

CCXIV.

TORNATA DI MARTEDÌ 2 MAGGIO 1933

ANNO XI

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIURIATI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE BUTTAFOCHI

INDICE

	<i>Pag.</i>		<i>Pag.</i>
Congedi	8534	Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1933, n. 176, che modifica il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1680, concernente la facoltà al Governo di stabilire modalità per l'importazione di merci da alcuni paesi	8535
Disegno di legge (<i>Annunzio di presentazione</i>)	8534	Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 154, concernente l'indicazione del peso sui grossi colli trasportati per via d'acqua	8535
Disegni di legge (<i>Presentazione</i>):		Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 201, recante provvedimenti a favore del comune di Campione	3536
DE FRANCISCI: Norme per le promozioni nella Magistratura	8534	Disegni di legge (<i>Votazione segreta</i>):	
ACERBO: Estensione ai territori annessi al Regno della legge 6 giugno 1932, n. 656, sull'ordinamento delle Casse rurali ed agrarie	8534	Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934	8576
Disegno di legge (<i>Seguito e fine della discussione</i>):		Espropriazione dei fabbricati soprastanti gli avanzi del Teatro Romano di Benevento	8576
Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934	8536	Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 131, riflettente aggiunte alla tariffa speciale dei dazi doganali da applicare alle merci di origine o provenienza dalle Colonie italiane	8576
CIANO, <i>Ministro</i>	8536	Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1933, n. 176, che modifica il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1680, concernente la facoltà al Governo di stabilire modalità per l'importazione di merci da alcuni paesi	8576
Ordine del giorno:		Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 154, concernente l'indicazione del peso sui grossi colli trasportati per via d'acqua	8576
CIARLANTINI	8545		
Disegno di legge (<i>Discussione</i>):			
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934	8571		
LEALE	8571		
DENTICE DI FRASSO	8573		
Disegni di legge (<i>Approvazione</i>):			
Espropriazione dei fabbricati soprastanti gli avanzi del Teatro Romano di Benevento	8534		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 131, riflettente aggiunte alla tariffa speciale dei dazi doganali da applicare alle merci di origine o provenienza dalle Colonie italiane	8535		

	<i>Pag.</i>
Coconversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 201, recante provvedimenti a favore del comune di Campione	8577
Interrogazione (Annunzio)	8578

La seduta comincia alle 16.

VERDI, *Segretario*, legge il processo verbale della tornata precedente.

(È approvato).

[Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli: Giuriati Domenico, di giorni 1; Ricciardi, di 3; Troilo, di 2; per motivi di salute, l'onorevole Ducrot, di giorni 4; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Costamagna, di giorni 5; Bruni, di 4; Re David, di 6; Pesenti Antonio, di 1; Clavenzani, di 8; Josa, di 4; Vassallo Ernesto, di 3; Bascone, di 2; Muscatello, di 5; Mendini, di 5; Tallarico, di 4; Capialdi, di 1; Alfieri, di 1; Bottai, di 3; Protti, di 1; De Nobili, di 3; Bisi, di 2; Ridolfi, di 5; Miori, di 5; Leonardi, di 2; Verga, di 2; Baccarini, di 2; Genovesi, di 4; Vianino, di 1; Ascione, di 3, e Savini, di 1.

(Sono concessi).

Annunzio di presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. L'Onorevole Capo del Governo, Primo Ministro, Ministro per le corporazioni ha presentato alla Presidenza, a norma dell'articolo 42 del Regolamento, il seguente disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 313, riguardante la chiusura delle operazioni per la sistemazione finanziaria dell'industria marmifera carrarese (1736).

Il disegno di legge è stato trasmesso alla Giunta generale del bilancio.

L'onorevole Ministro delle colonie ha presentato alla Presidenza, a norma dello stesso articolo 42 del Regolamento, il seguente disegno di legge:

Revisione delle sentenze emesse dai tribunali speciali della Tripolitania e Cirenaica. (1727)

Il disegno di legge è stato assegnato agli Uffici.

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro di grazia e giustizia.

DE FRANCISCI, *Ministro di grazia e giustizia*. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge:

Norme per le promozioni nella Magistratura. (1729)

Propongo che ne sia dichiarata l'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro di grazia e giustizia della presentazione di questo disegno di legge. Come la Camera ha udito, l'onorevole Ministro ha proposto che ne sia dichiarata l'urgenza.

Pongo a partito tale proposta.

(È approvata).

Questo disegno di legge sarà inviato alla Giunta generale del bilancio.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Ministro dell'agricoltura e delle foreste. Ne ha facoltà.

ACERBO, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge:

Estensione ai territori annessi al Regno della legge 6 giugno 1932, n. 656, sull'ordinamento delle casse rurali e agrarie (1728).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dell'agricoltura e delle foreste della presentazione di questo disegno di legge.

Sarà inviato agli Uffici.

Approvazione del disegno di legge: Espropriazione dei fabbricati soprastanti gli avanzi del Teatro Romano di Benevento.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Espropriazione dei fabbricati soprastanti gli avanzi del Teatro Romano di Benevento. (*Stampato*, n. 1673-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione degli articoli:

Chiedo all'onorevole Ministro se accetta il testo proposto dalla Commissione.

ERCOLE, *Ministro dell'educazione nazionale*. Lo accetto.

PRESIDENTE. Allora do lettura del testo concordato fra Commissione e Governo.

ART. 1.

È dichiarato di pubblica utilità lo scorporamento del teatro romano di Benevento ed è approvato il piano particolareggiato delle espropriazioni dei fabbricati soprastanti il teatro medesimo di cui alla deliberazione del comune di Benevento in data 3 aprile 1932.

(È approvato).

ART. 2.

Il Ministero dei lavori pubblici, in deroga al disposto dell'articolo 16 del Regio decreto-legge 3 agosto 1930, n. 1065, convertito nella legge 29 dicembre 1930, n. 1906, è autorizzato a corrispondere, in base a richieste del Ministero dell'educazione nazionale, come parte dell'indennità di espropriazione, i sussidi concessi o da concedere, a termini degli articoli 13 e 14 del citato Regio decreto-legge, ai proprietari dei fabbricati compresi nel suddetto piano di espropriazione, danneggiati dal terremoto del 23 luglio 1930.

La spesa per indennità di espropriazione, dedotti i sussidi indicati nel precedente comma, fa carico al Comune di Benevento.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 131, riflettente aggiunte alla tariffa speciale dei dazi doganali da applicare alle merci di origine o provenienza dalle Colonie italiane.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione di disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 131, riflettente aggiunte alla tariffa speciale dei dazi doganali da applicare alle merci di origine o provenienza dalle Colonie italiane. (*Stampato* n. 1680-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Ne do lettura.

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 131, riflettente aggiunte alla tariffa speciale dei dazi doganali da applicare alle merci di origine o provenienza dalle Colonie italiane ».

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1933, n. 176, che modifica il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1680, concernente la facoltà al Governo di stabilire modalità per l'importazione di merci da alcuni paesi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1933, n. 176, che modifica il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1680, concernente la facoltà al Governo di stabilire modalità per l'importazione di merci da alcuni Paesi. (*Stampato* n. 1686-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Ne do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 22 marzo 1933, n. 176, che modifica il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1680, concernente la facoltà al Governo di stabilire modalità per l'importazione di merci da alcuni Paesi ».

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 154, concernente l'indicazione del peso sui grossi colli trasportati per via d'acqua.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gen-

naio 1933, n. 154, concernente l'indicazione del peso sui grossi colli trasportati per via d'acqua. (*Stampato* n. 1693-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico: Ne do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 154, concernente la indicazione del peso sui grossi colli trasportati per via d'acqua ».

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 201, recante provvedimenti a favore del comune di Campione.

PRESIDENTE. — L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 201, recante provvedimenti a favore del comune di Campione. (*Stampato* n. 1696-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Ne do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 201, recante provvedimenti a favore del comune di Campione ».

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934.

Ricordo alla Camera che nella seduta di sabato scorso 29 aprile fu chiusa la discussione generale, riservandosi la facoltà di parlare al Governo ed all'onorevole camerata Calza-Bini, relatore per le ferrovie.

Gli altri due relatori hanno già rinunciato a parlare. Onorevole camerata Calza Bini, Ella intende parlare?

CALZA BINI, *Relatore*. Rinunzio anch'io.

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

CIANO, *Ministro delle Comunicazioni* (*Vivi, prolungati applausi*). Onorevoli camerati. L'anno scorso, intrattenendo la Camera sul bilancio delle comunicazioni, accennai con larghezza di dati alle conseguenze della contrazione dei traffici ferroviari; contrazione che dal 1929 in poi è andata mano mano accentuandosi negli anni successivi, fino a segnare nell'esercizio attuale circa il 36 per cento del traffico del 1929-30. Per essere precisi, il traffico ferroviario nei primi nove mesi dell'esercizio corrente, rispetto a quello dei primi nove mesi dell'esercizio precedente, presenta una contrazione di circa il 12 per cento per le merci e del 9 per cento per i viaggiatori.

Il movimento attuale veramente cospicuo e particolarmente significativo, dovuto anche alle speciali, ingenti riduzioni adottate per gli accorrenti alle manifestazioni della Mostra della Rivoluzione Fascista e dell'Anno Santo, nonché alle speciali manifestazioni del lavoro ed artistiche di alcune delle principali città (*Applausi*), se può a fine di esercizio modificare alcune delle percentuali che ho accennato, specialmente nei riguardi del traffico dei viaggiatori, non apporterà varianti apprezzabili nel risultato economico dell'azienda: il bilancio consuntivo dell'anno corrente ritengo potrà chiudersi con un disavanzo che potrà al massimo raggiungere i 650 milioni.

Riguardo alle considerevoli riduzioni accordate, è superfluo io vi aggiunga che oltre ad essere l'esecuzione di un preciso indirizzo di Sua Eccellenza il Capo del Governo, esse rispondono ad una mia intima convinzione per gli indiscutibili vantaggi di ordine sociale e materiale, la cui palmare evidenza è superfluo che io qui, in Roma, vi illustri; e ai quali possono aggiungersi i vantaggi tecnici di addestramento che arrecano gli svariati compiti che giornalmente l'Amministrazione deve superare per rispondere alle tavolta imprevedute ed imprevedibili esigenze del pubblico.

La diligente ed intelligente relazione del Camerata onorevole Calza-Bini, compiuta dopo un minuzioso studio di tutti i titoli di introito e di spesa dell'Amministrazione ferroviaria, mi dispensa dal ripetere numeri e considerazioni che troverete, lucidamente esposti, nella relazione estesa dal Camerata in nome della vostra Giunta del bilancio.

Ed io ringrazio l'onorevole Calza-Bini per avere voluto esplicitamente riconoscere che, per parte dell'Amministrazione ferroviaria, nulla è stato omesso perchè le conseguenze dell'attuale situazione economica mondiale si ripercuotessero nel modo meno sentito sulle risultanze ultime del bilancio economico della Azienda.

Di una cosa voglio fare esplicita dichiarazione alla Camera e cioè che, pure attraverso la più rigida economia e la più oculata parsimonia nelle spese, l'apparecchio ferroviario italiano è, ciononostante, in tutti i suoi dettagli particolarmente curato e mantenuto in efficienza e pronto, per uomini e mezzi, alle più svariate richieste.

L'Amministrazione, pur proseguendo nell'indirizzo di rigida economia, terrà conto delle attuabili raccomandazioni e dei suggerimenti fatti sia dall'onorevole Giunta del bilancio, nella precisa relazione del Camerata Calza-Bini, sia dai Camerati Elefante, Chiarini, Lantini, Chiesa, D'Annunzio e Fier che con tanta competenza e con sano e bene inteso spirito di collaborazione hanno partecipato alla discussione.

Come è noto, onorevoli Camerati, attraverso le difficoltà dell'ora, un nuovo ed importante programma di elettrificazione della rete italiana è in corso di graduale attuazione; ma io voglio illustrarvi i principi in base ai quali tale programma è ritenuto, più che giusto, necessario.

È conveniente elettrificare la rete ferroviaria italiana? È superfluo che io vi confermi come, se in paesi ricchi di combustibili minerali il problema dell'elettrificazione può dare motivo a discussioni, in un Paese come il nostro, nel quale nessun importante giacimento di combustibile è stato fino ad oggi rintracciato, e dove per contro esiste la possibilità di uno sfruttamento idrico veramente considerevole, la discussione sulla convenienza dell'elettrificazione delle ferrovie non può nemmeno seriamente impostarsi. (*Approvazioni*).

I tecnici puri, per determinare la convenienza dell'elettrificazione, si fermano esclusivamente sull'immediato tornaconto economico, facendo l'esame delle tre variabili

che su di essa hanno riflessi: quantità di traffico, costo del carbone, costo della energia elettrica.

L'esame analitico della cosa, fatto in un momento come l'attuale di depressione del traffico, di prezzo eccezionalmente basso del carbone, non porterebbe che a conclusioni negative sul vantaggio economico dell'elettrificazione; la decisione per una azienda puramente industriale non potrebbe quindi essere dubbia.

La contrazione del traffico sulle arterie principali, che sono quelle per le quali è prevista l'elettrificazione, non può essere e non è che un fenomeno contingente; e, forse, più contingente ancora è il prezzo odierno del carbone. È ancora ben presente nella nostra memoria che in un tempo non lontano il prezzo del carbone sul mercato, che oggi si aggira attorno alle 100 lire, salì fino a 780 lire per tonnellata e che, indipendentemente dal prezzo, le difficoltà del suo rifornimento furono tali da dover seriamente impressionare chi aveva la responsabilità del movimento ferroviario nazionale, in quel momento tanto necessario alla difesa stessa del Paese. (*Approvazioni*).

Abbiamo quindi, indipendentemente da qualsiasi fallace risultato analitico attuale, il dovere di attenuare, nei riflessi della vita e della difesa nazionale, il dominio del carbon fossile, utilizzando sempre più e sempre meglio le nostre energie idrauliche, certi che quell'utilità materiale, che forse oggi alcuno solo aritmeticamente contesta, sarà pienamente e luminosamente superata in un prossimo avvenire. (*Applausi*).

Non poteva quindi il Governo Fascista rinunciare alla sollecita estensione della trazione elettrica.

Il nuovo programma tende a:

1º) elettrificare le arterie fondamentali del sistema ferroviario italiano e più precisamente: le due longitudinali Milano-Reggio Calabria, passanti l'una per Bologna-Firenze e l'altra per Genova-Pisa, e la trasversale Torino-Trieste-Fiume;

2º) completare i collegamenti elettroferroviari fra il porto di Genova ed i valichi alpini del Sempione e del Gottardo attraverso Milano;

3º) completare la rete ligure-piemontese, già in gran parte elettrificata, e quella toscana compresa fra la litoranea Genova-Livorno e la Porrettana o la direttissima Bologna-Firenze;

4º) aumentare la potenzialità della Pontebbana da Udine a Tarvisio, non potendosi

pensare ad una correzione di tracciato, e al completamento della elettrificazione fino a Trieste e Fiume, per assicurare a questi porti una via rapida di trasporti centro-europea;

5°) prolungare la Brennero-Bolzano fino a Bologna, assicurando un rapido collegamento con questo transito internazionale;

6°) completare l'elettrificazione delle linee facenti capo a Bologna, estendendo questa alla Bologna-Ferrara-Padova, che ha già un traffico intenso.

Con questo piano le linee fondamentali del nostro sistema ferroviario saranno pressochè tutte elettrificate.

Infatti esso comprende uno sviluppo complessivo di chilometri 4365 di linee di cui 1731 a semplice binario e 2634 a doppio binario, che, con le linee a tutt'oggi elettrificate od in corso, formeranno un totale di chilometri 6605, e cioè il 41 per cento circa dello sviluppo dell'intera rete a scartamento ordinario; ma sul quale, si noti, si svolgerà un traffico che corrisponderà al 60 per cento di tutto il traffico della rete italiana.

Per le ragioni essenziali che toccano da vicino la nostra indipendenza economica e politica, è necessario che, a fianco delle grandi opere compiute dal Regime, si annoveri anche quella non meno importante, per valore finanziario e per effetti produttivi, della estensione dell'elettrificazione ferroviaria.

Ed una considerazione voglio aggiungere che tranquillizzi i dubbiosi, ed alla quale si associeranno senza dubbio gli eminenti tecnici di questa Assemblea.

La trazione elettrica non presenta più alcuna incognita; essa ha raggiunto tale una perfezione da gareggiare, nei riguardi della sicurezza d'esercizio, con la trazione a vapore.

Questa sicurezza poi diviene maggiore con l'estendersi degli impianti, poichè più razionale ed organica può divenire l'utilizzazione delle varie sorgenti di energia, e sempre più intima l'inserzione della trazione ferroviaria elettrica nella rete elettrica nazionale.

Basta solo ricordare ciò che ebbe a scrivere l'onorevole camerata Giarratana nella relazione sul programma della elettrificazione delle linee: che il disastro del Gleno, travolgendo con un grande serbatoio ben quattro impianti oltre alle linee di una intera vallata, produsse nella distribuzione elettrica della regione un'interruzione di soli quattro minuti, tanto fu pronta la manovra per ritrovare i contatti con tutto il resto della rete. Oggi, con le nuove centrali entrate in funzione,

questa interruzione si ridurrebbe certamente, se pure non scomparirebbe del tutto.

All'onorevole Chiesa, che già in altra sede mi aveva comunicati i suoi dubbi circa l'opportunità di estendere il sistema di trazione elettrica a corrente trifase da Bolzano fino a Trento, ho già avuto occasione di far presenti le ragioni tecniche ed economiche che avevano consigliato tale soluzione, già in corso di esecuzione.

Del resto stia tranquillo l'onorevole Chiesa, che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è perfettamente convinta della convenienza di adottare la corrente continua, che i progressi della tecnica hanno oggi reso generalmente preferibile, e che è il solo sistema adatto per linee a forti velocità; tanto è vero che, dei 4365 chilometri di nuova elettrificazione, ben 3800 sono previsti a corrente continua.

Su di un altro argomento importantissimo ho avuto già occasione di intrattenere la Camera nella discussione dei passati bilanci: su di esso nell'attuale discussione hanno interloquito tutti i camerati che si sono occupati delle ferrovie; intendo parlare del fenomeno sempre più esteso e sempre più generalizzato della concorrenza automobilistica.

Il Governo Fascista ha già dimostrato di saper affrontare lo scottante problema con la più assoluta serenità nell'interesse del pubblico e della Nazione. Non vi è dubbio però che il miglioramento continuo delle reti stradali, l'incessante e rapido progresso tecnico della costruzione automobilistica, la diffusione di autoservizi industriali che consentono il traffico merci su strada sempre a più basso prezzo, hanno intensificato ed affrettato lo sviluppo di questo interessante mezzo di trasporto che domina tutta la materia dei trasporti terrestri in tutti i paesi del mondo.

Guardando attorno si vede che in tutti i paesi del mondo si è determinato un doppio ordine di misure:

1°) disciplinare l'automobilismo con una legislazione quasi uguale, che differisce soltanto nei dettagli, adattandosi alle condizioni particolari dei vari paesi;

2°) rendere più elastico il funzionamento già rigido, quasi monopolistico delle ferrovie, adeguandolo al regime di concorrenza nel quale sono venute a trovarsi.

I due convegni più recenti che trattarono di questa materia, quello del Cairo e quello di Berlino, il primo di puri ferrovieri, il secondo di puri automobilisti, logicamente concludevano con criteri perfettamente oppo-

sti, che non hanno per nulla chiarito le condizioni attuali delle cose.

L'esperienza degli altri ci interessa non per l'enunciazione di teorie assolute che in questo caso non esistono, ma per l'affermazione di una tendenza generalmente manifestatasi, di un'equa regolazione del traffico automobilistico, di una giusta ripartizione degli oneri fra le diverse categorie di autoveicoli, di un coordinamento rigoroso che tenda ad eliminare i doppioni ed in genere lo sperpero dei mezzi che, se non grava direttamente sull'utente, finisce per gravare, in un modo o nell'altro, sulla massa dei contribuenti, cioè sull'economia nazionale. (*Approvazioni.*)

In Italia il Ministero delle comunicazioni, così come è stato creato dal Governo Fascista, riassume in sé, accanto alla gestione delle ferrovie dello Stato, il controllo sulle ferrovie e sulle tramvie concesse all'industria privata, nonché la sorveglianza sui pubblici servizi automobilistici. Così le vie dell'azione sono certamente più agevoli.

Quando si parla di concorrenza, di coordinamento e di doppioni, bisogna tener ben presente che non sempre si trovano di fronte la grossa Azienda ferroviaria e le linee automobilistiche, ma spesso le minori ferrovie concesse e i servizi di automobili e non di rado servizi automobilistici che vorrebbero accanirsi e dilaniarsi in una lotta senza quartiere.

