,000,000 lire; 2. Spese per premi, compensi, ecc. *per memoria*; 3. Addebiti per eccedenze e simili, *per memoria*; 4. Ammortamento del materiale di esercizio, *per memoria*; 5. Diverse, *per memoria*), totale, lire 120,000,000; B) Pesce fresco: 1. Acquisti, *per memoria*; 2. Spese per premi, compensi, ecc., *per memoria*; 3. Addebiti per eccedenze e simili, *per memoria*; 4. Diverse, *per memoria*, totale, lire 120 milioni.

§ 3. *Officine e scorte*. — Capitolo 75. Spese per lavori fatti dalle Officine dipendenti dal servizio materiale e trazione, dagli stabilimenti governativi e dall'industria privata (capitolo n. 40 dell'entrata): A) Officine di grande riparazione: 1. Personale, 118,000,000 lire; 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 225,000,000), lire 343,000,000; B) Officine dei depositi e squadre di rialzo: (1. Personale, lire 118,000,000; 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 90,000,000), totale, lire 208,000,000; C) Stabilimenti di altre Amministrazioni governative e dell'industria privata: 1. Pagamenti per riparazioni al materiale rotabile, lire 195,000,000; 2. Forniture e spese diverse, lire 30,000,000, totale, lire 225,000,000, totale generale, lire 776,000,000.

Capitolo 76. Spese delle officine e cantieri del servizio lavori e delle centrali elettriche (capitolo n. 41 dell'entrata): (A. Officina lavori: (1. Personale, lire 3,200,000; 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 14,000,000); totale lire 17,200,000. B. Cantieri dell'elettificazione: (1. Personale lire 1,500,000; 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 6,200,000); totale lire 7,700,000. C. Centrali elettriche: (1. Personale, lire 2,100,000; 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 2,300,000; 3. Rinnovamento degli impianti e macchinari, lire 4,000,000; 4. Quote d'interessi e di ammortamento dei capitali investiti, lire 16,000,000), totale lire 24,400,000; totale generale lire 49,300,000.

Capitolo 77. Materiali di scorta — Materie ricevute (capitolo n. 42 dell'entrata): (A. Servizio materiale e trazione: (1. Scorte per le officine di grandi riparazioni e private e per le officine dei depositi e squadre di rialzo, lire 170,000,000; 2. Scorte fisse per i ferry-boats dello stretto di Messina, lire 1,000,000; 3. Pareo sale montate e carrelli completi, lire 25,000,000, totale lire 196,000,000); B. Servizio lavori — Cantieri per i lavori di elettri-

ficazione, lire 3,000,000), totale generale, lire 199,000,000.

Titolo IV. *Industrie speciali*. (Regio decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1915). — Capitolo 78. Sfruttamento boschi in Albania: (A. Spese d'impianto (capitolo n. 43-A dell'entrata), *per memoria*; B. Spese d'esercizio (capitolo n. 43-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 79. Pensioni, lire 397,000,000.

Capitolo 80. Indennità per caro-viveri, lire 80,000,000.

Capitolo 81. Sussidi, lire 700,000.

Capitolo 82. Pensioni provvisorie ad agenti ex-gestioni austriache ed agenti provenienti da altre Amministrazioni dello Stato (Regio decreto 25 ottobre 1925, n. 1972), (A. Pensioni, lire 4,000,000; B. Caro-viveri, lire 4,500,000), totale, lire 8,500,000.

Capitolo 83. Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. n. 51 dell'entrata), lire 7,000.

Capitolo 84. Versamento alla Cassa depositi e prestiti del contributo dell'Amministrazione per l'accantonamento in conto capitale, lire 40,000,000.

Titolo IV. *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 85. Pensioni, lire 1,800,000.

Capitolo 86. Sussidi, *per memoria*

Capitolo 87. Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione, *per memoria*.

Titolo VII. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*. (Legge 14 luglio 1907, n. 553). — *Patrimonio*. — Capitolo 88. Spese per acquisto e costruzione di case (legge 14 luglio 1907, n. 553; 19 giugno 1913, n. 641; Regio decreto-legge 3 settembre 1915, n. 1647; 27 novembre 1919, n. 2350 e 4 novembre 1926, n. 2269) (cap. n. 56 dell'entrata), lire 36,200,000.