Lo snellimento dell'Azienda ferroviaria, che ha avuto per suo punto di partenza la istituzione del Servizio Commerciale e del Traffico, ha eliminata la rigidità tariffaria del passato. L'Amministrazione ferroviaria, alla quale non si possono certamente imputare visioni misonistiche, va a mano a mano adattandosi alle esigenze dell'ora con una serie di provvedimenti che è superfluo io vi illustri: essi vanno dalla quasi abolizione delle tasse per i raccordi ferroviari alla istituzione dei treni leggeri (da sostituirsi poi con autovetture, di cui l'Amministrazione ha già provveduto a far costruire un numero considerevole), dalla istituzione dei treni rapidi per collettame, al ritorno alla normalità per quanto riguarda i termini di riconsegna della merce, sempre maggiormente ridotti, dalle facilitazioni di ogni genere per biglietti circolari, per biglietti di abbonamento per impiegati ed operai, per biglietti di andata e ritorno, a nuove serie di favorevoli abbonamenti.

Così l'azienda ha snellito e snellisce il suo funzionamento, così cerca, con la rapidità che certi servizi consentono, di aggiornarsi alle esigenze dei tempi.

Che i mezzi impiegati abbiano avuta una certa efficacia è indubbio: ho letto in un giornale, che trattava della crisi già in atto in una particolare categoria di servizi degli autotrasporti, una lamentela contro le ferrovie che, inviando sollecitatori in giro per l'accaparramento del traffico, facevano illecita concorrenza ai trasporti della strada!

Nel campo degli autotrasporti, mentre, come voi tutti sapete, è già perfettamente disciplinato il trasporto delle persone mediante concessioni governative per linee regolari con conseguenti oneri di orari e di tariffe, non esistono di fatto disposizioni legislative atte a disciplinare il trasporto delle cose.

Il problema, che ha importanza nel campo dell'industria e del commercio e riflessi anche sulla difesa del Paese, ha già formato oggetto di particolare esame anche da parte del Duce e sarà, come sempre, al momento opportuno anch'esso perfettamente risolto ed in base ai concetti seguenti:

1º) Libertà per chi, con mezzi propri, trasporta merce propria. (*Approvazioni.*)

2º) Disciplina di tutti i servizi di trasporto per conto di terzi, mediante concessioni che importino modalità di esercizio e precise responsabilità. (*Approvazioni.*)

In base a queste direttive fondamentali, anche il servizio dei trasporti merci su strada potrà avere il suo graduale, logico e razionale sviluppo, ma soprattutto troverà il suo assetto definitivo.

L'attuazione degli occorrenti provvedimenti non potrà che essere graduale e tempestiva, per armonizzare, senza scosse e senza facili improvvisazioni, l'interesse dei singoli con il supremo interesse nazionale.

Assicuro la Camera che frattanto l'aggiornamento dei mezzi di trasporto procede silenziosamente ma rapidamente. Per diverse ferrovie concesse è già in atto o in corso di attuazione la sostituzione del servizio con linee automobilistiche; per altre ferrovie già si applicano riduzioni di esercizio. Per le tramvie extra-urbane, sorpassate ormai tecnicamente ed economicamente, vengono negate nuove concessioni: a tale riguardo in questi ultimi quattro anni è stata deliberata la soppressione di ben 512 chilometri di tramvie extra-urbane e la loro sostituzione con mezzi automobilistici, mentre è in corso la soppressione di ben altri 190 chilometri di esse. Così gradualmente è tradotto in atto quanto fu auspicato in questa Camera fino dal 1929.

Il bilancio dello scorso esercizio fu chiuso con un avanzo di 140,000,000 di lire per le

poste e i telegrafi e di circa 21.000.000 di lire per i telefoni.

L'andamento del bilancio dell'esercizio in corso continua nella tendenza manifestatasi nell'esercizio passato; cioè diminuzione delle entrate ordinarie postali telegrafiche, lieve aumento di quelle telefoniche.

A tutto marzo, infatti, rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente, le prime segnano una contrazione di 25 milioni di lire, le seconde un incremento di oltre quattro milioni e mezzo.

Gli avanzi previsti, però, saranno certamente e di molto superati; ed invero nella situazione dei nove mesi già trascorsi essi risultano prudenzialmente accertati in 42 milioni per le poste ed i telegrafi ed in circa 9 milioni per i telefoni.

L'onorevole Relatore ha nuovamente messo in evidenza la passività della gestione telegrafica, comune, peraltro, a tutti i paesi del mondo: la ripresa del traffico permetterà l'utilizzazione in pieno degli impianti, mentre, frattanto, la più economica gestione postale compensa ed assicura la stabilità del bilancio.

Alla regolarità e prontezza dei servizi contribuirà notevolmente la revisione delle norme legislative e regolamentari concernenti i servizi stessi, per la quale l'onorevole Parlamento ha già approvato il disegno di legge che ne fa delega al Governo del Re.

Una apposita Commissione, di cui fanno parte anche autorevoli rappresentanti del Consiglio di Stato, della Magistratura ordinaria e della Regia Avvocatura generale, attende a tale compito. Il bisogno di una nuova legge postale è maggiormente avvertito, anche dal pubblico, perchè il vigente Testo unico del 1899 riproduce le basi della legge del 1862.

I successivi provvedimenti imposti dai progressi tecnici lo hanno quasi del tutto modificato, donde non soltanto difficoltà di applicazione di norme sparse un po' dappertutto ma, talvolta, l'ignoranza di esse ingenera negli stessi funzionari incertezze e perplessità che è bene eliminare.

Il movimento complessivo del risparmio nelle Casse postali durante l'anno 1932 ha dato un aumento di oltre 1680 milioni di lire al credito dei depositanti.

Il servizio radiotelegrafico marittimo che si svolge attraverso il centro di Coltano è in graduale e promettente incremento.

Ciò, come l'onorevole D'Angelo ha rilevato nel suo chiaro discorso, deve al pro-

gressivo apprezzamento che il pubblico e gli ambienti marittimi fanno della regolarità, esattezza e celerità del servizio stesso, al cui miglioramento l'Amministrazione attende con incessante cura.

Il centro di Coltano corrisponde, come è noto, alle più grandi distanze con le navi dotate di apparecchi idonei, mentre con gli impianti ad onde medie comunica con le navi in tutto il Mediterraneo, nei mari del Nord e fino ai pressi delle Isole Azzorre e Canarie.

Il traffico di Coltano sarà certamente avvantaggiato dai miglioramenti in corso, pei quali sarà provveduto alla installazione di nuovi, più potenti e perfezionati impianti per il servizio con le navi.

Con tale attrezzatura di Coltano, con il completamento degli impianti di bordo radiotelegrafici, radiotelefonici e radiogoniometrici, tutto quanto vi era da fare — in questo campo — nei riguardi della salvaguardia della vita umana in mare è compiuto.

Il servizio radiotelefonico fra le reti telefoniche europee e le navi dotate dei necessari impianti è stato attuato il 1º agosto 1932 a mezzo di apparecchi di costruzione nazionale moderna ed accurata, ai quali saranno approntati tutti i perfezionamenti suggeriti dalla pratica, specialmente agli effetti delle ore utili di contatto giornaliero.

Delle navi nazionali sono per ora dotati di impianti radiotelefonici trasmettenti e riceventi i piroscafi *Conte Rosso*, adibito alla linea dell'estremo Oriente, *Rex* e *Conte di Savoia*, della linea Nord America.

Il servizio di radiodiffusione, con l'attivazione delle stazioni di Firenze e Bari e con la costruzione dell'impianto di 50 chilo-watt, che ha sostituito la vecchia stazione di Milano, ha raggiunto un grado di efficienza adeguato ai più recenti sviluppi della radiofonia circolare.

Come hanno rilevato gli onorevoli D'Angelo e Lualdi — in conformità alle direttive segnate dal Governo Fascista — un ottimo servizio di ricezione radiofonica funziona ovunque.

Ai miglioramenti tecnici ed artistici nonché alla legislazione sulla disciplina degli abbonamenti deve l'incremento di questi, che da 220.000 si sono portati ad oltre 300.000 e si ha ragione di sperare progrediscano di più, specialmente se la categoria ormai conosciuta sotto il nome di « radio-pirati » crederà giunto il momento di compiere il proprio dovere.

E l'industria costruttiva nazionale dovrà essere all'altezza del compito assegnatole, producendo bene ed a condizioni economiche vantaggiose. Con la realizzazione di tale compito essa contribuirà efficacemente allo sviluppo della radiofonia rurale, cui è assegnata l'alta funzione di educazione, di istruzione e diletto delle numerose sane ed operose popolazioni dei campi.

Ma siamo, come l'onorevole Lualdi ha affermato nel suo discorso, alla vigilia di una nuova pratica affermazione nel campo radioelettrico: quella della radiovisione. Siamo forse ormai al termine del periodo sperimentale di tale interessante problema ed il Governo Fascista, che fino dal luglio 1931 ha dato alla Società E. I. A. R. la concessione non esclusiva di tale servizio, non mancherà, come già fece per le radiodiffusioni, di sollecitare la Società stessa a concretare un primo impianto.

Posso peraltro assicurare l'onorevole Lualdi che la Società segue con molto interesse la nuova applicazione ed anzi non tarderà ad entrare nella fase delle realizzazioni.

Sarà però bene ricordare come per assicurare la radiovisione occorran stazioni trasmettenti speciali con onde molto corte, non prestandosi all'uso gli ordinari impianti delle stazioni radiofoniche.

Nei riguardi della rete telefonica nazionale, della quale si sono occupati sia l'onorevole D'Angelo che l'onorevole Pellizzari, debbo annunciare che il collegamento in cavo sottomarino con la Sardegna, attivato dal 28 ottobre 1932, ha dimostrato a quali reali bisogni corrisponda l'opera eseguita.

Le comunicazioni telefoniche stabilite attraverso tale via sono così numerose da indurre l'Amministrazione a studiare la possibilità di attivare col cavo stesso una seconda comunicazione ad alta frequenza.

Per quanto riguarda le tratte interessanti l'Italia meridionale e la Sicilia, confermo l'imminenza della attivazione della diramazione per Bari che entrerà in servizio alla apertura della Fiera del Levante. Fra un anno saranno, con ogni probabilità, messi in servizio i circuiti fino a Reggio Calabria ed alla fine del 1934, e forse anche con anticipo, i collegamenti in cavo saranno un fatto compiuto con tutta la Sicilia.

Il confortante crescente sviluppo del traffico internazionale troverà una nuova via di sfogo attraverso il cavo internazionale di Modane, la cui posa sarà tra breve

iniziata. Nel frattempo si miglioreranno le comunicazioni con la Francia meridionale mediante l'attivazione di comunicazioni ad alta frequenza.

Anche il traffico interno è in aumento costante sì da richiedere la continua messa in esercizio di nuovi circuiti, tanto che soltanto in questi ultimi periodi si sono dovuti attivare altri 12 circuiti in partenza da Milano per varie località.

Una reale visione dei bisogni imminenti e futuri richiede però provvedimenti di più vasta portata, per cui è stata decisa la posa di un nuovo cavo tra Milano e Casteggio che consentirà di adeguare, alla potenzialità della rete costruita dal Regime, il primo cavo posato tra Torino, Milano e Genova. Le conversazioni interurbane, infatti, sono dall'esercizio 1925-26 ad oggi aumentate di oltre 11 milioni (da 18,800,000 a 30,400,000).

Gli abbonati urbani hanno raggiunto, alla fine dello scorso febbraio, la cifra di 349.000 circa.

L'onorevole Pellizzari ha posto, nel campo telefonico, il vecchio quesito: tariffa a contatore o tariffa forfettaria?

Non vi è dubbio che la tariffa forfettaria, se dà all'utente la possibilità di effettuare conversazioni senza limite, ovvero senza aggravio di supplementi di tasse, crea però una sperequazione di costo fra chi usa largamente del telefono e chi ne usa, invece, con parsimonia.

L'Amministrazione che da tempo si è posta il problema della adozione del contatore, esaminati gli effetti che un tale mutamento di indirizzo avrebbe potuto avere sulle abitudini degli utenti facili all'esuberante eloquio (*Ilarità*), di spirito espansivo, per i quali ogni freno imposto sarebbe riuscito certamente doloroso, ha ritenuto di soprassedere fino ad ora a una tale riforma, ma soprattutto perchè non è ancora praticamente e sicuramente determinabile l'unità costo di ogni comunicazione.

Bisogna riflettere che tra lo Stato e le Società concessionarie sono stati impiegati circa 3 miliardi nelle nuove reti telefoniche: tale impresa ha, come i camerati comprendono, un piano finanziario che non è possibile compromettere con disposizioni non perfettamente studiate.

Poichè è universalmente riconosciuto che l'applicazione del contatore ai telefoni presenta nel campo equitativo indiscutibili vantaggi, il Governo intende approfondire l'argomento e a tale riguardo dispone perchè un esperimento possa essere fatto in una città

per ciascuna delle cinque zone del territorio, accordate in concessione.

Con i risultati di tali esperimenti, che saranno controllati dall'Amministrazione, si eviterà ogni sorpresa nella eventuale applicazione totale o parziale del provvedimento.

Il camerata Bianchini, nella sua chiara relazione, vi ha largamente illustrato la profonda incidenza che il decadimento dei traffici ha avuto sulla marina mercantile. L'anno 1932 ha visto scendere i noli al 67 per cento di quelli quotati nel 1923, all'80 per cento di quelli quotati nel 1913, ed anzi, se si tien conto della svalutazione della sterlina, le percentuali sono inferiori al 50 per cento in rapporto al 1923 e di poco superiori al 50 per cento in rapporto al 1913.

Le cifre straordinariamente elevate del tonnello mondiale in disarmo, cui accennai in occasione della discussione del precedente bilancio, sono ancora cresciute, ed il disarmo non si riferisce soltanto alle navi da carico, ma si estende alle navi di linea, sia per passeggeri che per merci. Il diminuito movimento ha costretto infatti ogni bandiera a ridurre i propri servizi per non rendere più gravi le perdite dell'esercizio.

I disarmi, che un anno fa comprendevano circa 12 milioni di tonnellate di stazza lorda, sono ora saliti a circa 13 milioni e mezzo di tonnellate, passando dal 18 al 20 per cento del tonnello mondiale. Nè è a dire che a ciò abbia concorso, come negli anni precedenti, un aumento nel tonnello; chè anzi la consistenza del naviglio delle varie bandiere, dopo aver superato nel 1931 la cifra di 70 milioni di tonnellate (contro 47 milioni nel 1914), si è contratta a poco più di 69 milioni nel 1932 e la contrazione prosegue.

Il tonnello delle navi costruite nel mondo durante il 1932 (tonnellate 726.591) è infatti il più basso che sia stato registrato da circa un cinquantennio a questa parte, mentre le riduzioni superarono il milione e mezzo di tonnellate.

È questa la conseguenza ineluttabile del collasso dei traffici mondiali, che non si arrestano ancora sulla via della discesa. Sulla grande arteria commerciale del Panama il regresso del transito delle merci si è manifestato nella misura del 34 per cento durante il 1932 in confronto al 1930.

Anche per Suez il traffico è continuato nella discesa con una diminuzione del 14 per cento nel 1932 in confronto al 1930.

I grandi porti del Nord Europa, Amburgo, Anversa, Rotterdam, hanno essi pure subito nel 1932 in rapporto al 1931 una contrazione

di traffico nella misura rispettiva di circa il 15 per cento, il 16 per cento e il 26 per cento, e globale del 19,24 per cento. Il traffico dei porti britannici è diminuito ancora del 6,42 per cento in rapporto al 1931 e quello dei porti francesi del 12 per cento. Il commercio estero degli Stati Uniti è diminuito, per valore, nella misura del 34,9 per cento. Nel movimento transatlantico dei viaggiatori diretti agli Stati Uniti o provenienti dagli Stati Uniti si è avuta una ulteriore riduzione del 7,6 per cento.

Anche nel volume di traffico dei nostri porti si è verificato un regresso, limitato però al 6,3 per cento. La riduzione è avvenuta nell'importazione, e vi ha anche contribuito il minore acquisto di carbone da parte delle ferrovie dello Stato. Nell'esportazione invece si è avuto un aumento, sia pur leggerissimo, di circa 86.000 tonnellate.

Questo il panorama, tutt'altro che lieto, nel quale svolge la sua attività la marina mercantile mondiale.

È naturale che il disagio economico generi uno stato di irrequietezza, dal quale peraltro noi siamo immuni. Nelle riviste tecniche, nelle assemblee di società armatrici, nei Parlamenti, nei Convegni internazionali, ogni paese attribuisce agli altri la responsabilità delle condizioni in cui la propria marina mercantile si dibatte.

E poichè il male è generale, avviene spesso che taluno, rilevando la pagliuzza nell'occhio del concorrente, non avverta il trave nell'occhio proprio.

Strali spesso convergono sull'Italia, cui si addebita il sistema delle sovvenzioni e dei premi di navigazione e persino quello dei compensi di demolizione. Dico « persino » perchè non dovrebbe esser difficile alle persone sensate di persuadersi che i compensi di demolizione non giovano soltanto alla marina italiana, ma giovano altresì alla risoluzione del problema marittimo internazionale, rappresentando un concorso alla riduzione dell'esuberante tonnello mondiale. (*Approvazioni*).

I nostri provvedimenti si riferiscono alla demolizione di 600.000 tonnellate di navi, cioè circa il 18 per cento della consistenza del naviglio nazionale. Se tutte le altre marine avessero seguito il nostro esempio, si sarebbe avviato a soluzione il problema dell'esuberanza e del disarmo del tonnello.

L'onorevole Borriello ha chiaramente dimostrato con abbondanza di citazioni e di numeri come tutte, dico tutte, le marine mercantili del mondo siano fortemente pro-

tette dai rispettivi Governi, con aiuti che assumono nomi diversi, ma che sono veri e propri interventi finanziari a favore della marina mercantile. L'onorevole Borriello, l'onorevole Pala e l'onorevole Barni hanno chiaramente dimostrato alla Camera, nè io starò qui a ripeterlo, che è forse il Governo italiano quello che meno di ogni altro interviene a sussidiare la sua marina mercantile nel campo dei traffici internazionali.

Voi ben sapete che, in Italia, il sistema delle sovvenzioni è anteriore alla unificazione nazionale, e che ebbe graduale sviluppo col crescere dei bisogni economici cui le linee regolari dovevano provvedere. Quando il Fascismo assunse il governo dello Stato, gli oneri che esso arrecava alla finanza superavano quelli attuali, mentre tanto diversa era la struttura tecnica dei servizi e del materiale, tanto diversi i benefici per l'economia nazionale.

È noto peraltro che nella più gran parte le sovvenzioni non contengono da noi un elemento di protezione marittima, in quanto che sono il corrispettivo di servizi essenziali, effettivamente resi; di servizi indispensabili, di carattere politico e sociale, per assicurare, sarà bene ripeterlo fino all'esasperazione, le regolari comunicazioni con la parte insulare del nostro Paese.

I premi di navigazione ebbero origine in Italia dalla inchiesta cui procedette il compianto Boselli nel 1881, e con diverse forme costituirono sistema protettivo normale per la marina mercantile italiana. L'abbandono di questo sistema fu merito del Fascismo, il quale volle che l'armamento italiano, cui assicurò disciplina e stabilità dei rapporti sociali sotto l'impero dell'equità e della giustizia, ritrovasse nelle proprie energie e nelle proprie iniziative le fonti di una crescente attività. Ai premi pel naviglio da carico il Fascismo non ha ricorso che nel momento in cui tutti i nazionalismi economici minacciavano di sommergere la grande fonte di forza e di ricchezza che all'Italia assicura la sua marina.

Lungi però dal ristabilirli, quale sistema normale e permanente, come in passato, quando alle leggi sui premi veniva data validità decennale, il Governo Fascista li ha concessi quali provvedimenti transitori e di eccezione, facendoli rivivere prima pel solo anno 1931, poi pel solo 1932, ma con reciso intendimento di sopprimerli appena i traffici avranno una ripresa. Funzione, dunque, non di stimolo ad artificiosi incrementi, ma di semplice difesa, come quelli

che si adottano per attenuare i danni di un cataclisma devastatore.

Ora è a domandarsi: se le sovvenzioni ed i premi non rappresentano sistemi fucinati dal fervido ed irrequieto dinamismo fascista, perchè solo oggi il mondo ne parla e se ne duole, mentre prima, in piena fioritura di assistenza statale, nessuno all'estero pensava a riversare sull'Italia la responsabilità della tabe protezionista? (*Approvazioni*). Gli è che allora la nostra marina contava ben poco nel complesso delle marine mondiali (*Vivi applausi*); eravamo all'ottavo posto come consistenza del tonnellaggio e con una flotta, inoltre, non molto efficiente, non molto giovane, rispetto a quelle dei più alacri concorrenti. E specialmente sulle grandi linee di navigazione. Mentre difatti nello sterminato campo dell'Atlantico Nord, il torneo per il Nastro Azzurro si era chiuso col netto predominio dell'Inghilterra, conquistato mediante i 25 nodi dei due colossi da 30 mila tonnellate varati nel 1907: *Mauretania* e *Lusitania*; mentre sulla rotta del Nord si affermavano già le grandi portate e le alte velocità; noi ancora avviavamo su New York scafi da 10 mila tonnellate, che, se pure costituivano un lodevole sforzo, non bastavano a tenere alto sui mari il prestigio della bandiera.

Oggi invece la situazione è mutata. La marina nostra in un decennio di attività intensa, che ha svolto per la risorta fede nel lavoro e nella pace sociale, non è più una entità trascurabile. (*Approvazioni*). Essa desta attenzione e apprensione pel suo sviluppo e la sua intraprendenza. Le proteste ed i clamori altrui non sono quindi che il commento adeguato alla ponderata audacia dei nostri costruttori ed armatori, alla operosità spiegata dai nostri marinai su tutti i mari, sotto la bandiera della Patria. E se questa ne è la genesi, noi scorgiamo in siffatti clamori un crisma di nobiltà, perchè soltanto i passi degli ignavi non suscitano eco. (*Vivissimi applausi*).

La nostra marina partecipa delle comuni difficoltà, ma resiste. Il nostro tonnellaggio in disarmo segna una delle quote più basse (il 12,95 per cento). Il nostro naviglio si libera delle vecchie scorie, e trae crescente vigore da nuove unità che si impongono alla ammirazione del mondo per la loro grandiosità, la loro bellezza, la loro velocità, la loro perfezione tecnica.

L'anno 1932 ha visto entrare in linea pel Nord America il *Rex* ed il *Conte di Savoia*, pel Sud America la *Neptunia*; fra giorni

questa avrà per compagna la motonave *Oceania*. D'altra parte il grande attrezzamento nautico, che la nostra marina ha saputo costituirsi, ha consentito di avviare reputatissimi sulla linea dell'estremo Oriente il *Conte Rosso* ed il *Conte Verde*, sulla linea delle Indie la *Victoria*.

Or tutti questi sforzi, da cui tanto prestigio e tanta forza economica si attende la Nazione, non debbono essere caduchi.

Il Fascismo non può abbandonare una industria tipica del paese rispondente alle attitudini ed alle tradizioni delle nostre popolazioni rivierasche; non solo una forma di attività e di lavoro, mezzo di impiego e sussistenza, con le industrie annesse, per tante famiglie, ma anche chiave dei rifornimenti che ci sono necessari per la vita industriale. (*Approvazioni*). Con un paese aperto su quattro mari alle grandi correnti di passeggeri e merci, costretto a trarre da mercati di oltremare gran parte del suo fabbisogno di ferro e gli oli pesanti ed i carboni ed i minerali metallici ed i fosfati, ecc., come mai non sostenere, non appoggiare la marina? Come non studiare i mezzi di non incorrere nel rischio di doversi affidare, in qualsiasi evento, e con le più importanti correnti di traffico che convergono negli strozzatoi di Gibilterra e Suez, alla marina straniera? (*Vivi applausi*).

E poi: quali sono le forme protettive nelle quali non siamo stati preceduti da altre marine? Quali i sistemi di assistenza da noi adottati che non trovano largo riscontro nelle provvidenze largite da erari di altri paesi? (*Approvazioni*).

E non vi sono forse misure di protezione indiretta da cui noi rifuggiamo, ma di cui altri paesi si valgono discriminando tra bandiera nazionale e bandiere estere in ispregio dei vantati principi di libertà economica e talora delle stesse clausole dei Trattati?

Se diamo uno sguardo al passato, troviamo che le forme classiche del protezionismo marittimo ebbero origine in Olanda, in Inghilterra, in Francia, con provvedimenti rimasti famosi nella storia della politica economica. E venendo al tempo presente, troviamo che dappertutto è in auge l'armamentario protezionista.

In Francia vigono ancora le *surtaxes d'entrepôt* (dazi doganali supplementari per le merci che giungono in Francia da paesi diversi da quelli di produzione), le riserve di traffico tra i porti metropolitani e l'Algeria, la esenzione di dazi per le merci che sono trasportate dalla bandiera francese nel traffico

col Marocco e l'Algeria. Una legge del 1922 stabilisce l'obbligo di preferire a parità di condizioni la bandiera francese a quelle estere. In virtù di una legge del 1925 è concessa una speciale sovvenzione al naviglio petrolifero. Le sovvenzioni per servizi regolari, basate sul sistema del rimborso di spese, sono in continuo aumento, e gli stanziamenti per il 1933 ascendono a 407 milioni e 500 mila franchi, di cui 150 milioni per la sola « Compagnie Générale Transatlantique ». L'istituzione del credito marittimo limita gli interessi a carico del mutuatario al 3,225 per cento in caso di costruzione di navi da passeggeri, al 2,225 per cento per le navi da carico, mentre la differenza per giungere al tasso normale è a carico dello Stato.

Le stesse sovvenzioni alla Cassa Invalidi della marina nella misura di circa 200 milioni all'anno (noi paghiamo solo 4 milioni e mezzo) si risolvono a beneficio dell'armamento.

Negli Stati Uniti, l'esperimento della gestione statale è costato, sino al giugno 1931, per costruzione ed esercizio di navi 3 miliardi e 615.206.923 dollari, senza contare le spese per servizi postali. In applicazione della legge del 1928, si son fatti contratti per servizio postale, il cui onere è valutato in 282.426.400 dollari per dieci anni. Prestiti a lunga scadenza ed a mite interesse, il cui tasso arriva, in taluni casi, a $\frac{1}{4}$ %, sono concessi per 250 milioni di dollari. La marina americana si giova inoltre di tariffe ferroviarie preferenziali e di riserve di traffico.

In Germania, la marina mercantile trae fra l'altro grandi risorse dalle tariffe ferroviarie preferenziali, e dal sistema di mutui di favore garantiti dal Governo. Nel 1932 sono stati concessi 77 milioni di marchi oro mediante anticipi su titoli. Una somma di 12 milioni di marchi oro è stata concessa per mutui senza interesse da rimborsarsi quando gli armatori realizzeranno dei profitti, per la demolizione delle navi, ed in ragione di 30 marchi per ogni tonnellata demolita ed ora si annunzia che garanzie di credito per altri 45 milioni di marchi sono state concesse alle Società di navigazione germaniche.

Il Giappone, oltre a dare sovvenzioni, favorisce il credito navale e concede premi variabili fra 45 e 54 yen per la demolizione di navi con obbligo di costruirne delle nuove in cantieri nazionali in proporzione della metà del tonnellaggio demolito; l'Olanda si vale degli stimoli del credito; la Jugoslavia concede larghe sovvenzioni ed esenzioni di imposte e tasse all'armamento ed alle costruzioni navali e riserve di traffico.

La stessa Inghilterra, pur nelle condizioni tanto favorevoli in cui si trova il suo armamento che assorbe il 94 % del traffico tra la Gran Bretagna e l'Impero, il 90 % del traffico tra le Colonie ed i Domini, il 60 % del traffico fra l'Impero ed i Paesi Esteri, sovvenziona con 820 mila sterline, circa, all'anno i propri servizi postali e marittimi, mentre altre sovvenzioni sono corrisposte dai Domini. Essa è stata anche in materia di credito marittimo all'avanguardia, sia con i mutui a mite interesse e la sovvenzione annuale di 150 mila sterline concesse per la costruzione del *Lusitania* e del *Mauretania*, sia con i *Trade Facilities Acts* (leggi di garanzia per i crediti industriali) e le leggi similari dell'Irlanda Settentrionale. E ha dato alla Francia ed a noi l'esempio dell'assistenza assicurativa per i grandi transatlantici.

Il vero è che tutti i paesi in cui esistono attività marinare importanti, come sentono acute le sofferenze del duro periodo che si attraversa, sentono altresì vivo il bisogno di porvi rimedio. Tutti intervengono sotto forma di sussidi diretti, o compensi per servizi postali, o discriminazioni di bandiera o preferenze tariffarie di ferrovie e di porti per proteggere la loro marina mercantile, salvo ad elevare proteste e clamori se per caso i loro armatori si trovano in concorrenza nei traffici con bandiere, che erano abituati a tollerare perchè insignificanti e che ora considerano quali intrusive. (*Approvazioni*).

Sta di fatto, onorevoli camerati, che molti di quelli che, come l'onorevole Borriello vi ha detto, protestano contro il protezionismo fascista, sono i soliti pseudo liberisti di oggi che dimenticano di essere pervenuti a fioridezza sui mari solo attraverso il protezionismo più spinto ed intollerante.

Non è con le comode teorie, non è con misure artificiose di accordi internazionali, da adottarsi uniformemente in un mondo diverso per caratteri fisici e per ampiezza di territori metropolitani e coloniali, che si risolve il problema della marina mondiale.

Il protezionismo marittimo non può essere considerato indipendentemente dal sistema protettivo in cui si rinserra la vita economica delle Nazioni. La marina mercantile, come tutte le industrie dei trasporti, non vive che di merci e di passeggeri e sino a quando il cerchio delle alte muraglie separerà i popoli, sino a quando esisteranno contingentamenti e divieti di importazione, squilibri monetari, freni alle esportazioni di merci e di valuta, impedimenti al movimento delle persone, supervalutazione delle risorse nazionali, sino

a quando ogni Stato sarà in armi e non vedrà nel proprio vicino il collaboratore alla causa comune della civiltà, ogni espediente sarà vano.

Onorevoli Camerati, le considerazioni che vi ho esposto integrano e rispondono alla bellissima relazione che i camerati Calzabini, Perna e Bianchini hanno fatta per la Giunta del bilancio sulle attività affidate al Ministero delle comunicazioni.

Le parole di elogio dei relatori e quella dei camerati che intervennero nella discussione sono molto gradite ai miei dipendenti, in nome dei quali esprimo la loro riconoscenza.

I mutevoli eventi rendono il compito nostro sempre variato, talvolta particolarmente aspro; non per questo si affievolisce la ferma volontà di superare ogni difficoltà ed ogni tempesta con quella imperturbabile serenità e con quella profonda fede che sa ispirarci Colui che ci comanda e ci guida. (*Vivissimi, generali e prolungati applausi*).

PRESIDENTE. È stato presentato dagli onorevoli camerati Ciarlantini, Bodrero, Lantini, Cartoni, Baragiola, Bonardi, Chiesa, Bassone, Costamagna, Bisi, Madia, Bertacchi, il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerando come una delle più urgenti necessità nazionali il maggiore collegamento con i molti milioni di connazionali residenti all'estero e con tutti quegli stranieri che sempre più si interessano allo sviluppo spirituale e al crescente successo degli ordinamenti civili e politici creati dalla Rivoluzione Fascista;

nell'intento di facilitare nel modo più pratico la diffusione del libro, della rivista e in genere di qualsiasi stampato di propaganda culturale, e di incrementare così, oltre tutto, l'industria editoriale, il commercio librario, nonchè di incoraggiare la grande famiglia degli scrittori ed artisti italiani, che, sempre più consapevoli degli alti obiettivi etici e politici del Regime, inquadrati nel grande organismo corporativo dello Stato, collaborano con crescente fervore alla legittima espansione dell'Italia nel mondo;

fa voti perchè il Governo voglia tradurre in atto l'articolo 34 della Convenzione postale internazionale di Stoccolma, già da tempo applicata dalle più grandi Nazioni d'Europa ».

Ella, onorevole camerata Ciarlantini, mantiene il suo ordine del giorno?

CIARLANTINI. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Intende svolgerlo?

CIARLANTINI. Vi rinuncio.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro delle comunicazioni accetta l'ordine del giorno del camerata Ciarlantini?

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Lo accetto come raccomandazione.

PRESIDENTE. Come ha udito, onorevole Ciarlantini, il Ministro accetta il suo ordine del giorno come raccomandazione. Ella si dichiara soddisfatto e lo ritira?

CIARLANTINI. È una raccomandazione che si tramuterà in accettazione tra breve. (*Si ride*).

PRESIDENTE. Allora ella si dichiara soddisfatto, e lo ritira.

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

Se ne dia lettura.

VERDI, *Segretario*, legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934. — 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 d'inchiesta sui sinistri marittimi ed alle persone che, essendo chiamate a deporre innanzi le Commissioni stesse, abbiano diritto alla corresponsione di indennità — Spese varie inerenti al funzionamento delle Commissioni suddette (copia di atti, traduzioni, periti legali, ecc.) (articoli 3 e 4 del Regio decreto 17 settembre 1925, n. 1819) — Indennità e diarie ai componenti del Consiglio superiore della marina mercan-

tile (articolo 6 del Regio decreto 8 novembre 1928, n. 2641) ed ai componenti di Commissioni e Comitati vari — Indennità speciali al personale addetto ai servizi della marina mercantile, lire 115,000.

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, arbitraggi, coazioni ed altre accessorie (*Spesa obbligatoria*), lire 13,000.

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

Capitolo 11. Spese per il funzionamento e la manutenzione della Biblioteca, lire 2,000.

Capitolo 12. Spese casuali, lire 6,000.

Capitolo 13. Fitto di locali e canoni d'acqua — Manutenzione e pulizia dei locali, lire 300,000.

Capitolo 14. Spese per le statistiche concernenti i servizi della marina mercantile (articolo 3 del Regio decreto 27 maggio 1929, n. 1285), *per memoria*.

Capitolo 15. 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 16. Pensioni ordinarie (Spese fisse), lire 7,000,000.

Capitolo 17. 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 18. Spese per l'estrazione dei galleggianti sommersi, (Spesa obbligatoria), per memoria.

Capitolo 19. Vigilanza sulla pesca, lire 178,000.

Capitolo 20. 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 pescatorie alle loro famiglie, lire 4,820,000.

Capitolo 21. 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 (art. 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, 74 e 114 del Codice per la marina mercantile) (*Spesa obbligatoria*) lire 140,000.

Capitolo 22. 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 234,000.

Capitolo 23. 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 24. Ufficiali delle capitanerie di porto — Stipendi, indennità militare ed assegni vari di carattere continuativo, lire 7,660,000.

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 trasferimento e di missione pel personale delle capitanerie di porto, lire 350,000.

Capitolo 28. Manutenzione ordinaria dei fabbricati delle capitanerie di porto, lire 200,000.

Capitolo 29. Spese d'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 1,600,000.

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'assicurazione delle navi addette ai servizi marittimi

sovvenzionati per le quali lo Stato abbia assunto l'onere di risarcimento in caso di perdita totale, lire 260,035,000.

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, graduati, camicie nere ed allievi camicie nere; indennità eventuali ai predetti per servizi collettivi ed isolati uorif resi denza; contributi per opere di previdenza e di assicurazione; premi di rafferma e indennità per funzioni di grado superiore; spese per educazione fisica; campi e marce d'istruzione e musica; consumo d'energia elettrica; acqua potabile; riscaldamento, biblioteche; provvista e manutenzione vestiario; medicinali; rette ospitaliere; spese per servizi di copiatura ed altre per la Milizia portuaria, lire 6,900,000.

Capitolo 36. Manutenzione ordinaria, fitto di locali per il Comando gruppo legioni di Milizia portuaria e per i comandi dipendenti; spese di automezzi, natanti e di prevenzione ed estinzione incendi nei porti; casermaggio; armamento; munizionamento; provvista manutenzione e riparazione di biciclette; spese telefoniche, postali e telegrafiche; mobili di ufficio, macchine da scrivere ed altre spese per il funzionamento della Milizia portuaria lire 900,000.

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 diverse. — Capitolo 39. Versamento al bilancio speciale degli Uffici del lavoro portuale dei proventi indicati nell'articolo 1 del Regio decreto 24 settembre 1931, n. 1277, nonchè degli avanzi di fondi indicati nell'articolo 12 del Regio decreto medesimo, *per memoria*.

Spese per i servizi dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili. *Spese generali.* — Capitolo 40. Personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e dei Circoli ferroviari d'ispezione — Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo. (*Spese fisse*), *per memoria*.

Capitolo 41. Personale delle ferrovie dello Stato comandato a prestar servizio presso l'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili — Stipendi ed assegni da rimborsare all'Amministrazione ferroviaria, lire 650,000.

Capitolo 42. 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 43. 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 44. Indennità di trasferta, di traslocazione e diverse al personale di ruolo dell'Amministrazione centrale dell'Ispettorato e dei Circoli ferroviari d'ispezione e al personale di altre Amministrazioni dello Stato, estraneo all'Ispettorato, incaricato di compiere missioni nell'interesse dell'Ispettorato suddetto, lire 1,040,000.

Capitolo 45. Spese per il servizio di copiatura a macchina, lire 35,000.

Capitolo 46. Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 550,000.

Capitolo 47. Manutenzione, riparazione e adattamento dei locali, lire 22,000.

Capitolo 48. Spese d'ufficio per i Circoli ferroviari d'ispezione, lire 200,000.

Capitolo 49. Spese relative al servizio delle automobili, lire 340,000.

Capitolo 50. Spese per studi di carattere tecnico e per ricerche sperimentali, lire 14,000.

Capitolo 51. Spese telegrafiche per l'interno e per l'estero e spese telefoniche, lire 60,000.

Capitolo 52. Spese per il funzionamento e la manutenzione della biblioteca, lire 3,000.

Capitolo 53. Spese per liti e per arbitraggi (*Spesa obbligatoria*), lire 20,000.

Capitolo 54. Spese casuali, lire 7,500.

Capitolo 55. Spese per le statistiche concernenti i servizi dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili (articolo 3 del Regio decreto 27 maggio 1929, numero 1285), *per memoria*.

Capitolo 56. 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 57. Pensioni ordinarie per il personale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili (*Spese fisse*), lire 200,000.

Capitolo 58. 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 59. 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 60. Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles, lire 3,200.

Capitolo 61. Sovvenzioni chilometriche per la costruzione e per l'esercizio di ferrovie concesse all'industria privata posteriormente alla legge 30 aprile 1899, n. 168 (articoli 7, 27, 32 e 220 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, numero 1447, e decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303) (*Spesa obbligatoria*), lire 179,600,000.

Capitolo 62. 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 63. Annualità trentennali relative a lavori di costruzione delle ferrovie secondarie sicule, liquidate a norma del Regio decreto 8 gennaio 1931, n. 73, lire 2,218,377.17

Capitolo 64. 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 2,800,000.

Capitolo 65. 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, e alle ferrovie economiche di interesse locale di cui all'articolo 1, comma secondo, del Regio decreto 2 agosto 1929, n. 2150, lire 4,800,000.

Capitolo 66. Sussidi per l'impianto e lo esercizio in servizio pubblico di automobili o di altri mezzi di trazione meccanica sulle strade ordinarie fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie e per l'istituzione e l'esercizio di nuovi servizi automobilistici provvisori determinati da necessità di ordine pubblico (articoli 276, 277 e 278 del testo unico di legge approvato con Regio decreto

9 maggio 1912, n. 1447, e decreto Reale 15 febbraio 1920, n. 210, lire 14,000,000

Capitolo 67. 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 68. Indennità temporanea mensile al personale di ruolo, avventizio e salariato, lire 40,000.

Capitolo 69. Ufficiali delle capitanerie di porto in aspettativa, in disponibilità, in congedo provvisorio e in posizione ausiliaria — Indennità e assegni (*Spese fisse*), lire 600,000.

Capitolo 70. Personale avventizio già in servizio nelle nuove provincie — Retribuzioni — Assicurazioni sociali, lire 80,000.

Capitolo 71. Stipendi, assegni ed indennità varie ad ufficiali della Regia marina (esclusi quelli della capitanerie di porto) addetti all'Amministrazione della marina mercantile, lire 250,000.

Spese diverse. — Capitolo 72. 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 perizie — Contributo dello Stato a favore del Registro italiano navale ed aeronautico (Regio decreto 11 novembre 1926, n. 2138 e Regio decreto 1º dicembre 1930, n. 1801 — 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, n. 1429), lire 32,000,000.

Spese per i servizi dell'ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili. — *Spese generali*. — Capitolo 73. Assegni ed indennità temporanea mensile al personale straordinario, avventizio e assimilato, lire 10,000.

Capitolo 74. Indennità di trasferta e competenze al personale straordinario, avventizio e assimilato, *per memoria*.

Capitolo 75. Indennità di trasferta al personale dell'Amministrazione centrale e dei Circoli ferroviari d'ispezione per opere di carattere straordinario nonchè al personale di altre Amministrazioni dello Stato, estra-

neo all'Ispettorato, incaricato di compiere missioni nell'interesse dei servizi dell'Ispettorato stesso, lire 130,000.

Capitolo 76. Retribuzioni a tecnici privati, incaricati della compilazione di progetti e della direzione, assistenza e collaudo dei lavori e compensi a funzionari dell'Amministrazione centrale e dei Circoli ferroviari di ispezione e a funzionari di altre Amministrazioni dello Stato per la preparazione e direzione della esecuzione e collaudo delle opere pubbliche, lire 40,000.

Capitolo 77. Spese per l'acquisto di autoveicoli, lire 50,000.

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione. — Capitolo 78. 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 8,000,000.

Costruzione di strade ferrate. — Capitolo 79. Spese per costruzione di strade ferrate in concessione a pagamento non differito, lire 96,000,000.

Capitolo 80. Personale di ruolo — Stipendi ed assegni vari di carattere continuativo, lire 140,000.

Capitolo 81. Personale di ruolo — Indennità di trasferta, di trasloco ed altre competenze eventuali, lire 50,000.