Capitolo 89. Interessi sulle spese fatte durante il periodo di costruzione (cap. n. 56 dell'entrata), lire 1,800,000.

Gestione. — Capitolo 90. Interessi dei capitali investiti nella costruzione e nell'acquisto di case già abitabili, lire 7,800,000.

Capitolo 91. Imposte e sovrimposte, lire 100,000.

Capitolo 92. Spese di amministrazione, custodia e diverse, lire 1,000,000. ■

Capitolo 93. Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile, lire 1,500,000.

Capitolo 94. Manutenzione ordinaria, lire 3,000,000.

Capitolo 95. Manutenzione straordinaria, lire 1,500,000.

Capitolo 96. Premi per la buona conservazione dei fabbricati (art. 50 del regolamento approvato col Regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412), lire 50,000.

Capitolo 97. 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 500,000; *B*) Per temporanee esenzioni di imposte e sovrainposte (art. 4 del regolamento di cui il Regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412), lire 350,000; *C*) Per eccedenze attive dei bilanci, lire 850,000, totale lire 1,700,000.

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; legge 22 dicembre 1927, n. 2685 e Regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314). — Capitolo 98. Sussidi temporanei e straordinari e spese per raccogliere ed istruire gli orfani e figli di agenti esonerati, lire 11,800,000.

Capitolo 99. Indennità di buonuscita, lire 4,000,000.

Capitolo 100. Assegni alimentari, lire 1,700,000.

Capitolo 101. Assegni giornalieri di malattia, lire 2,200,000.

Capitolo 102. Rimborsi di ritenute, lire 20,000.

Capitolo 103. Erogazione del fondo a favore degli orfani degli agenti periti nel terremoto del 1908 (cap. n. 68 dell'entrata), *per memoria.*

Capitolo 104. Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione, lire 15,080,000.

Titolo IX. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni.* (Leggi 30 giugno 1908, n. 335; 25 giugno 1909, n. 372; 13 luglio 1910, n. 444 e Regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314). — Capitolo 105. Spese della gestione (capitolo n. 69 dell'entrata): *A*) Pagamenti per riscatti di cessioni, lire 3,100,000; *B*) Pagamenti di quote mensili, lire 1,400,000; *C*) Rimborsi di ritenute fatte ad agenti collocati a riposo, lire 100,000; *D*) Contributo alle spese di Amministrazione, lire 600,000; *E*) Versa-

mento dell'avanzo per reintegro al Fondo pensioni dei capitali investiti in mutui al personale, lire 11,300,000, totale, lire 16,500,000.

Titolo X. *Gestione dei mutui al personale.* (Art. 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641 e Regio decreto 28 agosto 1930, n. 1314). — *Patrimonio.* — Capitolo 106. Somme mutate al personale (cap. n. 70 dell'entrata), lire 73,500,000.

Gestione. — Capitolo 107. Spese della gestione (cap. n. 71 dell'entrata): *A*) Quote riversate in conto capitale, lire 73,500,000; *B*) Interessi sui capitali del Fondo di garanzia per le cessioni, lire 800,000; *C*) Interessi sui capitali del Fondo pensioni, lire 6,800,000; *D*) Spese eventuali, *per memoria;* *E*) Avanzo della gestione versato al fondo di garanzia per le cessioni, lire 1,900,000, totale, lire 83 milioni.

Titolo XI. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale.* (Legge 5 ottobre 1920, n. 1432; Regio decreto 10 maggio 1923, n. 1224; 12 luglio 1923, n. 1932; 10 settembre 1923, n. 2118; 27 gennaio 1924, n. 203 e decreto ministeriale 13 maggio 1929, n. 2624). — *Patrimonio.* — Capitolo 108. Società cooperative fra il personale per la costruzione di case (cap. n. 72 della entrata): *A*) Somme fornite in conto mutui concessi per acquisto e costruzione di case, lire 1,480,000; *B*) Addebito per interessi e quota di spese generali durante il periodo di costruzione, lire 20,000, totale, lire 1,500,000.