Capitolo 82. Personale avventizio e straordinario — Assegni, indennità di trasferta e di trasloco, lire 2,050,000.

Capitolo 83. Premi di operosità e di rendimento al personale di ruolo, avventizio e straordinario per lavori eseguiti nell'interesse delle costruzioni ferroviarie, lire 100,000.

Capitolo 84. Sussidi al personale in servizio di ruolo, avventizio e straordinario ed al personale esonerato e alle rispettive famiglie, lire 100,000.

Capitolo 85. Spese di ufficio, manutenzione, riparazione, adattamento ed affitto locali per gli uffici tecnici dipendenti, lire 150,000.

Capitolo 86. Spese relative al servizio degli autoveicoli, lire 250,000.

Capitolo 87. Spese di liti ed arbitraggi e maggiori spese impreviste per la costruzione di strade ferrate, lire 50,000.

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese per i servizi della marina mercantile:
a) Spese generali, lire 2,104,500.
b) Debito vitalizio, lire 7,004,000.

c) Spese per la marina mercantile, lire 5,387,000.

d) Spese per le capitanerie di porto lire 14,263,000:

e) Spese per i servizi marittimi, lire 261,670,000.

f) Spese per la Milizia portuaria, lire 7,837,500.

g) Spese diverse, per memoria.

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

a) Spese generali, lire 3,035,500.

b) Debito vitalizio, lire 210,000.

c) Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione lacuale, 219,735,077 lire e 17 centesimi.

Totale del Titolo I. Spesa ordinaria lire 524,246,577.17.

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

a) Spese generali, lire 970,000.

b) Spese diverse, lire 32,000,000.

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

a) Spese generali, lire 230,000.

b) Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione, lire 8,000,000.

c) Costruzione di strade ferrate, lire 98,890,000.

Totale del Titolo II. Spesa straordinaria, lire 140,090,000.

Totale della Categoria I. (Spese ordinarie e straordinarie), lire 664,336,577.17.

PRESIDENTE. *Riassunto per categorie*. — Categoria I. Spese effettive (ordinarie e straordinarie), lire 664,336,577.17.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

Passiamo allo stato di previsione dell'entrata dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi.

VERDI, Segretario, legge:

APPENDICE N. 1.

Stato di previsione dell'Entrata dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934. — Tabella B. — Titolo I. Entrata ordinaria. — Sezione I. Proventi dei servizi postali. — Capitolo 1. Proventi del servizio della posta-lettere e pacchi, lire 605,000,000.

Capitolo 2. Prodotto della vendita dei rifiuti postali derivanti dalla corrispondenza e dai pacchi e somme nei medesimi rinvenute, lire 40,000.

Capitolo 3. Ammende applicate al personale postelegrafico e penali inflitte ai titolari degli uffici di 1ª classe, ai ricevitori postelegrafonici ed agli agenti rurali da devolversi in ragione della metà dell'importo, a favore dell'Istituto d'assicurazione e previdenza per i postelegrafonici a norma dei Regi decreti 15 luglio 1923, n. 1694, e 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 350,000.

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 250,000.

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 sei servizi postali, lire 6,000,000.

Capitolo 8. Proventi del servizio vaglia postali, lire 28,000,000.

Capitolo 9. Proventi del servizio dei conti correnti e degli assegni postali, lire 18,000,000.

Sezione II. *Proventi del telegrafo*. — Capitolo 10. Telegrafi, lire 110,000,000.

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 7,500,000.

Capitolo 13. Entrate eventuali e diverse dei servizi del telegrafo, lire 1,500,000.

Capitolo 14. Proventi radio-telegrafici, lire 1,000,000.

Capitolo 15. Proventi del servizio di radioaudizione circolare (Regio decreto 23 dicembre 1925, n. 1917), lire 2,000,000.

Sezione III. *Proventi vari*. — 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 26,800,000.

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

Capitolo 18. Aggio del 0.25 per cento spettante all'Amministrazione sull'importo delle marche per le assicurazioni sociali somministrate agli uffici di 1ª classe, alle ricevitorie e alle agenzie, per memoria.

Capitolo 19. Prelevamento dal fondo di riserva per le spese imprevedute (Regio decreto,

n. 520, del 23 aprile 1925, articolo 21), *per memoria*.

Capitolo 20. Ritenuta sei per cento in conto pensioni, sugli stipendi e le pensioni degli impiegati ed agenti delle poste, telegrafi e telefoni, lire 15,500,000.

Capitolo 21. Rimborso da parte dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici della spesa per pensioni relative al personale telefonico passato alle dipendenze dei concessionari di zona, lire 16,200,000.

Capitolo 22. Versamento da parte della Azienda di Stato per i servizi telefonici e delle Società concessionarie di zona, dei canoni per la manutenzione della rete telefonica appoggiata alla palificazione telegrafica di Stato, lire 7,500,000.

Capitolo 23. Somma derivante dalla prescrizione dei crediti sui libretti postali di risparmio da devolversi all'Amministrazione delle poste e dei telegrafi ai sensi del Regio decreto 16 maggio 1926, n. 902, lire 18,000,000.

Capitolo 24. Affitti dovuti dai locatari delle case economiche ai sensi del Regio decreto 30 dicembre 1926, n. 2243, lire 900,000.

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

Titolo II. *Entrata straordinaria*. — Capitolo 26. Somme prelevate dalla parte ordinaria del bilancio dalla spesa dell'Azienda autonoma delle poste e telegrafi per la costruzione, adattamento ed ampliamento di edifici ad uso dei servizi postali e telegrafici: (8ª delle 10 rete di cui all'articolo 1 del Regio decreto 1º luglio 1926, n. 1209, lire 10,000,000; 4ª delle 10 rate di cui alla legge 26 maggio 1930, n. 693, lire 5,000,000; 3ª delle 8 rate di cui al Regio decreto 8 ottobre 1931, n. 1284, lire 10,000,000), lire 25,000,000.

Capitolo 27. 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 (Regio decreto 30 dicembre 1926, n. 2243 e articolo 2 del Regio decreto-legge 8 ottobre 1931, n. 1284) (8ª delle dieci rate), *per memoria*.

Capitolo 28. Anticipazione della Cassa depositi e prestiti per la costruzione degli edifici postali e telegrafici ai sensi dell'articolo 1º del Regio decreto 28 agosto 1930, n. 1327 (4ª ed ultima rata), lire 9,200,000.

Titolo III. *Partite di giro*. — Capitolo 29. 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 dopolavoro (Regio decreto 23 giugno 1930, n. 890), lire 1,000,000.

Capitolo 30. Imposte, tasse e ritenute erariali su stipendi e compensi vari al personale e su pagamenti a terzi, lire 45,000,000.

PRESIDENTE. *Riassunto*. — Titolo I. *Entrata ordinaria*. — Sezione 1ª. Proventi dei servizi postali, lire 668,040,000.

Sezione 2ª. Proventi del telegrafo, lire 123 milioni.

Sezione 3ª. Proventi vari, lire 87,900,000.

Totale del Titolo I. Entrata ordinaria, lire 878,940,000.

Titolo II. Entrata straordinaria, lire 34 milioni e 200,000.

Titolo III. Partite di giro, lire 46,000,000.

Totale generale dell'entrata, 959,140,000 lire.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

Passiamo allo stato di previsione della spesa.

VERDI, *Segretario*, legge:

Stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934. — 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 321,000,000.

Capitolo 2. Avventizi e loro assimilati — Personale con contratto a termine — Retribuzioni di prestazioni temporanee — Retribuzioni ai supplenti presso le Direzioni e il Ministero e presso gli uffici di 1ª classe, lire 11,000,000.

Capitolo 3. Indennità temporanea mensile al personale straordinario, avventizio ed assimilato — Indennità temporanea ai fattorini telegrafici in sostituzione di agenti subalterni effettivi, lire 20,000.

Capitolo 4. Compensi per maggiori prestazioni oltre il normale orario d'ufficio nei servizi esecutivi e per lavori a cottimo, lire 25,180,000.

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. 3984) 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 d'amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi ed al Direttore generale dell'Azienda stessa, stabilite dai Regi decreti 22 agosto 1925, n. 1561 e 1562, lire 144,000.

Capitolo 7. Compensi per incarichi, studi e servizi speciali ad estranei all'Amministrazione, lire 70,000.

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 5,625,000.

Capitolo 10. Indennità di tramutamento, lire 550,000.

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-farmaceutica nei casi di infortunio sul lavoro (art. 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 150,000.

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 11 milioni.

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 e Regio decreto 4 maggio 1931, n. 541), lire 50,000.

Capitolo 16. Sussidio annuo dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi all'Istituto di assicurazione e previdenza per i postele-

grafonici (art. 3 del decreto luogotenenziale 12 giugno 1919, n. 1042, e art. 1º del Regio decreto-legge 22 dicembre 1930, n. 1739) 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 400,000.

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 50,000.

Capitolo 19. Versamento all'Istituto di assicurazione e previdenza per i postelegrafonici della metà delle ammende pecuniarie applicate al personale postelegrafico e della metà delle penali inflitte ai titolari degli uffici di 1ª classe, ai ricevitori postelegrafici ed agli agenti rurali ai sensi rispettivamente del Regio decreto 15 luglio 1923, n. 1694, e Regio decreto 3 gennaio 1926, n. 37, lire 200,000.

Capitolo 20. Spesa per la fornitura 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 1,000,000.

Capitolo 21. Spese varie per la Milizia postelegrafica (Regio decreto 16 luglio 1925, n. 1466 e legge 8 luglio 1929, n. 1373), lire 1,830,000.

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. 1565, lire 725,000.

§ 2. *Debito vitalizio*. — Capitolo 23. Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 72,000,000.

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 1,000,000.

Capitolo 25. Assegno temporaneo mensile ai funzionari ed agenti già appartenenti al-

l'Amministrazione postelegrafonica ed alle loro famiglie, provvisti di pensione. (Regio decreto 31 luglio 1919, n. 1304, legge 26 dicembre 1920, n. 1287, Regio decreto 29 dicembre 1921, n. 1964 e Regio decreto-legge 23 ottobre 1927, n. 1966), lire 11,000,000.

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

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 37,300,000.

Capitolo 30. Spese complementari e straordinarie per i servizi rurali, lire 1,180,000.

Capitolo 31. Sussidi al personale dei servizi rurali, lire 390,000.

Capitolo 32. Spese per i servizi di trasporto delle corrispondenze e dei pacchi con accollatari e con incaricati provvisori e spese per servizi straordinari (*Spese fisse*), lire 39 milioni e 650 mila.

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 e dei pacchi sulle ferrovie e tramvie concesse all'industria privata, sui laghi, sui fiumi, sulla laguna veneta e sui bastimenti che non fanno servizio per conto dello Stato — Trasporti con il treno di lusso Simplon Orient Express — Nolo dei veicoli — Scorta armata dei dispacci relativi al movimento dei fondi, lire 5,000,000.

Capitolo 35. Rimborso alle ferrovie dello Stato per le spese di trasporto e scambio delle corrispondenze e dei pacchi e per altre prestazioni diverse; per nolo veicoli esteri e treni postali; per nolo, manutenzione, riparazione, rinnovamento, pulizia esterna, illuminazione, riscaldamento e percorsi a vuoto delle carrozze postali, pel trasporto del personale e del materiale postale e telegrafico, lire 27,040,430.

Capitolo 36. Esercizio e manutenzione della posta pneumatica urbana — Spostamento di stazioni — Prolungamento di linee — Variazioni di tracciato — Costruzioni di collegamenti pneumatici nell'interno degli uffici postali, lire 3,800,000.

Capitolo 37. Spese per il trasporto degli effetti postali sulle linee di navigazione aerea, lire 500,000.

Capitolo 38. Spese per la vigilanza alle casse ed agli uffici principali provinciali, lire 10,000.

Capitolo 39. Indennità al personale che presta servizio negli uffici ambulanti e nautanti ed ai messaggeri postali — Indennità al personale addetto agli uffici postali presso le stazioni ferroviarie e gli scali marittimi, lire 7,800,000.

Capitolo 40. Premio per la vendita di carte-valori postali esclusi i segnatasse, lire 5,600,000.

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 nei servizi dei vaglia e delle riscossioni per conto di terzi, lire 480,000.

Capitolo 42. Fornitura, manutenzione, trasporto e facchinaggio di materiali ed utensili ad uso della posta — Pubblicazioni tecniche, carte geografiche e simili nell'interesse del servizio postale — Casellari all'americana — Insegne per uffici postali e postelegrafici — Montacarichi ed altri impianti meccanici per il servizio postale, relativo esercizio e manutenzione degli impianti stessi — Acquisto e riparazione di carretti per il trasporto effetti postali — Acquisto e riparazioni di oggetti di corredo delle carrozze postali, lire 5,000,000.

Capitolo 43. 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 7,200,000.

Capitolo 44. 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 45. Abbuoni e rimborsi diversi relativi ai servizi postali — Restituzione di somme indebitamente percepite dall'Amministrazione, lire 1,420,000.

§ 2. *Servizio dei risparmi.* — Capitolo 46. 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 47. 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 48. Versamento alla Cassa dei depositi e prestiti delle somme ricuperate per frodi e danni di altra natura inerenti al servizio dei risparmi postali, lire 80,000.

Capitolo 49. 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 50. 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 51. 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 52. Compensi per lavori a cottimo relativi al servizio dei conti correnti postali, lire 700,000.

Capitolo 53. 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 54. Indennità per servizio telegrafico in tempo di notte ed eventuale semaforico, lire 2,200,000.

Capitolo 55. Spesa per la corresponsione dei premi per superlavoro ai telegrafisti scelti ed ai dirigenti e capi gruppo di apparati speciali, lire 650,000.

Capitolo 56. Spese di liti, lire 10,000.

Capitolo 57. Pagamenti e rimborsi alle Amministrazioni estere ed alle compagnie e società private italiane ed estere per lo scambio della corrispondenza telegrafica e radiotelegrafica — Spese di cambio, lire 18 milioni 750,000.

Capitolo 58. 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. 427, lire 21,000,000.

Capitolo 59. Abbuoni e rimborsi diversi relativi ai servizi telegrafici, lire 200,000.

Capitolo 60. 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 bollette per i fattorini, lire 5,000,000.

Capitolo 61. Manutenzione della rete telegrafica — Acquisti, trasporti, dazi sui materiali — Acquisto di pubblicazioni tecniche ed apparecchi per esperimento delle linee — Mano d'opera sussidiaria — Indennizzi e spese per danni — Compensi da corrispondersi una volta tanto per servitù a tacitazione completa degli interessati — Occupazione di locali ed aree e spese di locomozioni, lire 9,000,000.

Capitolo 62. Miglioramento graduale della rete telegrafica secondaria — Costruzione di nuove linee e posa di nuovi fili, lire 300,000.

Capitolo 63. Acquisto di materiali e reintegro di quelli prelevati dai depositi per l'esecuzione dei lavori fuori bilancio e per conto di terzi, lire 1,000,000.

Capitolo 64. 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 65. Spese per impianto, esercizio e manutenzione di stazioni radio telegrafiche; 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 — Trasporto di

materiale radio-telegrafico e dazio di confine — Spese per la istruzione del personale e per acquisto di pubblicazioni interessanti i servizi radiotelegrafici — Contributi a favore del Consiglio nazionale delle ricerche e di altri Enti dello Stato nell'interesse dei servizi radio-elettrici, lire 810,000.

Capitolo 66. Impianto di comunicazioni telegrafiche e telefoniche per ragioni di servizio e nell'interesse della pubblica sicurezza — Manutenzione degli impianti interni telefonici di servizio nelle Direzioni e negli uffici provinciali e principali, lire 150,000.

Capitolo 67. 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 700,000.

Capitolo 68. Spese per collegamento di Enti pubblici e privati con gli uffici telegrafici e telefonici centrali delle città principali adibiti allo scambio dei telegrammi per mezzo di apparati telescrittori, lire 100,000.

Capitolo 69. Contributo dell'Amministrazione telegrafica italiana alle spese per le Conferenze e Comitati telegrafici e radio-telegrafici internazionali, lire 20,000.

Capitolo 70. 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), lire 2,500,000.

Capitolo 71. 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* — 11ª delle trentacinque annualità, lire 428,618.56.

Sezione IV. § 1. *Stanziamenti comuni ai servizi postali e telegrafici.* — Capitolo 72. Indennità ai membri delle Commissioni per il personale delle ricevitorie; spese varie inerenti alle Commissioni stesse, lire 60,000.

Capitolo 73. Assegni fissi per spese di servizio ai direttori provinciali, ai direttori dei circoli di costruzioni ed ai titolari degli uffici principali (*Spese fisse*), lire 600,000.

Capitolo 74. Spese di illuminazione, riscaldamento, aereazione, acqua, oggetti di

cancelleria, trasporto e facchinaggio 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 all'Amministrazione provinciale, lire 5,900,000.

Capitolo 75. 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 — Rimborso al Provveditorato medesimo delle spese per acquisto di carta da imballo, spago, ceralacca, paraffina, carta carbonata, nastri copiativi, stampati speciali e trasporto stampati, lire 2 milioni e 650,000.

Capitolo 76. Rimborso al Provveditorato generale dello Stato delle spese per registri, carta, moduli, stampa e trasporti relativi, eseguiti dall'Istituto Poligrafico, 8,575,000 lire.

Capitolo 77. Spese per bollo straordinario di cambiali e per tasse di registro, lire 25,000.

Capitolo 78. Imposte erariali, sovrimposte comunali e provinciali e contributi locali vari gravanti sugli stabili di proprietà dell'Azienda postale-telegrafica, lire 400,000.

Capitolo 79. 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, disegno ed altro materiale didattico, di strumenti di misura e di mobili — Spese per illuminazione e riscaldamento — Sussidi e premi alle scuole private di telegrafia e radiotelegrafia — Spese per le scuole postali pratiche di smistamento e relativi premi d'incoraggiamento — Spese per l'istruzione pratica di lingue estere al personale — Contributo per l'istruzione professionale media, lire 55,000.

Capitolo 80. Retribuzione al personale delle ricevitorie, degli uffici di 1ª classe e delle agenzie (*Spese fisse*), lire 112,160,000.

Capitolo 81. 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 82. 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 83. Versamento all'Istituto di assicurazione e previdenza per i postelegrafonici 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. 27), lire 500,000.

Capitolo 84. Versamento all'Istituto di assicurazione e previdenza per i postelegrafonici dell'aggio del 0.25 per cento spettante all'Amministrazione sull'importo delle marche per le assicurazioni sociali somministrate agli uffici di 1ª classe, alle ricevitorie e alle agenzie da destinarsi a scopi previdenziali a favore del personale delle ricevitorie postali-telegrafiche, *per memoria*.

Capitolo 85. Concorso dell'Amministrazione nella spesa degli uffici internazionali, postale e telegrafico, a Berna — Acquisti di pubblicazioni estere interessanti i servizi postelegrafonici amministrativi internazionali — Acquisto di buoni risposta, lire 140,000.

Capitolo 86. Trasporto di agenti dei servizi postali e telegrafici sui tramways-omnibus e sulle ferrovie metropolitane (*Spese fisse*), lire 1,350,000.

Capitolo 87. Contributo a carico dell'Amministrazione quale datrice di lavoro, per l'assicurazione obbligatoria contro la invalidità, la vecchiaia, la disoccupazione e la tubercolosi (Regi decreti nn. 3184 e 3158 del 30 dicembre 1923, e Regio decreto-legge 27 ottobre 1927, n. 2055) — Contributo a carico dell'Amministrazione per l'assicurazione del personale sistemato con contratto a termine ai sensi dei Regi decreti 6 gennaio 1927, n. 7; 15 agosto 1926 n. 1733 e 27 settembre 1926 n. 2226, lire 2,400,000.

Capitolo 88. 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 nei guardafilii, lire 5,000,000.

Capitolo 89. Spese casuali, lire 50,000.

Capitolo 90. Contrinuto nelle spese dell'Istituto centrale di statistica (articolo 3

del Regio decreto 27 maggio 1929, n. 1285), lire 3,000.

Capitolo 91. Fitti di locali di proprietà privata (*Spese fisse*), lire 4,900,000.

Capitolo 92. Fitti per locali provvisori, in circostanze straordinarie, lire 15,000.

Capitolo 93. 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 alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato (articolo 8 del Regio decreto 30 dicembre 1926, n. 2243), lire 250,000.

Capitolo 94. Spese per il funzionamento dell'Istituto sperimentale Sezione postale-telegrafica-telefonica, lire 120,000.

Capitolo 95. Spese per il funzionamento della scuola superiore di telegrafia e telefonia (articolo 11 del Regio decreto 19 agosto 1923, n. 2483), lire 50,000.

Capitolo 96. 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* — 30ª delle trentacinque annualità), lire 65,000.

Capitolo 97. 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* — 17ª delle venti annualità), lire 26,268.

Capitolo 98. 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 (8ª delle 10 rate di cui all'articolo 1 del Regio decreto 1º luglio 1926, n. 1209, lire 10,000,000; 4ª delle 10 rate di cui alla legge 26 maggio 1930, n. 694, lire 5,000,000; 3ª delle otto rate di cui al Regio decreto 8 ottobre 1931, n. 1284, lire 10,000,000), lire 25,000,000.

Capitolo 99. 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 28 agosto 1930, n. 1327, lire 600,000.

Capitolo 100. Versamento al Tesoro delle rate dovute all'Amministrazione postale-telegrafica dalla Società Italo Radio per la cessione del Centro-radio-telegrafico di Torre-

nova fornito dalla Germania in conto debiti di guerra. (5ª e 6ª delle 55 semestralità, lire 400,000.

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 (art. 15 del Regio decreto 23 aprile 1925, n. 520) (1ª Quota da versarsi al Tesoro, lire 20,007,683.44; 2ª Quota prelevata a favore della parte straordinaria del bilancio (Regio decreto 30 dicembre 1926, n. 2243, e articolo 2 del Regio decreto-legge 8 ottobre 1931, n. 1284), *per memoria*), lire 20,007,683.44.

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 da acquistarsi ad uso dei servizi postali e telegrafici del Regno (Regio decreto 1º luglio 1926, n. 1209 — 8ª delle dieci rate, lire 10,000,000; legge 26 maggio 1930, n. 694 (4ª delle 10 rate), lire 5,000,000; Regio decreto 28 agosto 1930, n. 1327 (4ª ed ultima rata), lire 9,200,000 Regio decreto 8 ottobre 1931, n. 1284 (3ª delle otto rate), lire 10,000,000), lire 34,200,000.

Capitolo 104. Assegnazione straordinaria per l'acquisto o la costruzione di case economiche per il personale posteletrografico (Regio decreto 30 dicembre 1926, n. 2243 e articolo 2 del Regio decreto-legge 8 ottobre 1931, n. 1284 — 8ª delle 10 rate), *per memoria*.

Titolo III. *Partite di giro*. — Capitolo 105. Rimborso del valore dei francobolli applicati, dagli iscritti ai dopolavoro, su cartellini per il piccolo risparmio, da convertirsi in buoni postali fruttiferi (Regio decreto 23 giugno 1930, n. 980), lire 1,000,000.

Capitolo 106. Versamento delle imposte, tasse e ritenute erariali sugli stipendi e competenze varie al personale, lire 45,000,000.

PRESIDENTE. *Riassunto*. — Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Sezione I. § 1. Stipendi, retribuzioni, compensi e indennità varie al personale dei servizi postali e dei telegrafi, lire 381,709,000.

§ 2. Debito vitalizio, lire 84,000,000.

Sezione II. Stanziamenti propri dei servizi postali:

§ 1. Servizi postali, lire 150,555,430.

§ 2. Servizio dei risparmi, lire 3,645,000.

§ 3. Servizio dei conti correnti e degli assegni postali, lire 710,000.

Sezione III. Stanziamenti propri del servizio dei telegrafi, lire 65,068,618.56.

Sezione IV. § 1. Stanziamenti comuni ai servizi postali e telegrafici, lire 173,244,268.

§ 2. Avanzo di gestione, lire 20,007,683 e 44 centesimi.

Totale del titolo I. Spesa ordinaria, lire 878,940,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Sezione I. Assegnazioni straordinarie, lire 34,200,000.

Titolo III. Partite di giro, lire 46,000,000.

Totale generale della spesa, 959,140,000 lire.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

Passiamo allo stato di previsione dell'entrata dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici.

VERDI, *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 1933 al 30 giugno 1934. — Tabella D. — Titolo I. *Parte ordinaria*. — Sezione I. *Proventi dei servizi telefonici*. — Capitolo 1. Proventi delle linee telefoniche interurbane, lire 56,000,000.

Capitolo 2. Proventi derivanti dall'affitto di linee telefoniche aeree ed in cavo, lire 1,250,000.

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

Capitolo 4. Canoni dovuti dai concessionari di reti telefoniche urbane e di linee interurbane — Canoni dovuti per concessioni di linee private, lire 21,000,000.

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 1,400,000.

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 150,000.

Capitolo 8. Rimborso da parte dei concessionari di zona del prezzo relativo agli impianti telefonici da cedersi 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 14 giugno 1925, numero 884 — 9ª 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 1,300,000.

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'ampliamento e la rinnovazione dei collegamenti (Regio decreto 28 maggio 1925, n. 897, e legge 3 luglio 1930, n. 945 — 4ª delle sei rate), lire 60,000,000.

PRESIDENTE. *Riassunto dell'entrata*.

— Titolo I. *Parte ordinaria*. Sezione I.

Proventi dei servizi telefonici, lire 81,450,000.

Sezione II. Proventi vari, lire 1,550,000.

Totale del Titolo I, lire 83,000,000.

Titolo II. *Parte straordinaria*, lire 82 milioni e 800,000.

Totale generale dell'entrata, lire 165 milioni e 800,000.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

Passiamo allo stato di previsione della spesa.

VERDI, *Segretario*, legge:

Stato di previsione della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934. — Tabella E — Titolo I. *Parte ordinaria*. — Sezione I. *Spese di personale*. —

Capitolo 1. Stipendi, aggiunta di famiglia, paghe giornaliera, caro-viveri e indennità di servizio, lire 6,275,000.

Capitolo 2. Compensi per maggiori prestazioni, oltre il normale orario di ufficio e per lavori a cottimo, lire 515,000.

Capitolo 3. Indennità per missioni e per tramutamenti, lire 225,000.

Capitolo 4. Premi di operosità e di rendimento al personale meritevole, addetto ai servizi amministrativi centrali e provinciali, nonché a quello di altre Amministrazioni, lire 300,000.

Capitolo 5. Premio al personale di commutazione per intensificazione del traffico (articolo 4 del Regio decreto 3 gennaio 1926, n. 88), lire 1,500,000.

Capitolo 6. Sussidi al personale, lire 30,000.

Capitolo 7. Rimborsi da farsi all'Amministrazione postale e telegrafica della spesa per le pensioni ordinarie al personale telefonico, lire 16,200,000.

Capitolo 8. 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. 1560, 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 200 mila.

Capitolo 9. Indennità per servizio di notte, lire 530,000.

Capitolo 10. Retribuzione al personale diurnista, lire 2,500,000.

Capitolo 11. Competenze al personale di altre Amministrazioni comandato presso l'Azienda, lire 155,000.

Capitolo 12. 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 800,000.

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

Sezione II. — § 1. — *Spese d'esercizio*. — Capitolo 14. Spese d'ufficio — Spese di adattamento e di manutenzione locali, acquisto e manutenzione di mobili ed arredi; aereazione, acqua, illuminazione, gas, ascensore, riscaldamento, campanelli elettrici, pulizia locali, retribuzione al personale addetto a bassi servizi; acquisto di macchine da scrivere, di cancelleria, di stampati e di pubblicazioni, rilegature di registri; locomozione; postali e telegrafiche; visite medico-fiscali, medicinali — Uniformi al personale subalterno e vestaglie al personale femminile, lire 1,250,000.

Capitolo 15. Contributo all'Istituto centrale di statistica (articolo 3 del Regio decreto 27 maggio 1929, n. 1285), lire 2,000.

Capitolo 16. Rimborsi per lo scambio della corrispondenza telefonica e spese inerenti, lire 4,500,000.

Capitolo 17. Spesa per la partecipazione dell'Italia ai Congressi internazionali e alle Commissioni internazionali — Spese per missioni di studio all'estero, lire 40,000.

Capitolo 18. Abbuoni e rimborsi vari, lire 40,000.

Capitolo 19. Interessi sui mutui concessi alle provincie ai sensi del decreto luogotenenziale del 9 febbraio 1919, n. 243, modificato del Regio decreto 4 novembre 1919, n. 2324, e dal regolamento 29 febbraio 1920, n. 332, lire 650,000.

Capitolo 20. Spese di liti, lire 15,000.

Capitolo 21. Spese per fitto di locali di proprietà privata, lire 320,000.

Capitolo 22. 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 di alta frequenza e radiotelefoniche; 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 — Impianti telefonici di servizio negli uffici dell'Azienda — 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 5,500,000.

Capitolo 23. Spesa di manutenzione straordinaria della rete telefonica nazionale in cavi sotterranei, lire 100,000.

Capitolo 24. Rimborso all'Amministrazione postale-telegrafica delle spese di manutenzione delle linee telefoniche interurbane appoggiate su palificazione telegrafica — Rimborso ai concessionari delle spese di manutenzione delle linee interurbane appoggiate su palificazioni di proprietà sociale — Affitto circuiti, canalizzazioni e impianti vari di proprietà sociale; prestazioni varie delle Società concessionarie di zone inerenti all'esercizio tecnico degli impianti dello Stato, lire 4,150,000.

Capitolo 25. Spese casuali, lire 10,000.

Capitolo 26. 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 1,600,000.

Capitolo 27. Spese per acquisto di impianti sociali in conseguenza di revoca, riscatto, rinuncia e scadenza delle concessioni (articolo 25 delle convenzioni speciali), *per memoria*.

Capitolo 28. Fondo destinato a risarcire l'Amministrazione degli eventuali rischi per incendi, lire 140,000.

Capitolo 29. Annualità dovuta allo Stato per ammortamento ed interessi sulle somme somministrate per spese straordinarie di carattere patrimoniale, lire 25,000,000.

Capitolo 30. Versamento al Tesoro delle somme dal medesimo anticipatamente rimborsate alla Cassa depositi e prestiti per le anticipazioni dalla stessa concesse in base alla legge 20 marzo 1913, n. 253, per lavori da eseguire per i servizi telefonici dello Stato (19ª 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 7,329,824.72.

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 59,500,000.

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, nonchè per la posa di un cavo telegrafico-telefonico e per l'impianto di stazioni radio-telefoniche 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 della annualità dovuta dai concessionari di zona per il pagamento degli impianti telefonici e

delle linee scorte, nonchè dei canoni di affitto per l'uso degli stabili demaniali, lire 22,800,000

PRESIDENTE. *Riassunto della spesa.* —

Titolo I. *Parte ordinaria.* — Sezione I. Spese di personale, lire 29,330,000.

Sezione II:

§ 1. Spese di esercizio, lire 46,340,175.28.

§ 2. Avanzo di gestione, lire 7,329,824.72.

Totale del Titolo I. *Parte ordinaria,* lire 83,000,000.

Titolo II. *Parte straordinaria,* lire 82 milioni 800,000.

Totale generale della spesa, 165,800,000 lire.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

Passiamo allo stato di previsione dell'entrata delle Ferrovie dello Stato.

VERDI, *Segretario,* legge:

APPENDICE N. 3.

Stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934. — Tabella F. — *Entrata.* —

Titolo I. *Parte ordinaria* (Articolo 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 1,100,000,000; B. Bagagli e cani, lire 34,000,000; C. Merci e grande velocità, lire 320,000,000; D. Merci a piccola velocità, lire 1,546,000,000), lire 3,000,000,000.

Capitolo 2. Prodotti delle ferrovie secondarie Sicule (A. Viaggiatori, lire 2,600,000; B. Bagagli e cani, lire 50,000; C. Merci a grande velocità, lire 200,000; D. Merci a piccola velocità, lire 2,150,000), lire 5,000,000.

§ 2. *Introiti indiretti dell'esercizio.* — Capitolo 3. Redditi patrimoniali (A. Pigiononi di locali, lire 18,000,000; B. Affitto di terreni di aree di deposito e vendita di prodotti del suolo, lire 2,200,000; C. Concessioni di caffè, spacci e affitti relativi, lire 7,000,000; D. Canoni per concessioni di binari di raccordo, lire 3,500,000; E. Canoni per pedaggi e attraversamenti, lire 1,000,000; F. Diversi, lire 300,000), lire 32,000,000.

Capitolo 4. Telegrammi privati, lire 1 milione.

Capitolo 5. Noli attivi di materiali rotabile in servizio cumulativo, lire 2,500,000.

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 20,000,000; B. Nolo di materiali diversi, lire 7,000,000), lire 27,000,000.

Capitolo 7. Prodotti per servizi accessori, lire 14,400,000.

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

Capitolo 9. Utili di magazzino, lire 15 milioni.

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

Capitolo 10. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa; A) Trasporti per il servizio postale, lire 13,500,000; B) Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi, lire 4,000,000; C) Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali, lire 400,000; D) diverse, lire 100,000), lire 18,000,000.

Capitolo 11. Ricuperi di carattere generale; A) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale, lire 26,000,000; B) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi, lire 6,300,000; C) Prestazioni per altre ferrovie, lire 400,000; D) Ricuperi di spese giudiziali e contenziose, lire 60,000; E) Ricuperi di spese per il servizio sanitario, lire 1,700,000; 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, lire 3,000,000; I) Ricuperi per il servizio degli autoveicoli, lire 20,000; L) Ricuperi diversi, lire 13,500,000), lire 52,000,000.

Capitolo 12. Ricupero dei servizi, lire 19,000,000.

Capitolo 13. Introiti a rimborso di spese delle ferrovie secondarie Sicule, lire 100,000.

Capitolo 14. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi, di materiali fuori d'uso od esuberanti, lire 9,000,000.

Capitolo 15. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese per le stazioni di uso comune, lire 9,500,000.

Capitolo 16. Compensi da Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine lire 6,600,000.

Capitolo 17. Interessi a carico della gestione delle case economiche pei capitali forniti dalla Amministrazione (articolo 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553, e Regio decreto 4 novembre 1926, n. 2269), lire 18,000,000.

Capitolo 18. Canone a carico del « Dopo-lavoro ferroviario » per la sede di Roma (capitolo n. 47 della spesa), lire 500,000.

Capitolo 19. Interessi ed ammortamento a carico della gestione delle centrali elettriche, lire 16,000,000.

§ 4. *Entrate eventuali.* — Capitolo 20. Proventi eventuali, (A. Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate alla Tesoreria centrale, lire 1,500,000; B. Interessi a debito di Ditte, Imprese, Agenzie, ecc., lire 1,500,000; C. Multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori o per inadempimento di patti contrattuali (capitolo n. 58 della spesa), lire 4,000,000; D. Differenze di cambio, *per memoria*; E. Ferrovie secondarie Sicule, *per memoria*; F. Diversi, lire 5,000,000; lire 12.000.000.

Capitolo 21. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese imprevedute, destinati alla parte ordinaria (articolo 2, del Regio decreto 31 dicembre 1925, n. 2439), *per memoria*.

Capitolo 22. Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne o pagamenti e simili di somme e valori, *per memoria*.

Capitolo 23. Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi ad integrazione del prodotto netto, *per memoria*.

Capitolo 24. Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione, lire 675 milioni.

Sezione II. *Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.* — Capitolo 25. Concorso di enti pubblici o privati nei lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (capitolo n. 48 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 26. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (capitolo n. 48 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 27. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo n. 49 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 28. Introiti a reintegro del capitolo di spesa pel rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto (capitolo n. 50 della spesa) (A) Ricavi dalla demolizione ed alienazione del materiale rotabile e navi-traghetto, *per memoria*; B) Proventi della liquidazione dell'esercizio navigazione, *per memoria*; C) Parte disponibile dell'assegno annuo pel Fondo di riserva delle spese imprevedute (articolo 2, comma 6° del Regio

decreto 31 dicembre 1925 n. 2439), *per memoria*), *per memoria*.

Capitolo 29. Concorsi e ricavi inerenti a lavori in conto migliorie alle linee ed agli impianti (capitolo n. 51 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 30. Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie secondarie Sicule (capitolo n. 52 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*), *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, 3,005,000,000 lire.

§ 2. Introiti indiretti dell'esercizio, lire 92 milioni.

§ 3. Introiti per rimborsi di spesa, lire 148,700,000.

§ 4. Entrate eventuali, lire 687,000,000.

Totale della Sezione I, lire 3,932,700,000.

Sezione II. *Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa, nulla.*

Titolo II. *Parte straordinaria* (Articolo 18, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 31. Sovvenzioni del Tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale e per lavori di elettrificazione delle linee ferroviarie, *per memoria*.

Capitolo 32. Somma da provvedersi con operazioni di credito per far fronte alle spese per nuove elettrificazioni di linee ferroviarie di cui al Regio decreto-legge 27 ottobre 1932, n. 1472, lire 350,000,000.

Capitolo 33. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del Tesoro: A) Lavori patrimoniali, *per memoria*; 1. Rimborsi, concorsi e mutui (capitolo n. 68 della spesa), *per memoria*; 2. Ricavo dalla vendita di beni (capitolo n. 68 della spesa), *per memoria*; 3. Materiali di disfaccimento pertinenti al patrimonio immobiliare (capitolo n. 68 della spesa), *per memoria*; 4. Contributo della parte ordinaria per le spese di migliorie alle linee ed agli impianti (capitoli nn. 51 e 70 della spesa), *per memoria*; B) Lavori di elet-

trificazione delle linee (capitolo n. 60 della spesa), *per memoria*; 1. Rimborsi, concorsi e mutui, *per memoria*; 2. Ricavi, *per memoria*; C) Materiale d'esercizio (capitolo n. 67 della spesa), *per memoria*; 1. Versamento a magazzino di materiali d'esercizio in genere, *per memoria*; 2. Versamento a magazzino di materiali provenienti dalla elettrificazione delle linee, *per memoria*; D) Materiale rotabile e navi-traghetto, lire 75,000,000; 1. Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto (capitoli nn. 50 e 65 della spesa), lire 75,000,000; E) Diversi, *per memoria*, lire 75,000,000.

Titolo III. *Magazzini, officine e scorte.* — § 1. — *Gestione autonoma dei Magazzini* (Articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 34. Fondi forniti dal Tesoro per aumento della dotazione di magazzino (capitoli nn. 71 e 72 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 35. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste per aumento temporaneo delle scorte (articolo 2, comma 1^o, del Regio decreto 31 dicembre 1925, n. 2439), *per memoria*.

Capitolo 36. Forniture ai servizi (capitolo n. 72 della spesa), lire 775,000,000.

Capitolo 37. Ricavi per vendite e accrediti diversi (capitolo n. 72 della spesa), lire 75,000,000.

Capitolo 38. Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso (capitolo n. 73 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 39. Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori (capitolo n. 74 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 40. Prelevamenti dal fondo di assicurazione contro i rischi di mare per i trasporti riguardanti la gestione di magazzino (capitolo n. 75 della spesa), *per memoria*.

§ 2. — *Gestione speciale distributori viveri « La Provvida ».* — (Regi decreti 5 marzo 1925, n. 342, e 4 febbraio 1932, n. 125). — Capitolo 41. Ricuperi di spese d'impianto (capitolo n. 77 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 42. Ricavi della gestione per vendite ed accrediti vari (capitolo n. 78 della spesa; A). Generi diversi: 1. Ricavi per vendite, lire 180,000,000; 2. Introiti e ricuperi diversi, *per memoria*; 3. Deficienze e simili, *per memoria*; B). Pesce fresco, *per memoria*: 1. Ricavi per vendite, *per memoria*; 2. Deficienze e simili, *per memoria*, lire 180,000,000.

§ 3. *Officine e scorte.* — Capitolo 43. Corrispettivo dei lavori fatti dalle Officine dipen-

denti dal servizio militare e trazione e dall'industria privata (capitolo n. 79 della spesa): (A) Officine di grande riparazione, lire 285 milioni; B) Officine dei depositi e squadre rialzo, lire 190,000,000; C) Stabilimenti dell'industria privata, lire 180,000,000), lire 655,000,000.

Capitolo 44. Corrispettivo dei lavori fatti in cantieri e officine diverse e dell'energia prodotta nelle centrali elettriche (capitolo n. 80 della spesa): (A) Officine lavori, lire 16,900,000; B) Cantieri per l'elettrificazione, lire 6,500,000; C) Centrali elettriche, lire 24,000,000; D) Tipo-litografia, lire 1,600,000), lire 49,000,000.

Capitolo 45. Materiali di scorta, materie impiegate o scaricate (capitolo n. 81 della spesa): (A) Servizio materiale e trazione: 1. Scorte per le Officine di grande riparazione e private e per le officine dei depositi di rialzo, lire 200,000,000; 2. Scorte fisse per le navi-traghetto dello Stretto di Messina, lire 1,000,000; 3. Parco sale montate e carrelli completi, lire 25,000,000; B) Servizio lavori e costruzioni — Cantieri per i lavori di elettrificazione, lire 3,000,000), lire 229 milioni.

Titolo IV. *Industrie speciali* (Regio decreto 25 ottobre 1925, n. 1915). — Capitolo 46. Sfruttamento boschi in Albania: A) Ricuperi di spese d'impianto (capitolo n. 82-A della spesa), *per memoria*; B) Ricavi dell'esercizio (capitolo n. 82-B della spesa), *per memoria*, *per memoria*.

Totale del Titolo IV, *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 47. Ritenute al personale: A) Ordinarie (lettera a dell'articolo 3 e parte prima dell'articolo 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418, e Regio decreto 27 novembre 1919, n. 2373), lire 74,200,000; B) Straordinarie (lettera b dell'articolo 3 e capoversi primo e secondo dell'articolo 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 1,400,000; C) Riscatti (articolo 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 900,000), lire 76,500,000.