Gestione. — Capitolo 109. Erogazione di interessi e quote di ammortamento ad estinzione mutui (capitolo n. 73 dell'entrata), lire 14,500,000.

Capitolo 110. Quota spese generali durante il periodo di ammortamento (capitolo n. 73 dell'entrata), lire 500,000.

Capitolo 111. Versamento a Cooperative delle ritenute fatte a soci in conto manutenzione degli stabili e per altri titoli diversi (capitolo n. 74 dell'entrata), *per memoria.*

Titolo XII. *Gestione per lo sfruttamento dei terreni petroliferi in Albania.* (Regio decreto 8 luglio 1925, n. 1301). — *Patrimonio.* — Capitolo 112. Spese di impianto (capitoli nn. 75 e 76 dell'entrata), *per memoria.*

Gestione. — Capitolo 113. Spese della gestione e diverse (capitolo n. 77 dell'entrata) *per memoria.*

Titolo XIII. *Operazioni per conto dei terzi.* — Capitolo 114. Operazioni attinenti ai trasporti (capitolo n. 78 dell'entrata), lire 1,300,000,000.

Capitolo 115. Operazioni attinenti al personale (capitolo n. 79 dell'entrata), lire 70,000,000.

Capitolo 116. Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati (cap. n. 80 dell'entrata), lire 1,800,000,000.

Capitolo 117. Operazioni per conto dell'ex Direzione generale dei combustibili (cap. n. 81 dell'entrata), *per memoria*.

Titolo XIV. *Partite di giro*. — Capitolo 118. Versamento delle tasse erariali e di bollo sui trasporti (cap. n. 82 dell'entrata), 91,000,000 lire.

Capitolo 119. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (cap. n. 83 dell'entrata), lire 200,000,000.

Capitolo 120. Versamento dell'imposte e tasse ritenute a terzi (cap. n. 84 dell'entrata), lire 9,000,000.

Capitolo 121. Mandati di anticipazioni emessi (cap. n. 85 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 122. Versamento all'Istituto nazionale delle assicurazioni dei premi per l'assicurazione degli avvenziti ordinari (cap. numero 86 dell'entrata), *per memoria*.

PRESIDENTE. *Riassunto della spesa*. — Titolo I. Parte ordinaria, lire 4,376,250,000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 503 milioni.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 4,879,250,000.

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

§ 1. Gestione autonoma dei magazzini, lire 1,100,000,000.

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

§ 3. Officine e scorte, lire 1,024,300,000.

Titolo IV. Industrie speciali, *per memoria*.

Titolo V. Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 526,207,000.

Titolo VI. Gestione del fondo speciale per le pensioni, ecc., lire 1,800,000.

Titolo VII. Gestione delle case economiche per i ferrovieri, lire 54,650,000.

Titolo VIII. Opera di previdenza per gli orfani, ecc., lire 34,800,000.

Titolo IX. Gestione del Fondo di garanzia per le cessioni, lire 16,500,000.

Titolo X. Gestione dei mutui al personale, lire 156,500,000.

Titolo XI. Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici, ecc., lire 16,500,000.

Titolo XII. Gestione per lo sfruttamento terreni petroliferi, *per memoria*.

Titolo XIII. Operazioni per conto di terzi, lire 3,170,000,000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome lire 6,221,257,000.

Titolo XIV. Partite di giro, lire 300 milioni.

Totale generale della spesa, lire 11 miliardi 400,507.000.

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 1931 al 30 giugno 1932, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (Tabella A).

(È approvato).

ART. 2.

Il limite di impegno, per l'esercizio finanziario 1931-32 per le sovvenzioni chilometriche per le costruzioni ed esercizio di ferrovie concesse all'industria privata, di cui all'articolo 32 del testo unico di legge, approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, numero 1447, è fissato in lire tre milioni.

(È approvato).

ART. 3.