Capitolo 48. Entrate diverse, lire 3,500,000.

Capitolo 49. Contributi dell'Amministrazione al fondo pensioni e sussidi (capitolo n. 21 della spesa): A) Per l'integrazione delle pensioni e sussidi, lire 322,000,000; B) Per caro viveri, lire 83,000,000; C) Per accantonamento in conto capitale, *per memoria*, lire 405,000,000.

Capitolo 50. Ricupero somme anticipate per conto del Tesoro per pagamenti di pensioni provvisorie ad agenti ex gestioni au-

striache ed agenti provenienti da altre Amministrazioni dello Stato (Regio decreto 25 ottobre 1925, n. 1972), lire 6,500,000.

Capitolo 51. Contributo delle cessate Amministrazioni ferroviarie e di altre Amministrazioni in rapporto gli assegni del personale, lire 300,000.

Capitolo 52. Interessi sulle somme costituenti il patrimonio del fondo pensioni e sussidi, lire 53,500,000.

Capitolo 53. Utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti nella Amministrazione dei valori in sua consegna, costituenti il fondo pensioni e sussidi, lire 500,000.

Capitolo 54. Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (capitolo n. 87 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. 2529 e 31 gennaio 1924, n. 171). — Capitolo 55. Ritenute ordinarie, lire 100,000.

Capitolo 56. Entrate diverse, *per memoria.*

Capitolo 57. Contributo dell'Amministrazione (capitolo n. 22 della spesa), lire 2,000,000.

Capitolo 58. Interessi sul patrimonio della gestione, lire 300,000.

Titolo VII. *Gestione delle case economiche pei ferrovieri.* (Legge 14 luglio 1907, n. 553). — *Patrimonio.* — Capitolo 59. Somme mutuate per acquisto e costruzione di case (leggi 14 luglio 1907, b. 553 e 19 giugno 1913, n. 641; Regi decreti 27 novembre 1919, numero 2350; 3 settembre 1925, n. 1647; 4 novembre 1926, n. 2269 e 6 novembre 1930, n. 1954; legge 18 giugno 1931, n. 920 e Regio decreto 31 marzo 1932, n. 419 (capitolo nn. 92 e 93 della spesa), lire 41,500,000.

Gestione. — Capitolo 60. Affitti delle case, lire 19,000,000.

Capitolo 61. Proventi e ricuperi diversi, lire 5,000,000.

Capitolo 62. 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 1924, n. 499, 7 febbraio 1926, n. 187; leggi 22 dicembre 1927, n. 2685; 2 giugno 1930, n. 713 ed articolo 1 del Regio decreto 28 agosto 1930,

n. 1314). — Capitolo 63. Contributo del personale, lire 19,500,000.

Capitolo 64. Multe al personale, lire 1 milione e 100,000.

Capitolo 65. Quote sull'importo delle tasse di bollo sulle quietanze o ricevute del personale per competenze superiori a lire cento, lire 100,000.

Capitolo 66. Ritenute al personale per assegni giornalieri di malattia (Regio decreto 23 marzo 1924, n. 499), lire 2,100,000.

Capitolo 67. Interessi sul fondo dell'Opera, lire 7,500,000.

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

Capitolo 69. Utile netto della gestione pubblicità nelle stazioni e nei treni, lire 750,000

Capitolo 70. Entrate diverse eventuali, (A. Ricupero del disavanzo della gestione, lire 2,302,000; B. Diverse, lire 200,000), lire 2,502,000.

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 28 agosto 1930, n. 1314). —

Capitolo 71. Introito della gestione (capitolo n. 109 della spesa), lire 16,500,000; A. Riscossioni per ritenute, percentuali sulle cessioni, lire 4,200,000; B. Riscossioni per ritenute mensili sugli stipendi, lire 1,200,000; C. Interessi sui capitali investiti nella gestione dei mutui al personale, lire 1,500,000; D. Interessi sui capitali depositati alla Cassa depositi e prestiti ed investimenti vari, lire 2,400,000; E. Reintegri al Fondo, lire 5,700,000; F. Avanzo della gestione, dei mutui al personale (Capitolo n. 111-E della spesa, lire 1,500,000), lire 16 milioni e 500,000.

Titolo X. *Gestione dei mutui al personale.* — (Articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641 e Regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314). — *Patrimonio.* — Capitolo 72.

Quote in conto capitale da reimpiegare in mutui (cap. n. 110 della spesa), lire 81,500,000.

Gestione. — Capitolo 73. Introiti della gestione (capitolo n. 111 della spesa), lire 90,600,000.

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 74. Sovvenzioni da parte degli enti mutuanti per erogazioni

alle cooperative (capitolo n. 112 della spesa), lire 1,000,000.

Gestione. — Capitolo 75. 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. 113 e 114 della spesa), lire 15,500,000.

Capitolo 76. Ritenute a soci di cooperative in conto manutenzione degli stabili e per altri titoli diversi (Regio decreto 7 ottobre 1923, n. 2412) (capitolo n. 115 della spesa), *per memoria.*

Titolo XII. *Gestione per lo sfruttamento dei terreni petroliferi in Albania* (Regio decreto 8 luglio 1925, n. 1301). — *Patrimonio.*

— Capitolo 77. Somme fornite dal Ministero delle finanze per l'impianto della gestione (capitolo n. 116 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 78. Ricuperi diversi (capitolo n. 116 della spesa), *per memoria.*

Gestione. — Capitolo 79. Introiti della gestione e proventi diversi (capitolo n. 117 della spesa), *per memoria.*

Titolo XIII. *Operazioni per conto di terzi e gestione dei mandati a disposizione e di anticipazione.* — Capitolo 80. Operazioni attinenti ai trasporti (capitolo n. 118 della spesa), lire 1,150,000,000.

Capitolo 81. Operazioni attinenti al personale (capitolo n. 119 della spesa), lire 70,000,000.

Capitolo 82. Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati (capitolo n. 120 della spesa), lire 1,600,000,000.

Capitolo 83. Mandati a disposizione e di anticipazione estinti (capitolo n. 121 della spesa), *per memoria.*

Titolo XIV. *Partite di giro.* — Capitolo 84. Tasse erariali e di bollo sui trasporti (capitolo n. 122 della spesa), lire 66,200,000.

Capitolo 85. Imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (capitolo n. 123 della spesa), lire 178,000,000.

Capitolo 86. Imposte e tasse ritenute a terzi (capitolo n. 124 della spesa), lire 8 milioni.

Capitolo 87. Ritenute sulle competenze degli avventizi ordinari e corrispondente contributo dell'Amministrazione per l'assicurazione presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni (capitolo n. 125 della spesa), *per memoria.*

PRESIDENTE. *Riassunto dell'entrata.* — Titolo I. Parte ordinaria, lire 3,932,700,000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 425 milioni.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 4,357,700,000.

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

§ 1. Gestione autonoma dei Magazzini, lire 850,000,000.

§ 2. Gestione speciale distributori viveri « La Provvida », lire 180,000,000.

§ 3. Officine e scorte, lire 933,000,000.

Titolo IV. Industrie speciali, *nulla.*

Titolo V. Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 545,807,000.

Titolo VI. Gestione del Fondo speciale per le pensioni, ecc., lire 2,400,000.

Titolo VII. Gestione delle case economiche pei ferrovieri, lire 65,500,000.

Titolo VIII. Opera di previdenza per gli orfani, ecc., lire 33,602,000.

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

Titolo X. Gestione dei mutui al personale, lire 172,100,000.

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

Titolo XII. Gestione per lo sfruttamento terreni petroliferi in Albania, *nulla.*

Titolo XIII. Operazioni per conto di terzi, ecc., lire 2,820,000,000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 5,635,409,000.

Titolo XIV. Partite di giro, lire 252 milioni 200,000.

Totale generale dell'entrata, lire 10 miliardi 245,309,000.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

Si dia lettura dello stato di previsione della spesa.

VERDI, *Segretario*, legge:

Stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934. — Tabella G. — Spesa. — 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 44,200,000; B) Magazzini ed agenzie, lire 14,400,000), lire 58,600,000.

Capitolo 2. Forniture, spese ed acquisti A) Uffici centrali ed uffici distaccati, lire 2,000,000; B) Magazzini ed agenzie, lire 2,000,000), lire 4,000,000.

§ 2. *Servizio movimento.* — Capitolo 3. Personale *A*): Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 42,200,000; *B*) Stazioni, lire 478,000,000; *C*) Depositi del personale viaggiante, lire 192,300,000) lire 712,500,000.

Capitolo 4. Forniture, spese de acquisti: *A*). Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 900,000; *B*). Stazioni, lire 37,800,000; *C*). Depositi del personale viaggiante, lire 1,600,000; *D*). Convogli, lire 8,200,000), lire 48,500,000.

Capitolo 5. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, lire 2,500,000.

§ 3. — *Servizio commerciale e del traffico.* — Capitolo 6. Personale *A*). Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 15,000,000; *B*. Controlli prodotti, lire 15,500,000), lire 30,500,000.

Capitolo 7. Forniture, spese ed acquisti: *A*). Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 300,000; *B*). Controlli prodotti, lire 600,000), lire 900,000.

Capitolo 8. Indennizzi per perdite, avarie, ritardata resa di spedizioni e passività per tasse di trasporto rimaste totalmente o parzialmente scoperte, lire 5,000,000.

§ 4. *Servizio materiale e trazione.* — Capitolo 9. Personale (*A*. Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 36,500,000); *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 227,000,000; *C*. Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, e personale di condotta), lire 38,500,000; *D*. Pulizia, verifica e untura veicoli, lire 31,000,000), lire 333,000,000.

Capitolo 10. Forniture, spese ed acquisti. (*A*. Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 4,000,000; *B*. Locomozione a vapore 1. Combustibile, lire 198,000,000; 2. Spese diverse, lire 25,000,000; *C*. Locomozione elettrica: 1. Energia elettrica per la trazione dei treni, lire 70 milioni; 2. Spese diverse, lire 3,800,000; *D*. Locomozione a vapore ed elettrica; 1. Pulizia ed untura veicoli, lire 7,700,000; 2. Spese diverse, lire 2,300,000), lire 310,800,000.

Capitolo 11. Manutenzione del materiale rotabile, lire 435,000,000.

§ 5. *Servizio lavori e costruzioni.* — Capitolo 12. Personale: (*A*. Servizio centrale, Sezioni e reparti, lire 70.700.000; *B*. Sorveglianza della linea, lire 25,000,000; *C*. Manutenzione della linea, lire 134,500,000; *D*. manutenzione impianti di elettrificazione, lire 28,000,000; *E*. Operai, lire 40,300,000), lire 298,500,000.

Capitolo 13. Forniture, spese e acquisti: (*A*. Servizio centrale, sezioni e reparti,

lire 4,000,000; *B*. Linea, lire 28,000,000; *C*. Impianti di elettrificazione, lire 2,000,000; *D*. Stazioni — Illuminazione, lire 16,500,000; *E*. Convogli — Illuminazione elettrica, lire 11,500,000), lire 62,000,000.

Capitolo 14. Manutenzione della linea, lire 204,000,000.

§ 6. *Linee secondarie a scartamento ridotto.* (Gruppo Sicilia). — Capitolo 15. Personale: (*A*. Servizio movimento, lire 2,000,000; *B*. Servizio commerciale e del traffico, lire 100 mila; *C*. Servizio materiale e trazione, lire 3 milioni e 200,000; *D*. Servizio lavori e costruzioni, lire 4,500,000), lire 9,800,000.

Capitolo 16. Forniture, spese ed acquisti (*A*. Sezioni e reparti, lire 30,000; *B*. Stazioni, lire 360,000; *C*. Depositi del personale viaggiante, lire 10,000; *D*. Convogli, lire 20,000; *E*. Locomozione; 1. Combustibile, lire, 1,700,000; 2. Spese diverse, lire 400,000; *F*. Linea, lire 275,000; *G*. Indennizzi, lire 5,000), lire 2,800,000.

Capitolo 17. Manutenzione del materiale rotabile, lire 3,000,000.

Capitolo 18. Manutenzione della linea, lire 3,200,000.

§ 7. *Navigazione dello stretto di Messina.* — Capitolo 19. Personale, lire 2,700,000.

Capitolo 20. Forniture, spese ed acquisti (*A*. Combustibile, lire 2,000,000; *B*. Spese diverse, lire 3,000,000), lire 5,000,000.

§ 8. — *Spese generali attinenti al personale.* — Capitolo 21. Contributo al fondo pensioni e sussidi (Regio decreto 23 marzo 1924, n. 498) (capitolo n. 49 dell'entrata), lire 405,000,000.

Capitolo 22. Contributo al 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 n. 57 dell'entrata, lire 2,000,000.

Capitolo 23. Contributo per l'assicurazione degli avventizi ordinari presso l'Istituto nazionale delle Assicurazioni, lire 400,000.

Capitolo 24. Spese per assegni e indennità diverse al personale, lire 30,000,000.

Capitolo 25. Gratificazioni al personale (articolo 62 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con Regio decreto 7 aprile 1925, n. 405), lire 5,800,000.

Capitolo 26. Oblazioni e sussidi al personale, lire 2,200,000.

Capitolo 27. Spese per il servizio sanitario (Regi decreti 31 dicembre 1923, n. 2918 e 8 gennaio 1925, n. 34), lire 5,500,000.

Capitolo 28. Contributo per il « Dopolavoro ferroviario » (Regio decreto 25 ottobre 1925, n. 1908), lire 2,100,000.

Capitolo 29. Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli (A. Pel trasporto di persone, lire 400,000; B. Pel trasporto di materiali, lire 900,000); lire 1,300,000.

Spese generali diverse. — Capitolo 30. Avvisi, orari e pubblicazioni diverse; (A. Pubblicazioni statistiche e stampati per lavori statistici), lire 100,000; B. Avvisi, orari e pubblicazioni non inerenti a lavori statistici, lire 5,400,000), lire 5,500,000.

Capitolo 31. Imposte e tasse, lire 7,000,000.

Capitolo 32. Spese giudiziali e contenziose, lire 950,000.

Capitolo 33. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'ufficio e di magazzino, lire 900,000.

Capitolo 34. Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà, lire 5,000,000.

Capitolo 35. Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere, lire 5,600,000.

Capitolo 36. Spese per la sorveglianza dei trasporti, lire 4,000,000.

Capitolo 37. Contributo dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune, lire 12,200,000.

Capitolo 38. Compensi ad altre Amministrazioni per servizi coi loro treni e per servizi su tronchi in esercizio speciale, 2,100,000 lire.

Capitolo 39. Compensi corrisposti ad Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine, lire 8,500,000.

Capitolo 40. Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli: (A. Pel trasporto di persone, lire 1,100,000; B. Pel trasporto di materiali, lire 1,000,000), lire 2,100,000.

Capitolo 41. Contributo dell'Amministrazione ferroviaria per interessi sui capitali impiegati nell'acquisto e la costruzione di case economiche per i ferrovieri (articolo 12 del Regio decreto 27 novembre 1919, n. 2850), lire 1,200,000.

Capitolo 42. Spese casuali (articoli 141 del Regolamento approvato con Regio decreto 23 maggio 1924, n. 827), lire 250,000.

Capitolo 43. Addebiti per cali, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di magazzino e danni per ammanchi di materie e perdite di somme e valori, lire 12,000,000.

Capitolo 44. Spese diverse, lire 10,000,000.

§ 9. *Servizi secondari.* — Capitolo 45. Servizi accessori ad impresa od in economia, lire 3,400,000.

Capitolo 46. 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 19,000,000.

Capitolo 47. Annualità per la ricostituzione in 50 anni del capitale mutuato dal Fondo pensioni e sussidi per la costruzione della sede del « Dopolavoro ferroviario » in Roma (articolo 1 della legge 22 marzo 1928 n. 227) (capitolo n. 18 dell'entrata), lire 500,000.

Sezione II. *Spese complementari* (Articolo 20, primo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, penultimo capoverso dell'articolo 2 del Regio decreto 31 dicembre 1925, n. 2439). — Capitolo 48. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (capitoli nn. 25 e 26 dell'entrata), lire 56,000,000.

Capitolo 49. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo n. 27 dell'entrata), lire 65,000,000.

Capitolo 50. Rinnovamento del materiale rotabile (capitolo nn. 28 e 33-D-1 dell'entrata), lire 75,000,000.

Capitolo 51. Migliorie alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio (capitoli nn. 29 e 33-A-4 dell'entrata), *per memoria.*

Capitolo 52. Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) (capitolo n. 30 dell'entrata): (A. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore, lire 3,750,000; B. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento, lire 100,000; C. Rinnovamento del materiale rotabile, lire 150,000), lire 4,000,000.

Sezione III. *Spese accessorie* (articolo 20, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372). — § 1. *Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.* —

Capitolo 53. 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 23,711,487.64; B. Delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429), lire 39,027,657.09; 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 542,614,536.35; *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), lire 608,200,000.

Capitolo 54. 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, *nulla*; *B.* Per spese patrimoniali e di elettrificazione, lire 4,000,000), lire 4 milioni.

Capitolo 55. Assegno al fondo di riserva per le spese imprevedute (articoli 2 e 3 del Regio decreto 31 dicembre 1925, n. 2439 e articolo 6, comma 3º del Regio decreto 26 maggio 1932, n. 563), lire 20,000,000.

Capitolo 56. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione, *per memoria*.

Capitolo 57. Contributo per le spese della Corte dei conti (articolo 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361), lire 120,000.

Capitolo 58. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori o per inadempimento di patti contrattuali (capitolo n. 20-c dell'entrata), lire 3,000,000.

Capitolo 59. Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi a diminuzione del prodotto netto, *per memoria*.

Capitolo 60. Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spese sostenute (*A.* Per la elettrificazione delle linee (capitolo n. 33-B dell'entrata), lire 4,460,000; *B.* Per impianti e lavori di carattere patrimoniale, lire 320,000), lire 4,780,000.

§ 2. *Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria.* Capitolo 61. Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale, lire 3,000,000.

Capitolo 62. Contributo all'erario per linee cedute in esercizio ad altre Amministrazioni, lire 2,800,000.

§ 3. *Avanzo di gestione.* — Capitolo 63. Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione (articolo 6 secondo capoverso della legge 22 aprile 1905, n. 137), *per memoria*.

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 62,600,000.

§ 2. Servizio movimento, lire 763,500,000

§ 3. Servizio commerciale e del traffico, lire 36,400,000.

§ 4. Servizio materiale e trazione, lire 1,078,800,000.

§ 5. Servizio lavori e costruzioni, lire 564,500,000.

§ 6. Ferrovie secondarie Sicule, lire 18,800,000.

§ 7. Navigazione dello Stretto di Messina, lire 7,700,000.

§ 8. Spese generali dell'Amministrazione, lire 531,600,000.

§ 9. Servizi secondari, lire 22,900,000.

Totale della Sezione I, lire 3,086,800,000.

Sezione II. *Spese complementari*, lire 200,000,000.

Sezione III. *Spese accessorie:*

§ 1. Spese accessorie attinenti alla azienda ferroviaria, lire 640,100,000.

§ 2. Spese accessorie estranee alla azienda ferroviaria, lire 5,800,000.

§ 3. Avanzo di gestione, *nulla*.

Totale del Titolo I. Parte ordinaria lire 3,932,700,000.

Titolo II. *Parte straordinaria* (Articolo 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 64. Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione delle linee assunte in esercizio, *per memoria*.

Capitolo 65. Acquisto di materiale rotabile e di navi traghetto (capitolo n. 33-D-1 dell'entrata), lire 110,000,000.

Capitolo 66. Miglioramenti al materiale rotabile ed alle navi traghetto, lire 30,000,000.

Capitolo 67. Materiale di esercizio in aumento patrimoniale (capitolo n. 33-c della entrata), lire 36,000,000.

Capitolo 68. Lavori conto patrimoniale ed acquisto di stabili integrati coi proventi del capitolo n. 31-A 1, 2 e 3 dell'entrata, lire 69,000,000.

Capitolo 69. Lavori di elettrificazione delle linee (capitolo n. 31-B dell'entrata), lire 180,000,000.

Capitolo 70. Miglioramenti alle linee ed agli impianti (capitolo n. 31-A-4 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 71. Aumento della dotazione di magazzino (capitolo n. 34 dell'entrata), *per memoria*.

Titolo III. *Magazzini, officine e scorte.* — § 1. *Gestione autonoma dei Magazzini.* (Articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 72. Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al Magazzino (capitoli nn. 34, 36 e 37 dell'entrata), lire 850 milioni.

Capitolo 73. Acconti sulle forniture in corso (capitolo n. 38 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 74. Rimborso ai fornitori di ritenute per garanzia (capitolo n. 39 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 75. Spese per infortuni marittimi relativi ai trasporti per conto della gestione di magazzino (capitolo n. 40 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 76. 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 vivcri «La Provvida»* (Regio decreto 5 marzo 1925, n. 342 e 4 febbraio 1932, n. 125). — Capitolo 77. Spese d'impianto (capitolo n. 41 dell'entrata) (A. Adattamento locali, *per memoria*; B. Materiali d'esercizio, *per memoria*; C. Diverse, *per memoria*), *per memoria*.

Capitolo 78. Spese di acquisto viveri e addebiti diversi (capitolo n. 42 dell'entrata) (A. Generi diversi: 1. Acquisti generi, lire 180,000,000; 2. Acquisti materie accessorie, *per memoria*; 3. Spese per premi, compensi, ecc. *per memoria*; 4. Addebiti per eccedenze e simili, *per memoria*; 5. Ammortamento del materiale di esercizio, *per memoria*; 6. Diverse, *per memoria*; 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*), lire 180,000,000.

§ 3. *Officine e scorte*. — Capitolo 79. Spese per lavori fatti dalle Officine dipendenti dal servizio materiale e trazione e dall'industria privata (capitolo n. 43 dell'entrata) (A. Officine di grande riparazione: 1. Personale, lire 114,000,000; 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 171,000,000; B. Officine dei depositi e squadre di rialzo: 1. Personale, lire 105,000,000; 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 85,000,000; C. Stabilimenti dell'industria privata: 1. Pagamenti per riparazioni al materiale rotabile, lire 155,000,000; 2. Forniture e spese diverse, lire 25,000,000), lire 655,000,000.

Capitolo 80. Spese dei cantieri e officine diverse, e delle centrali elettriche (capitolo n. 44 dell'entrata) (A. Officine lavori: 1. Personale, lire 2,900,000; 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 14,000,000; B. Cantieri dell'elettrificazione: 1. Personale, lire 1,500,000; 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 5,000,000; C. Centrali elettriche: 1. Personale, lire 2,000,000; 2. Forniture, spese ed acquisti,

lire 2,000,000; 3. Rinnovamento degli impianti e macchinari, lire 4,000,000; 4. Quote d'interessi e di ammortamento dei capitali investiti, lire 16,000,000; D. Tipolitografia: 1. Personale, lire 700,000; 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 900,000), lire 49,000,000.

Capitolo 81. Materiali di scorta — Materie ricevute (capitolo n. 45 dell'entrata): (A. Servizio materiale e trazione: 1. Scorte per le officine di grande riparazioni e private e per le officine dei depositi e squadre di rialzo, lire 200,000,000; 2. Scorte fisse per navi traghetto dello stretto di Messina lire un milione; 3. Parco sale montate e carelli completi, lire 25,000,000; B. Servizio lavori e costruzioni — Cantieri per i lavori di elettrificazione, lire 3,000,000), lire 229,000,000.

Titolo IV. *Industrie speciali*. — (Regio decreto 25 ottobre 1925, n. 1915). — Capitolo 82. Sfruttamento boschi in Albania, (A. Spese d'impianto (capitolo n. 46-A dell'entrata) *per memoria*; B. Spese d'esercizio (capitolo n. 46-B dell'entrata, *per memoria*), *per memoria*.

Titolo V. — *Gestione del fondo pensioni e sussidi*. — (Legge 9 luglio 1908, n. 418, Regio decreto 23 marzo 1924, n. 498). — Capitolo 83. Pensioni, lire 450,000,000.

Capitolo 84. Indennità per caro-viveri, lire 83,000,000.

Capitolo 85. Sussidi, lire 300,000.

Capitolo 86. 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 10,500,000; B. Caro-viveri, lire 2,000,000), lire 12,500,000.

Capitolo 87. Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (capitolo n. 54 dell'entrata), lire 7,000.

Capitolo 88. Investimento del contributo dell'Amministrazione per l'accantonamento in conto capitale, *per memoria*.

Titolo VI. *Gestione del fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi*. — (Regi decreti 21 ottobre 1923, n. 2529 e 31 gennaio 1924, n. 171). — Capitolo 89. Pensioni, lire 2,400,000.

Capitolo 90. Sussidi, *per memoria*.

Capitolo 91. Avanzo della gestione, *per memoria*.

Titolo VII. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri* (legge 14 luglio 1907, n. 553). — *Patrimonio*. — Capitolo 92. Spese per acquisto e costruzione di case (leggi 14 luglio

1907, n. 553; 19 giugno 1913, n. 651; Regi decreti 27 novembre 1919, n. 2350; 3 settembre 1925, n. 1647; 4 novembre 1926, n. 2269; 6 novembre 1930, n. 1954; legge 18 giugno 1931, n. 920 e Regio decreto 31 marzo 1932, n. 419) (capitolo n. 59 dell'entrata), lire 40,000,000.

Capitolo 93. Interessi sulle spese fatte durante il periodo di costruzione (capitolo n. 59 dell'entrata), lire 1,500,000.

Gestione. — Capitolo 94. Interessi dei capitali investiti nella costruzione e nell'acquisto di case già abitabili, lire 16,500,000.

Capitolo 95. Imposte e sovrime, lire 200,000.

Capitolo 96. Spese di amministrazione, custodia e diverse, lire 1,100,000.

Capitolo 97. Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile, lire 1,800,000.

Capitolo 98. Manutenzione ordinaria, lire 2,700,000.

Capitolo 99. Manutenzione straordinaria lire 1,000,000.

Capitolo 100. Premi per la buona conservazione dei fabbricati (articolo 50 del regolamento approvato col Regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412), *per memoria*.

Capitolo 101. 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 200,000; B. Per temporanee esenzioni di imposte e sovrime (articolo 4 del regolamento di cui il Regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412), lire 500,000; C. Per eccedenze attive dei bilanci, *per memoria*), lire 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; leggi 22 dicembre 1927, n. 2685; 2 giugno 1930, n. 713 ed articolo 1 del Regio decreto 28 agosto 1930, n. 1314). — Capitolo 102. Spese per raccogliere ed istruire orfani e figli di agenti ed ex-agenti, lire 13,000,000.

Capitolo 103. Sussidi straordinari, lire 1,000,000.

Capitolo 104. Indennità di buonuscita, lire 16,500,000.

Capitolo 105. Assegni alimentari, lire 1,000,000.

Capitolo 106. Assegni giornalieri di malattia, lire 2,100,000.

Capitolo 107. Rimborsi di ritenute, lire 2,000.

Capitolo 108. Avanzo della gestione, *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 28 agosto 1930, n. 1314). — Capitolo 109. Spese della gestione (capitolo n. 71 dell'antrata): (A. Pagamenti per riscatti di cessioni, lire 3,455,000. B. Pagamenti di quote mensili, lire 4,400,000; C. Rimborsi di ritenute fatte ad agenti collocati a riposo, lire 80,000; D. Contributo alle spese di Amministrazione, lire 145,000; E. Versamento dell'avanzo, lire 8,420,000) lire 16 milioni e 500,000.

Titolo X. *Gestione dei mutui al personale* (articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641 e Regio decreto 28 agosto 1930, n. 1314). — *Patrimoni.* — Capitolo 110. Somme mutuate al personale (capitolo n. 72 dell'entrata), lire 81,500,000.

Gestione. — Capitolo 111. Spese della gestione (capitolo n. 73 dell'entrata) (A. Quote riversate in conto capitale, lire 81,500,000; B. Interessi sui capitali del Fondo di garanzia per le cessioni, lire 1,500,000; C. Interessi sui capitali del Fondo pensioni e sussidi, lire 6,100,000; D. Spese eventuali, *per memoria*; E. Avanzo della gestione versato al Fondo di garanzia per le cessioni (capitolo n. 71-F dell'entrata), lire 1,500,000), lire 90,600,000.

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 1932, 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 112. Società cooperative fra il personale per la costruzione di case (capitolo n. 74 della entrata): (A. somme fornite in conto mutui concessi per acquisto e costruzioni di case, lire 985,000; B. Addebito per interessi e quota di spese generali durante il periodo di costruzione, lire 15,000), lire 1,000,000.

Gestione. — Capitolo 113. Erogazione di interessi e quote di ammortamento ad estinzione mutui (capitolo 75 dell'entrata), lire 15,000,000.

Capitolo 114. Quota spese generali durante il periodo di ammortamento (capitolo 75 dell'entrata), lire 500,000.

Capitolo 115. Versamento a Cooperative delle ritenute fatte a soci in conto manutenzione degli stabili e per altri titoli diversi

(Regio decreto 7 ottobre 1923, n. 2412) (capitolo 76 dell'entrata), *per memoria*.

Titolo XII. *Gestione per lo sfruttamento dei terreni petroliferi in Albania* (Regio decreto 3 luglio 1925, n. 1301). — *Patrimonio*. — Capitolo 116. Spese di impianto (capitoli 77 e 78 dell'entrata), *per memoria*.

Gestione. — Capitolo 117. Spese della gestione e diverse (capitolo 79 dell'entrata), *per memoria*.

Titolo XIII. *Operazioni per conto dei terzi e gestione dei mandati a disposizione e di anticipazione*. — Capitolo 118. Operazioni attinenti ai trasporti (capitolo 80 dell'entrata), lire 1,150,000,000.

Capitolo 119. Operazioni attinenti al personale (capitolo 81 dell'entrata), lire 70 milioni.

Capitolo 120. Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati (capitolo 82 dell'entrata), lire 1,600,000,000.

Capitolo 121. Mandati a disposizione e di anticipazione emessi (capitolo 83 dell'entrata), *per memoria*.

Titolo XIV. *Partite di giro*. — Capitolo 122. Versamento delle tasse erariali e di bollo sui trasporti (capitolo n. 84 dell'entrata), lire 66,200,000.

Capitolo 123. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (capitolo n. 85 dell'entrata), lire 178,000,000.

Capitolo 124. Versamento delle imposte e tasse ritenute a terzi (capitolo n. 86 della entrata), lire 8,000,000.

Capitolo 125. Versamento all'Istituto nazionale delle assicurazioni dei premi per l'assicurazione degli avventizi ordinari (capitolo n. 87 dell'entrata), *per memoria*.

PRESIDENTE. *Riassunto della spesa*. — Titolo I. Parte ordinaria, lire 3,932,700,000. Titolo II. Parte straordinaria, lire 425.000.000

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 4,357,700,000.

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

§ 1. Gestione autonoma dei magazzini, lire 850,000,000.

§ 2. Gestione speciale distributori viveri «La Provvida», lire 180,000,000.

§ 3. Officine e scorte, lire 933,000,000.

Titolo IV. Industrie speciali, *nulla*.

Titolo V. Gestione del Fondo pensioni e sussidi, lire 545,807,000.

Titolo VI. Gestione del Fondo speciale per le pensioni, ecc., lire 2,400,000.

Titolo VII. Gestione delle case economiche pei ferrovieri, lire 65,500,000.

Titolo VIII. Opera di previdenza per gli orfani, ecc., lire 33,602,000.

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

Titolo X. Gestione dei mutui al personale, lire 172,100,000.

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

Titolo XII. Gestione per lo sfruttamento terreni petroliferi in Albania, *nulla*.

Titolo XIII. Operazioni per conto di terzi, ecc., lire 2,820,000,000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 5,635,409,000.

Titolo XIV. Partite di giro, lire 252 milioni 200,000.

Totale generale della spesa, lire 10 miliardi, 245,309,000.

Pongo 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 1933 al 30 giugno 1934, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (Tabella A).

(È approvato).

ART. 2.

Il limite di impegno, per le sovvenzioni da accordare alle funivie concesse ai sensi della legge 23 giugno 1927, n. 1110, è stabilito, per l'esercizio finanziario 1933-34, in lire 200,000.

(È approvato).

ART. 3.

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 1933 al 30 giugno 1934, 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. 4.

L'Amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934, 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* ed *E*).

(È approvato).

ART. 5.

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 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934, a termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 3 - Tabelle *F* e *G*).

(È approvato).

ART. 6.

Per l'esercizio finanziario 1933-34 è sospeso il versamento di lire 40,000,000 al Fondo pensioni e sussidi del personale ferroviario, ad integrazione del patrimonio del Fondo stesso, previsto dal 2º comma dell'articolo 1 del Regio decreto-legge 23 marzo 1924, n. 498.

(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 1933-34, in lire 900,000,000.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1933 al 30 giugno 1934 (*Stampato* n. 1595-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Primo iscritto a parlare è l'onorevole camerata Leale. Ne ha facoltà.

LEALE. Onorevoli Camerati! Nella sua relazione, il camerata Fier, nel parlare delle cospicue riduzioni apportate negli stanziamenti militari, tiene giustamente a far rilevare come i 58 milioni di economie ottenute nel bilancio dell'aeronautica incidano unicamente sulle spese di carattere militare.

Non intendiamo certo entrare in merito a quelle che sono le significative linee direttrici del Governo Fascista, ma dobbiamo manifestare tutta la nostra soddisfazione perchè nessun difalco venne apportato alle spese per l'aviazione civile.

Una riduzione su questo capitolo avrebbe arrecato grave nocumento allo sviluppo di un servizio diventato ormai indispensabile e la di cui importanza si accresce di giorno in giorno.

È infatti interessante rilevare come nel 1932 le linee aeree civili abbiano avuto, nei confronti dell'anno precedente, un incremento del 12 per cento riguardo ai chilometri volati, del 29 per cento sui passeggeri, del 147 per cento sul trasporto della posta e dei giornali, e del 16 per cento per i bagagli e le merci.

È confortevole inoltre rilevare, come il perfezionamento dei servizi, abbia portato un minor costo di esercizio e consentito quindi un qualche ritocco alle sovvenzioni.

Da rilevare ancora come alcuni criteri affiorati nella discussione dell'anno scorso abbiano trovato applicazione con una contrazione notevole dei biglietti gratuiti e con qualche riduzione di tariffe che è quella che in definitiva ha fatto affluire alle nostre linee aeree un così cospicuo numero di passeggeri.

Qualche linea da trisettimanale diventò giornaliera, e se si tien conto che tale progresso si è avuto in un periodo di piena contrazione di traffico si può affermare che il mezzo aereo ha ormai superata la fase sperimentale.

Bisogna ancora considerare che nel 1931 non si è avuto nessun incidente, che un solo incidente si è avuto nel 1932 su 4.647.987 chilometri volati e che la regolarità dei servizi ha raggiunto quasi il 100 per cento.

L'aviazione civile italiana occupa rispetto alle altre nazioni un posto di primissimo ordine e giustamente può dirsi che essa è la più sicura del mondo.

Tali risultati davvero soddisfacenti sono dovuti alla costante opera di propulsione del

Ministro, al controllo vigile degli organi ministeriali, allo studio e al perfezionamento tecnico delle aziende armatoriali e all'opera davvero impareggiabile del personale navigante che accoppia alla ponderata audacia una capacità professionale di primordine.

Questo personale, che per la maggior parte ha cominciato ad acquisire la propria esperienza nei cieli di guerra, ha trovato negli ultimi contratti di lavoro, tenuto conto del periodo che si attraversa, la soddisfazione dei propri bisogni, e troverà quanto prima, con la costituzione di una Cassa di previdenza voluta da Sua Eccellenza Balbo, la tranquillità del proprio avvenire.

Dalle cifre, si vede che il trasporto della posta e dei giornali è aumentato del 147 per cento nei confronti dell'anno precedente.

Tale altissimo aumento è dovuto soprattutto al trasporto dei giornali più che sestuplicato, tanto che presso gli organi competenti è all'esame la opportunità di creare dei servizi esclusivamente destinati a tale scopo.

Non altrettanto si può dire del trasporto della posta, la quale, sulle linee a lunga distanza, per le isole e le colonie mediterranee, dovrebbe affluire quasi esclusivamente alle linee aeree.

La questione della posta aerea è stata altre volte trattata alla Camera, essa è però di interesse capitale per l'aviazione civile, perchè non si debba, sia pure di sfuggita ritornare sull'argomento.

Le sovvenzioni non hanno tanto lo scopo di far vivere un'industria che non ha in se gli elementi economici di vita, quanto di instradare una nuova attività aiutandola a superare le difficoltà del suo avviamento.

Dunque, almeno in teoria, le sovvenzioni dovrebbero scomparire col tempo.

Forse non arriveremo mai a tanto per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri, ma ritengo che la cosa sia possibile per il servizio postale. Con 70 chilogrammi disponibili, peso medio di un passeggero, si possono trasportare alcune migliaia di lettere.

È evidente la enorme differenza di beneficio che consentirebbe certamente la graduale eliminazione delle sovvenzioni.

L'importanza del servizio aereo postale veniva rilevato dallo stesso Ministro nel discorso da lui pronunciato alla Camera nel 1931 ove fra l'altro diceva che « tutto deve culminare nel servizio postale ».

Scelta dell'apparecchio, revisione delle tariffe, servizi a terra e propaganda sono i problemi che si devono studiare e che per il risolvimento dei quali occorre tutta la bene-

volenza dell'onorevole Ministro delle comunicazioni.

Per le tariffe, esaminare se non sia il caso di ridurle in un primo periodo di tempo al minimo, per poi elevarle man mano, quando il pubblico, persuaso dell'utilità della posta aerea si sia abituato a servirsi di tale mezzo.

Il criterio è forse un pò commerciale, ma indubbiamente pratico e forse efficace.

Il servizio postale, dal punto di vista economico è certo il più importante e quello che acconsentirà di realizzare delle notevoli economie il di cui importo potrà essere destinato alla istituzione di nuove linee fra le quali quella ormai necessaria, di collegamento con le nostre colonie del Mar Rosso.

Mi sia consentito di aggiungere una parola su quanto è oggetto di rilievo da parte dell'onorevole relatore circa l'ordinamento dei servizi a terra, di quelli, cioè, di carattere generale che devono servire a tutte le Società e a tutti gli apparecchi che sorvolano l'Italia, quali il collegamento fra gli Aeroporti, le radiosegnalazioni, i servizi aerologici, ecc. Servizi tanto più importanti in quanto la nostra penisola è l'inevitabile ponte di collegamento con il Levante.

Servizi delicati, anche costosi, ma che è indispensabile di migliorare e di coordinare per la sicurezza della navigazione aerea.

L'intensificarsi dell'attività aeronautica civile rende inoltre opportuno portare a compimento gli studi sulla figura giuridica del direttore dell'aeroporto e sulla costituzione di organismi che sieno per gli scali aerei quello che sono le capitanerie per i porti.

È da auspicare, e credo che l'On. Ministro sia su questa strada, che gli apparecchi di tipo straniero che ancora prestano servizio sulle nostre linee sieno alla loro consumazione, sostituiti con apparecchi di tipo e costruzione nazionali.

Un provvedimento di importanza veramente eccezionale e che non poteva essere emanato che da un Ministero di creazione fascista, riguarda i giovani appartenenti alle Organizzazioni giovanili del Partito.

La istituzione dei corsi premilitari di pilotaggio che si svolgono in 26 città d'Italia, che danno modo ai giovani di conseguire il brevetto senza interrompere gli studi o le occupazioni abituali, concedendo loro dei notevoli vantaggi per il servizio militare, ha il duplice scopo di fornire all'Aeronautica un ricco materiale umano, freschissimo, entusiasta, con una spesa relativamente piccola, e di dare ogni anno all'Italia trecento giovani propagandisti del volo.

Era giusto che i corsi fossero riservati ai provenienti dalle Organizzazioni Giovanili Fasciste, perchè noi dobbiamo ritenere che quei pochi che sono fuori delle file, che nell'anno XI non hanno sentito il richiamo sflogorante del littorio, che non sentono il fremito e l'orgoglio di indossare la Camicia nera non sieno dei giovani ma dei decrepiti e degli inetti.

Onorevoli Camerati! Avrei finito, ma non si può oggi da questa tribuna parlare sul bilancio dell'Aeronautica, sia pure per trattare un arido argomento a base di cifre, senza ricordare che si è compiuto il decennale della Aeronautica e che questo si è chiuso con un formidabile bilancio i di cui termini non possono essere classificati dalla ragioneria.

Troppo note sono le vicende, troppo lungo sarebbe enumerarle e ricordare come si risalì giorno per giorno dallo sfacelo che aveva stroncata l'ala guerriera.

L'ala d'Italia è stata ricostruita bullone per bullone, fabbricando nuovi aerodromi, tracciando linee commerciali quasi perfette, costruendo macchine che sono dei miracoli di tecnica, solcando a stormi gli oceani, battendo dei records inverosimili, compiendo imprese leggendarie.

È parso talvolta ai trepidi che le acrobazie della squadriglia folle, il raggiungimento delle velocità più impensate, che le imprese più belle e più rischiose fossero degli inutili ardimenti, e perdute fossero le vite immolate.

Ma solo quando l'atmosfera nella quale si vive è vibrante, solo quando l'aria che si respira è eroica, si possono compiere grandi cose, e quando si cade per la Patria e per il progresso le vite umane non sono perdute. (*Applausi*).

Il bilancio è dunque tutto in attivo perchè all'attivo iscriviamo anche i nostri morti come fulgidissime glorie.

Altri, nelle valute più disperate, possono nei propri bilanci impostare dei miliardi, noi a dieci anni dalla fondazione dell'Aeronautica, vicino alla modestia delle nostre cifre poniamo un'impostazione formidabile: lo spirito che domina la materia, che determina gli eventi, che sopperisce alla deficienza dei mezzi: lo spirito nuovo che Benito Mussolini ha dato all'Italia. (*Vivissimi applausi*).