Il limite di impegno, per le sovvenzioni da accordare, nell'esercizio finanziario 1931-32 alle funivie concesse ai sensi della legge 23 giugno 1927, n. 1110, resta fissato, a mente dell'articolo 6 del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1417, in lire 400,000.

(È approvato).

ART. 4.

L'amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932, 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. 5.

L'amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accer-

tare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932, 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. 6.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932, a termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità allo stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 3 - Tabelle *F* e *G*).

(È approvato).

ART. 7.

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 1931-32, in lire 900,000,000.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE
BUTTAFOCHI.

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro della marina ha chiesto di parlare. Ne ha facoltà.

SIRIANNI, *Ministro della marina*. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome dell'onorevole ministro degli affari esteri, il disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 maggio 1931, n. 509, che ha dato esecuzione agli Accordi commerciali stipulati in Roma fra l'Italia e la Francia in data 16 marzo 1931. (976)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro della marina della presentazione, fatta a nome del Ministro degli affari esteri, di questo disegno di legge, che sarà trasmesso alla Giunta per i trattati di commercio.

Coordinamento del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1459, contenente disposizioni penali in materia di società commerciali.

PRESIDENTE. Prima di procedere alla votazione segreta dei disegni di legge approvati per alzata e seduta, comunico alla Camera le modificazioni di forma che, in adempimento del mandato affidato alla Presidenza, sono state introdotte, in sede di coordinamento, al disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1459, contenente disposizioni penali in materia di società commerciali. (720)

Alla fine del primo comma, in luogo di dire « con le seguenti modificazioni: », si dice, come suggerì l'onorevole Ministro, « con le modificazioni risultanti dal testo seguente: ». Seguono poi tutti gli articoli nel testo approvato.

All'articolo 7, l'ultimo comma, che dice: « Per le aziende che hanno dipendenze in più provincie del Regno o all'estero, il termine per il deposito sarà di giorni trenta; e dentro lo stesso termine le aziende medesime dovranno provvedere alla trasmissione prescritta dall'articolo 12 del Regio decreto-legge 6 novembre 1926, n. 1830, convertito nella legge 13 giugno 1927, n. 1108 », è stato così corretto:

« Per le aziende che hanno dipendenze in più provincie del Regno o all'estero, il termine per il deposito è di giorni trenta; e dentro lo stesso termine le aziende medesime debbono provvedere, ecc. ».

All'articolo 10 la prima parte del secondo comma che dice: « Anche quando non è intervenuta condanna alla reclusione, se il sindaco è iscritto in un albo professionale l'accertamento in sede civile o penale di fatti che costituiscono inadempimento dei doveri del suo ufficio deve essere seguito da giudizio disciplinare a suo carico », è stata così corretta:

« Anche quando non è intervenuta condanna alla reclusione, se l'amministratore, il liquidatore, il sindaco e il direttore sono iscritti in un albo professionale, l'accertamento in sede civile o penale di fatti che costituiscono inadempimento dei doveri del loro ufficio deve essere seguito da giudizio disciplinare a loro carico ».

L'ultimo comma dello stesso articolo 10, che dice: « A tale effetto di ogni sentenza civile o penale pronunciata a carico di un sindaco di società commerciale sarà data comunicazione d'ufficio all'organo che esercita la funzione disciplinare sugli iscritti nell'albo a cui il sindaco appartiene », è stato, come d'intesa, così modificato:

« A tale effetto, di ogni sentenza civile o penale pronunciata a carico di un amministratore, liquidatore, sindaco, direttore di società commerciale sarà data comunicazione d'ufficio all'organo che esercita la funzione disciplinare sugli iscritti all'albo a cui essi appartengono ».

Non essendovi osservazioni in contrario, queste modificazioni si intendono approvate.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta sui seguenti disegni di legge, già approvati per alzata e seduta:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932. (810)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1459, contenente disposizioni penali in materia di società commerciali. (720)

Convalidazione del Regio decreto 9 aprile 1931, n. 385, concernente la 17ª prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1930-31. (945)

Proroga del termine stabilito per il funzionamento del Tribunale speciale per la difesa dello Stato. (950)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 462, concernente agevolazioni fiscali a favore della Sezione autonoma fiumana dell'Istituto federale delle Casse di risparmio delle Venezia. (961)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 470, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1930-31; e convalidazione del decreto Reale 23 aprile 1931, n. 479, relativo a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo. (967)

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione segreta ed invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera il risultato della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932: (810)

Presenti e votanti	255
Maggioranza	128
Voti favorevoli	252
Voti contrari	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1459, contenente disposizioni penali in materia di società commerciali: (720)

Presenti e votanti	255
Maggioranza	128
Voti favorevoli	253
Voti contrari	2

(La Camera approva).

Convalidazione del Regio decreto 9 aprile 1931, n. 385, concernente la 17ª prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1930-31: (945)

Presenti e votanti	255
Maggioranza	128
Voti favorevoli	252
Voti contrari	3

(La Camera approva).

Proroga del termine stabilito per il funzionamento del Tribunale speciale per la difesa dello Stato: (950)

Presenti e votanti	255
Maggioranza	128
Voti favorevoli	253
Voti contrari	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 462, concernente agevolazioni fiscali a favore della Sezione autonoma fiumana dell'Istituto federale delle Casse di risparmio delle Venezia: (961)

Presenti e votanti	255
Maggioranza	128
Voti favorevoli	252
Voti contrari	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 470, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1930-31; e convalidazione del decreto Reale 23 aprile 1931, n. 479, relativo a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo: (967)

Presenti e votanti.	255
Maggioranza	128
Voti favorevoli	250
Voti contrari	5

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Acerbo — Adinolfi — Albertini — Aldi-Mai — Alessandrini — Alfieri — Angelini — Ardissoni — Arnoni — Arpinati — Ascenzi — Ascione.

Bacci — Bagnasco — Baistrocchi — Balbo — Banelli — Barattolo — Barbaro — Barengi — Barisonzo — Barni — Bartolomei — Belluzzo — Bennati — Benni — Bertacchi — Biagi — Biancardi — Bibolini — Bifani — Bisi — Blanc — Bolzon — Bombrini — Bonaccini — Bono — Borghese — Borgo — Borrelli Francesco — Borriello Biagio — Bottai — Brescia — Bruchi — Brunelli — Bruni — Buronzo — Buttafocchi.

Caccese — Cacciari — Caldieri — Calvetti — Calza Bini — Canelli — Cao — Capialbi — Capri-Cruciani — Caprino — Carapelle — Cardella — Cartoni — Carusi — Casalini — Castellino — Ceci — Chiarelli — Chiarini — Chiesa — Ciano — Ciardi — Ciarlantini — Cingolani — Clavenzani — Colbertaldo — Costamagna — Crò — Crollalanza — Cucini.

D'Addabbo — D'Angelo — D'Annunzio — De Cinque — De Cristofaro — De Francisci — De La Penne — Del Bufalo — Del Croix — De Marsanich — De Nobili — Dentice Di Frasso — De' Stefani — Di Giacomo — Di Marzo Vito — Di Mirafiori-Guerrieri — Ducrot — Dudan.

Elefante — Ercole.

Fabbrici — Fancello — Fani — Fantucci — Felicella — Felicioni — Fera — Ferracini — Ferretti Giacomo — Ferretti Lando — Ferretti Piero — Fier Giulio — Fioretti Ermanno — Forti — Fossa — Franco — Fregonara — Frignani.

Gabasio — Gaddi-Pepoli — Gaetani — Giorgioli — Garibaldi — Genovesi — Gervasio — Giardina — Giuliano — Giunta Francesco — Giuriati Domenico — Gorio — Grandi — Gray — Guidi-Bufferini.

Igliori — Imberti — Irianni.
Josa.

Landi — Lanfranconi — Leicht — Leonardi — Leoni — Lessona — Locurcio — Lojacono — Lualdi — Lucchini.

Macarini-Carmignani — Madia — Maggio Giuseppe — Magrini — Manaresi — Maraviglia — Marchi — Marcucci — Marelli — Mariscalchi — Marinelli — Marini — Mariotti — Martelli — Mazza De' Piccioli — Mazzini — Mazzucotelli — Medici del Vascello — Melchiori — Mendini — Messina — Mezzetti — Mezzi — Michelini — Milani — Misciattelli — Molinari — Monastra — Morelli Giuseppe — Mottola Raffaele — Mulè — Mussolini.

Olmo — Oppo — Orsolini Cencelli.

Pala — Panunzio — Paoloni — Paolucci — Parea — Parolari — Pasti — Peglion — Pennavaria — Peretti — Perna — Pescione — Pesenti Antonio — Pierantoni — Pierazzi — Pirrone — Polverelli — Porro Savoldi — Postiglione — Pottino — Preti — Puppini — Putzolu.

Racheli — Raffaeli — Raschi — Razza — Redaelli — Redenti — Riccardi Raffaele — Ricci — Righetti — Riolo — Rocco Alfredo — Romano Michele — Rosboch — Rossi — Rossoni — Rotigliano.

Sacconi — Salvi Giunio — Sansanelli — Sardi — Savini — Scarfiotti — Scorza — Scotti — Serono Cesare — Serpieri — Sertoli — Sirca — Stame — Starace Achille.

Tallarico — Tanzini — Tarabini — Tassinari — Tecchio — Teruzzi — Trapani-Lombardo — Trigona — Tròilo — Tullio — Tumedei.

Vacchelli — Valery — Varzi — Vaselli — Vassalo Ernesto — Vassallo Severino — Veziani — Viale — Viglino.

Zingali — Zugni Tauro.

Sono in congedo:

Amicucci.

Bianchi.

Cascella — Chiurco — Coselschi.

De Martino.

Foschini.

Gangitano.

Maggi Carlo Maria — Muscatello — Muzzarini.

Orlandi.

Pace — Parisio — Pavoncelli — Protti.

Restivo — Roncoroni.

Serena Adelchi — Spinelli.

Tredici.

Vascellari — Verga.

Sono ammalati:

Geremicca.
Mantovani — Marquet.
Salvo Pietro — Schiavi.
Ungaro.

Assenti per ufficio pubblico:

Alezzi — Arcangeli — Asquini.
Bascione — Basile — Bodrero — Bonardi.
Calore — Cantalupo — Capoferri — Carlioloto — Catalani — Ceserani.
Dalla Bona — Diaz — Di Belsito — Donegani.
Fornaciari — Fusco.
Gianturco — Giarratana — Gorini.
Limoncelli — Lusignoli.
Malusardi — Maresca di Serracapriola.
Natoli.
Oggianu — Olivetti.
Palermo — Pellizzari — Peverelli.
Ricchioni — Ridolfi — Rocca Ladislao.
Santini — Severini — Solmi — Storace
Ginzio.
Vecchini — Verdi — Vianino.

La seduta termina alle 19,25.

**Ordine del giorno per la seduta di domani
alle ore 16.**

Discussione dei seguenti disegni di legge:

1 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1931, n. 285, concernente finanziamento a favore dell'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato. (918)

2 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 311, per la soppressione dell'Istituto Vittorio Emanuele III per i danneggiati dai terremoti di Reggio Calabria, e per la concessione dei mutui richiesti all'Istituto stesso. (929)

3 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 marzo 1931, n. 346, recante provvedimenti straordinari in dipendenza dei danni verificatisi nell'Abruzzo, nel Molise, nella Puglia, nella Basilicata, nella Calabria, nella Sicilia e nella Sardegna in seguito ad alluvioni, frane e mareggiate dell'inverno 1930-31. (936)

4 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 aprile 1931, n. 400, che autorizza la spesa di lire 10,000,000 per l'esecuzione di opere straordinarie urgenti in alcune provincie del Regno. (941)

5 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 aprile 1931, n. 410, concernente la concessione di un nuovo termine per il conferimento della cittadinanza italiana agli stranieri residenti a Fiume. (953)

6 — Riordinamento delle disposizioni sul reparto dei contributi sindacali obbligatori. (960)

7 — Riordinamento dell'istruzione media tecnica. (853)

8 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932. (805)

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
AVV. CARLO FINZI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