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

DENTICE DI FRASSO. Onorevoli Camerati, la lucida relazione del camerata Fier fornisce un materiale così abbondante di dati e di cifre sullo sviluppo delle nostre linee aeree civili

e sugli elementi principali del loro traffico, dal dispensarmi di citarvi statistiche che pure presentano un interesse notevole e tale da augurarci che esse vengano esaminate e meditate attentamente non soltanto dai tecnici, per trarne deduzioni ed ammaestramenti, ma anche dai profani.

La nostra aviazione civile, sette anni dopo i suoi primi e modesti inizi, si presenta oggi con una consistenza di realizzazioni tali da dovere interessare anche il grosso pubblico; il pubblico cioè degli utenti di un mezzo di trasporto che deve entrare nelle abitudini normali di vita.

Se ritengo superfluo ripetermi qui cifre e statistiche così armonicamente esposte nella relazione, sembrami opportuno mettere in rilievo una constatazione che deriva dal paragone dell'andamento del traffico aereo con quello degli altri mezzi di trasporto.

La depressione economica (e non poteva essere altrimenti) ha inciso in senso restrittivo su tutte le forme di trasporto e di traffico, tanto sui passeggeri che sulle merci: le statistiche ferroviarie e marittime, il movimento dei porti sono purtroppo eloquenti a riguardo. Il traffico aereo invece non è diminuito, ed anzi dal 1931 al 1932 è aumentato dovunque.

Cosa dimostra questo?

Dimostra che vi era e vi è un margine notevolissimo di sviluppo potenziale del traffico aereo che la crisi non è valsa a neutralizzare e che indica quale ulteriore sviluppo il traffico assumerà ai primi sintomi di ripresa economica.

Comunque si delineerà la ripresa economica (ed auguriamoci che essa avvenga quanto prima), e qualunque siano le direttive che assumerà, in quel mondo pacificato ed economicamente normalizzato che tutti sogniamo, una cosa è certa: che il coefficiente « utilizzazione del tempo » e cioè « velocità di trasporto » assumerà un'importanza sempre maggiore e decisiva. In tutti i settori si lavorerà e si dovrà lavorare e produrre, e scambiare riducendo ad un minimo il coefficiente di sperpero ed elevando ad un massimo il coefficiente di utilizzazione di ogni energia, con sempre un maggior numero di persone che potrà pagarsi il prezzo dell'economia di tempo.

Spostarsi rapidamente significa aumentare il proprio valore personale, potenziandolo al massimo.

Se il mezzo aereo è quello che s'impone quando si tratta di trasferimento di merci per le quali l'elemento « tempo guadagnato » e « tempo perduto » si traduce in notevol-

simo interesse attivo o passivo, lo stesso e più ancora, non deve dirsi per quello che rappresenta l'elemento uomo, il cui valore di rendimento può essere superiore a quello di ogni merce più preziosa? Dal fatto che malgrado la crisi, il mezzo di trasporto aereo si sviluppa, ne deriva una constatazione che occorre ben meditare, e cioè che il mezzo diventa rapidamente un mezzo ordinario di comunicazione.

Dopo l'era che potremmo chiamare eroica (mi sia consentita questa espressione che non è inflazione retorica), dopo l'era che potremmo chiamare di diletterismo e di piacere, si afferma oggi l'era utilitaria del mezzo aereo. Si viaggia e si spediscono merci in aeroplano perchè l'aeroplano è il mezzo più rapido, quello che dà all'elemento « tempo » il più alto potenziamento, la valorizzazione maggiore.

Sotto questo punto di vista occorre assicurare all'Italia Fascista uno sviluppo ed un impianto di linee aeree che sia basato sulla caratteristica utilitaria del mezzo aereo.

È bene ricordare che gli stanziamenti per l'aviazione civile, ridotti nell'esercizio 1931-1932 di 3 milioni e mezzo, sono rimasti poi bloccati nella cifra così ridotta anche nel preventivo di bilancio che si discute.

Con le scarse disponibilità che sono a sua disposizione il Ministro dell'aeronautica ha ottenuto risultati notevoli.

Occorre, appena si può, dare all'aviazione civile i maggiori mezzi di cui ha bisogno perchè l'Italia fascista si iscriva e mantenga il posto che le spetta nella grande rete di linee aeree con le sue linee interne, coloniali ed internazionali.

Con riferimento all'aspetto utilitario, di *ordinario* mezzo di trasporto, cura speciale sia posta a tutti gli elementi atti a rendere sempre più utilizzabile dal pubblico il mezzo aereo: fra questi, primo è che i servizi aerei interni sieno almeno giornalieri sulla maggior parte delle linee.

Dico per ora perchè i servizi giornalieri non sono che un primo passo verso una maggiore frequenza che non è solo utile per accrescere l'affluenza dei passeggeri ed inquadrare il mezzo aereo fra tutti gli altri mezzi di trasporto, ma è il mezzo più sicuro per diminuire il costo del trasporto. La frequenza, nel mentre è il mezzo più sicuro per diminuire il costo del trasporto, è coefficiente essenziale perchè il pubblico lo utilizzi.

Un maggior numero di corse sulle linee permetterà un più rapido ammortamento degli apparecchi e motori e quindi, altro

grande vantaggio, la possibilità di cambiarli più spesso e di aggiornarli col progresso.

Con la ottima efficienza raggiunta dai nostri servizi aerei (sicurezza, tariffe basse, regolarità, comodità, ecc.), una maggiore frequenza sarà elemento determinante per raggiungere lo scopo cui dobbiamo mirare: fare del trasporto aereo un trasporto utile e vantaggioso per tutti.

Devo, doverosamente, aggiungere che molti e lodevoli sforzi sono stati fatti per ottenere questo risultato; e mi auguro che presto i mezzi messi a disposizione del Ministro agevolino il raggiungimento dello scopo suddetto.

Ciò non soltanto renderà più accetto ed accessibile il mezzo aereo per i passeggeri, ma sarà utile per un efficiente inquadramento del mezzo aereo fra gli altri mezzi di trasporto (navi, ferrovie, servizi automobilistici) e cioè per lo smistamento fra un mezzo e l'altro.

Il mezzo aereo è mezzo di velocità per definizione.

Questo fatto, questa funzione di mezzo velocissimo insita all'aereo, offre il fianco ad un pericolo: quello di andare alla ricerca della « velocità per la velocità », e cioè il pericolo di considerare la velocità di un aereo come « fine a sè stessa » e non come « mezzo » per raggiungere un determinato scopo.

L'aumento di velocità comporta una somma di oneri economici che non possono essere gravati sull'esercizio delle linee aeree senza ben ponderare l'onere in relazione alle effettive esigenze alle quali ciascuna linea deve servire, altrimenti esso si risolverebbe a tutto danno del carico pagante e del costo della gestione.

Ho accennato ad una prima intensificazione delle linee, portandole almeno a giornalieri, fondamento ottimo anche per sviluppare la posta aerea e ciò in attesa di una periodicità sempre più frequente e percorsi notturni.

Per quanto riguarda le tariffe interne della posta aerea si dovrebbe ridurre la misura della sopratassa per l'interno e le Colonie, e ciò nell'interesse sia del pubblico che dello Stato.

Le numerose e differenti sopratasse di posta aerea vigenti fino all'anno scorso per i vari Paesi Europei furono molto opportunamente dal 24 aprile 1932 unificate.

Anche queste sopratasse potrebbero essere utilmente ridotte sì da incoraggiare tutti a pagarle; in seguito, quando il pubblico si fosse abituato ai vantaggi del nuovo servizio, potranno sempre essere ritoccate.

In quanto alle sopratasse di posta aerea per i paesi extraeuropei si dovrebbe modificare l'attuale sistema in modo che, con una semplificazione di tariffe, si raggiunga lo scopo di attirare il pubblico a servirsi della posta aerea anche per i Paesi extraeuropei dove essa presenta notevolissimi vantaggi.

Ho ritenuto opportuno accennarvi alla posta aerea perchè si tratta di un traffico che molto può rendere di utilità al pubblico e di introiti all'Amministrazione dello Stato, e perchè potrà assicurare nello stesso tempo all'esercizio delle società aeree un apporto attivo il quale, di riflesso, andrà a beneficio dello Stato.

È bene tener presente che tutto quanto accrescerà gli introiti delle Società, potrà facilitare il raggiungimento dello scopo di mettere queste in condizioni di dover sempre meno dipendere dalle sovvenzioni statali.

Lo sguardo panoramico che ho gettato sulla nostra aviazione civile non pretende certamente, onorevoli camerati, di avere investito e prospettato tutti gli aspetti del problema insiti in essa. Si tratta di un problema vasto e multiforme, per esaurire il quale occorrerebbe una trattazione molto più ampia di quella consentitami.

L'aviazione civile si trova oggi nelle condizioni di un organismo ancora adolescente, ma nel quale si delineano già organi molteplici destinati indubbiamente ad ingigantirsi; nel campo della tecnica vera e propria, nel campo giuridico per quanto si riferisce sia al diritto interno pubblico e privato che alle convenzioni internazionali; nel campo dell'inquadramento e dell'agganciamento con gli altri mezzi di trasporto, l'aviazione civile costituisce già un organismo complesso, destinato a svilupparsi rapidamente.

Possiamo, con giustificata fierezza, dichiarare che la nostra aviazione civile è preparata ottimamente a questi compiti e si adegua efficacemente a questo immancabile sviluppo del mezzo aereo.

Anche in questo campo il Fascismo ha operato miracoli: dallo zero assoluto ha creato una rete aerea civile che nulla ha da invidiare alle reti estere in un paragone che tenga conto di tutti gli elementi che occorre prendere a calcolo per rendere omogenei i termini da mettere a confronto.

Questo risultato è stato ottenuto con mezzi modestissimi.

Alla scarsità di questi ha supplito e supplisce un elemento nel quale, l'Italia Fascista ha dato e dà anche in questo campo, prova

luminosissima di sapersi imporre all'ammirazione del mondo: l'elemento uomo.

Se in tutti i settori dell'umana attività l'elemento umano ha una parte importantissima, esso assume aspetto e funzione di elevatissimo potenziale in questa magnifica conquista del nostro secolo: il volo.

In tale campo le nostre società di navigazione aerea hanno trovato e trovano nel loro personale un elemento che si dimostra di preziosa collaborazione allo sforzo durissimo e giornaliero che esse compiono per mantenere ed accrescere potenzialità e possibilità di sviluppo alle nostre linee aeree.

Nella recente grandiosa adunata romana dell'aviazione, le Società di navigazione aerea hanno visto con orgoglio sfilare i loro piloti in rango con i piloti della Regia Aeronautica. La famiglia è la stessa, accomunata dal grande ideale, a questa grande, divina conquista del secolo XX: il volo, il dominio dell'aria.

Coloro che sono preposti alle nostre Società aeree vedono spesso il nostro Ministro nei loro ranghi; nelle inevitabili difficoltà della loro lotta giornaliera lo sentono al loro fianco, ad animarli ed a spronarli.

Dato che il cavallo è ancora puledro, che le speronate non siano troppo cruenti! (*Si ride*).

Onorevoli Camerati! Coloro che hanno visitato quella magnifica affermazione di volontà e di tenacia italiana nel campo del lavoro, che è stata la Fiera di Milano, si sono soffermati con profonda commozione dinanzi all'idrovolante che recentemente, guidato da un pilota italiano, ci ha conquistato l'ambitissimo primato della velocità.

Con mezzi notevolmente inferiori a quelli che altre Nazioni hanno dedicato e dedicano alla preparazione in questo campo, l'Italia Fascista ha ottenuto un risultato che desta ammirazione in tutto il Mondo.

Se il Secolo XX riceverà dal futuro storico una designazione che valga a metterne in rilievo la caratteristica essenziale, indubbiamente sarà chiamato il « secolo della velocità », il secolo di quella conquista del volo che ha in sé qualcosa di veramente divino ed alato, che lo adegua ad una insopprimibile aspirazione spirituale dell'umanità.

L'uomo più veloce del mondo è oggi un figlio dell'Italia Fascista ed ha conquistato questo magnifico primato con apparecchio e motore italiani.

Onorevoli Camerati! Gli antichi greci per incatenare alla loro Patria la Vittoria crearono il simbolo della « Vittoria senza ali », della « Nike Aptera », in modo cioè che essa,

una volta fermato il suo volo sul Partenone, non lo potesse più spiccare per altre terre.

L'Italia Fascista innalza oggi di fronte al Mondo una « Vittoria alata » che è destinata ad altri e più alti voli e che reca impresso il segno del Littorio.

Anche alle conquiste civili dell'aviazione si adatta bene la magnifica frase che il Duce disse a Littoria, redenta dalle paludi: « Questa è la guerra che noi preferiamo » (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE

BUTTAFOCHI.

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 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934. (1592)

Espropriazione dei fabbricati soprastanti gli avanzi del Teatro Romano di Benevento. (1673)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 131, riflettente aggiunte alla tariffa speciale dei dazi doganali da applicare alle merci di origine o provenienza dalle Colonie italiane. (1680)

Conversione in legge del Regio decreto legge 22 marzo 1933, n. 176, che modifica il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, numero 1680, concernente la facoltà al Governo di stabilire modalità per l'importazione di merci da alcuni paesi. (1686)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 154, concernente l'indicazione del peso sui grossi colli trasportati per via d'acqua. (1693)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 201, recante provvedimenti a favore del comune di Campione. (1696)

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 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934: (1592)

Presenti e votanti.	265
Maggioranza	133
Voti favorevoli	264
Voti contrari	1

(*La Camera approva*).

Espropriazione dei fabbricati soprastanti gli avanzi del Teatro Romano di Benevento: (1673)

Presenti e votanti.	265
Maggioranza	133
Voti favorevoli	265
Voti contrari	—

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 131, riflettente aggiunte alla tariffa speciale dei dazi doganali da applicare alle merci di origine o provenienza dalle Colonie italiane: (1680)

Presenti e votanti.	265
Maggioranza	133
Voti favorevoli	264
Voti contrari	1

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1933, n. 176, che modifica il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1680, concernente la facoltà al Governo di stabilire modalità per l'importazione di merci da alcuni paesi: (1686)

Presenti e votanti.	265
Maggioranza	133
Voti favorevoli	264
Voti contrari	1

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 154, concernente l'indicazione del peso sui grossi colli trasportati per via d'acqua: (1693)

Presenti e votanti.	265
Maggioranza	133
Voti favorevoli	263
Voti contrari	2

(*La Camera approva*).

LEGISLATURA XXVIII — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1933

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 201, recante provvedimenti a favore del comune di Campione: (1696)

Presenti e votanti.	265
Maggioranza	133
Voti favorevoli	263
Voti contrari	2

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Acerbo — Adinolfi — Albertini — Aldi-Mai — Alessandrini — Angelini — Arcangeli — Ardissonne — Arnoni — Arpinati — Ascenzi — Asquini.

Baistrocchi — Balbo — Banelli — Baragiola — Barattolo — Barbaro — Barbiellini-Amidei — Barengi — Barisonzo — Barni — Bartolini — Bartolomei — Basile — Belluzzo — Bennati — Benni — Bertacchi — Bette — Biagi — Bianchi — Bianchini — Bibolini — Bifani — Bigliardi — Bilucaglia — Blanc — Bodrero — Bolzon — Bombrini — Bonaccini — Bonardi — Bono — Borghese — Borrelli — Francesco — Borriello Biagio — Brescia — Bruchi — Brunelli.

Caccese — Cacciari — Calore — Calza Bini — Canelli — Capoferri — Capri-Cruciani — Carapelle — Cardella — Cartoni — Casalini — Cascella — Castellino — Catalani — Ceci — Chiarelli — Chiarini — Chiesa — Chiurco — Ciano — Ciardi — Ciarlantini — Cingolani — Colbertaldo — Coselschi — Crò — Crollanza — Cucini.

D'Addabbo — Dalla Bona — D'Angelo — D'Annunzio — De Cristofaro — De Francisci — De La Penne — Del Bufalo — De Marsico — De Martino — Dentice Di Frasso — Di Bel-sito — Di Giacomo — Di Marzo Salvatore — Di Miraflori-Guerrieri — Donzelli — Dudan. Elefante — Ercole.

Fabbrici — Fancello — Fani — Fantucci — Felicella — Fera — Ferracini — Ferretti — Giacomo — Ferretti Lando — Ferretti Piero — Fier Giulio — Fioretti Arnaldo — Fioretti Ermanno — Fornaciari — Fossa — Franco — Fregonara — Fusco.

Gabasio — Gaetani — Gangitano — Gargioli — Garibaldi — Geremicca — Gervasio — Gianturco — Giardina — Giarratana — Gi-bertini — Giordani — Giuliano — Giunta — Francesco — Giunti Pietro — Gorini — Gorio — Gray — Guglielmotti — Guidi-Bufferini.

Imberti — Irianni.

Jannelli.

Landi — Lanfranconi — Lantini — Leale — Leoni — Lessona — Limoncelli — Locur-cio — Lojacono — Lualdi — Lusignoli.

Macarini-Carmignani — Madia — Maggi Carlo Maria — Maltini — Manaresi — Man-ganelli — Mantovani — Maraviglia — Mar-cucci — Marelli — Maresca di Serracapriola — Marescalchi — Marghinotti — Marinelli — Marini — Mariotti — Martelli — Martire — Mazzini — Medici del Vascello — Melchioni — Messina — Mezzetti — Mezzi — Michelini — Milani — Misciattelli — Molinari — Mona-stra — Mottola Raffaele — Mulè — Muzzarini. Natoli.

Olmo — Orano — Orlandi — Orsolini-Cen-celli.

Pala — Palermo — Palmisano — Panun-zio — Paoloni — Paolucci — Parea — Parisio — Parolari — Pavoncelli — Peglion — Pelliz-zari — Pennavaria — Peretti — Perna — Pe-verelli — Pierantoni — Pierazzi — Pirrone — Pisenti Pietro — Polverelli — Ponti — Porro Savoldi — Postiglione — Pottino — Preti — Puppini.

Racheli — Ranieri — Razza — Redaelli — Redenti — Riccardi Raffaello — Ricci — Ri-ghetti — Riolo — Rocca Ladislao — Rocco Al-fredo — Romano Michele — Romano Ruggero — Roncoroni — Rossi — Rossoni — Roti-gliano.

Sacconi — Salvi Junio — Salvo Pietro — Scarfiotti — Scorza — Scotti — Serena Adel-chi — Serono Cesare — Serpieri — Sertoli — Severini — Solmi — Sorgenti — Spinelli — Stame — Starace Achille — Steiner — Suvich.

Tanzini — Tassinari — Tecchio — Teruzzi — Trapani-Lombardo — Tullio — Tumedei. Ungaro.

Vascellari — Vaselli — Vassallo Severino — Ventrella — Verdi — Vezzani — Viale — Viglino.

Zingali.

Sono in congedo:

Bacci.
Giuriati Domenico.
Ricciardi.
Sansanelli.
Tròilo.

Sono ammalati:

Biancardi — Borgo.
Diaz — Ducrot.
Foschini.
Marquet — Mazza De' Piccioli.
Santini.

Assenti per ufficio pubblico:

Alfieri — Ascione.
 Baccarini — Bascone — Bisi — Bottai —
 Bruni — Buronzo.
 Caldieri — Capiabbi — Caprino — Cla-
 venzani — Costamagna.
 Del Croix — De Nobili.
 Felicioni — Ferri Francesco.
 Garelli — Genovesi.
 Josa.
 Leicht — Leonardì.
 Malusardi — Marchi — Mazzucotelli —
 Mendini — Miori — Muscatello.
 Oggianu — Olivetti.
 Pesenti Antonio — Protti.
 Re David — Ridolfi.
 Savini — Schiavi.
 Tallarico.
 Vassallo Ernesto — Verga — Vianino.

Interrogazione.

PRESIDENTE. Si dia lettura di una interrogazione presentata oggi.

VERDI, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle corporazioni, per sapere se, in considerazione dei forti quantitativi di grano duro esistenti in Sicilia, tuttavia invenduti, presso i produttori (quantitativi che si ritengono di molto superiori al normale fabbisogno occorrente sino al prossimo raccolto) non creda opportuno emettere tempestivi provvedimenti diretti a favorire l'uso dei grani duri per la fabbricazione delle paste alimentari, con esclusione assoluta di sfarinati provenienti dalla macinazione di altri derivati, ed acconsentire altresì l'uso, in Sicilia, della farina abburattata di grano duro

per la panificazione secondo le consuetudini locali ed al prezzo adeguato al valore nutritivo del prodotto. — (*Presentata e annunciata il 2 maggio 1933-XI*).

« POTTINO DI CAPUANO ».

PRESIDENTE. L'interrogazione testè letta sarà iscritta all'ordine del giorno e svolta al suo turno.

La seduta termina alle 18.20.

**Ordine del giorno per la seduta di domani
alle ore 16**

I. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934. (1595)

II. — *Discussione dei seguenti disegni di legge:*

1 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934. (1594)

2 — Norme relative alla pubblicità sui fondi a lato delle linee esercitate dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e visibili da esse. (*Approvato dal Senato*). (1565)

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

AVV. CARLO FINZI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI