

## XL.

## TORNATA DI MERCOLEDÌ 15 MAGGIO 1935

## ANNO XIII

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CIANO

## INDICE

	<i>Pag.</i>		<i>Pag.</i>
<b>Congedi</b> . . . . .	1450	BENNI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 aprile 1935-XIII, n. 565, relativo ai limiti di età pel collocamento a riposo del personale direttivo e insegnante degli Istituti d'istruzione . . .	1453
<b>Per la morte del Maresciallo Pilsudski</b> . . . . .	1450	<b>Disegno di legge</b> ( <i>Seguito e fine della discussione</i> ):	
PRESIDENTE . . . . .	1450	Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 . . . . .	1453
MUSSOLINI, <i>Capo del Governo</i> . . . . .	1451	BENNI, <i>Ministro</i> . . . . .	1453
<b>« Corpus Nummorum Italicorum »</b> . . . . .	1451	<b>Disegno di legge</b> ( <i>Discussione</i> ):	
PRESIDENTE . . . . .	1451	Provvidenze per la Fabbrica del Duomo di Milano . . . . .	1507
<b>Commemorazione</b> . . . . .	1451	VERGA . . . . .	1507
PRESIDENTE . . . . .	1451	<b>Disegni di legge</b> ( <i>Approvazione</i> ):	
MUSSOLINI, <i>Capo del Governo</i> . . . . .	1451	Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 luglio 1934-XII, n. 1404, riguardante la istituzione e il funzionamento del Tribunale per i minorenni. . . . .	1502
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Annunzio di presentazione</i> ) . . . . .	1451	Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 227, concernente modificazioni all'ordinamento e funzionamento del Consorzio per sovvenzioni su valori industriali. . . . .	1503
PRESIDENTE . . . . .	1451	Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 febbraio 1935-XIII, n. 243, recante norme per le spese di spedalità dei cittadini italiani in colonia e dei sudditi coloniali nel Regno . . . . .	1503
<b>Petizione</b> ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	1452	Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935-XIII, n. 184, concernente la nuova disciplina giuridica dell'esercizio delle professioni sanitarie. . . . .	1503
<b>Convocazione degli Uffici</b> . . . . .	1452	Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 343, concernente il trattamento al personale statale e degli enti pubblici richiamato alle armi per mobilitazione. . . . .	1504
PRESIDENTE . . . . .	1452		
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Presentazione</i> ):			
SOLMI: Fissazione del nuovo termine entro il quale il Comune di Genova dovrà compiere la costruzione del nuovo palazzo per gli uffici finanziari. . . . .	1453		
— Provvedimenti circa la riduzione della tassa di concessione governativa per porto di fucile . . . . .	1453		
RAZZA: Autorizzazione della spesa di lire 5 milioni per opere di riparazione di danni dipendenti da alluvioni, piene, frane e da altre pubbliche calamità . . . . .	1453		
— Conversione in legge del Regio decreto 4 aprile 1935-XIII, n. 571, che estende al personale delle nuove costruzioni ferroviarie le disposizioni contenute nella legge 11 gennaio 1934, n. 112, che stabilisce il compenso da corrispondere agli agenti esonerati posteriormente al 30 aprile 1933 . . . . .	1453		
BENNI: Nuovo ordinamento dei componenti il Consiglio d'amministrazione del Registro Italiano, Navale ed Aeronautico . . . . .	1453		

Pag.	Pag.
<p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 297, concernente la istituzione della provincia di Asti . . . . .</p> <p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1935-XIII, n. 314, che approva le norme riguardanti il reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali della Regia Aeronautica . . . . .</p> <p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935-XIII, n. 467, recante ulteriore proroga del termine per il funzionamento dell'Alto Commissariato per la città e la provincia di Napoli . . . . .</p> <p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 marzo 1935-XIII, n. 370, concernente le nuove attribuzioni all'Istituto Nazionale per l'Esportazione e il cambiamento della sua denominazione in « Istituto Nazionale Fascista per gli Scambi con l'Estero » . . . . .</p> <p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 415, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1934-35, nonché altri indifferibili provvedimenti; e convalidazione del Regio decreto 4 aprile 1935-XIII, n. 406, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo . . . . .</p> <p>Completamento a cura ed a carico dello Stato delle opere di sistemazione dell'ex Convento degli Angioli e della Rotonda del Brunellesco detta « il Castellaccio » in Firenze . . . . .</p> <p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 marzo 1935-XIII, n. 430, riguardante l'aumento del limite di impegno per spese pagabili in annualità e relative a sovvenzioni e contributi previsti da leggi speciali . . . . .</p> <p>Provvedimenti a favore della Reale Accademia di Santa Cecilia . . . . .</p> <p>Agevolazioni tributarie per assegnazioni gratuite di case o quartieri di abitazione a famiglie numerose a titolo di premio di natalità . . . . .</p> <p>Agevolazioni tributarie per il piano regolatore edilizio della città di Cremona. . . . .</p> <p>Proroga al 31 dicembre 1936-XV del termine per ultimare la costruzione di fabbricati fruanti della esenzione venticinquennale dall'imposta . . . . .</p> <p>Estensione alla Diocesi di Patti dei benefici concessi ad altre Diocesi per la ricostruzione o riparazione degli episcopi e dei seminari in località colpite dal terremoto del 1908. . . . .</p>	<p>Misura della rendita lorda da sottoporre a vincolo dotale per i capitani del Regio Esercito con trattamento economico di primo capitano. . . . .</p> <p>Modificazione all'articolo 177 del testo unico delle leggi sul reclutamento del Regio Esercito approvato con Regio decreto 8 settembre 1932-X, n. 1332. . . . .</p> <p>Istituzione delle cariche di maresciallo capo-banda e di sottufficiale tamburino presso i reggimenti di fanteria divisionale. . . . .</p> <p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 487, contenente provvedimenti per il servizio di manutenzione, pulizia e custodia del Palazzo di Giustizia di Roma . . . . .</p> <p>Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XII, n. 271, col quale è accordato alla « Società Subalpina di imprese ferroviarie » un sussidio straordinario di lire 700,000 . . . . .</p> <p><b>Disegni di legge (Votazione segreta) . . . . .</b></p> <hr/> <p><b>La seduta comincia alle 16.</b></p> <p>MARCUCCI, <i>Segretario</i>, legge il processo verbale della seduta precedente.</p> <p>(È approvato).</p> <p style="text-align: center;"><b>Congedi.</b></p> <p>PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli camerati: Coselschi, di giorni 1; Chiurco, di 1; Valery, di 10; Natoli, di 1; per motivi di salute, gli onorevoli camerati: Tredici, di 3; Bilucaglia, di 3; per ufficio pubblico, gli onorevoli camerati: Capri Cruciani, di giorni 3; Pinchetti, di 3; Asquini, di 3; Pavolini, di 3; Ercole di 1; Oppo, di 10; Carlini, di 2; Rossi Ottorino, di 3; Gusatti Bonsembiante, di 3; Gangitano, di 3; Pesenti Antonio, di 4; Fancello, di 3; Colombati, di 4; Mendini, di 10; Vezzani, di 3; Mazzini, di 4; Alberici, di 3; Donegani, di 2; Spizzi, di 2; Parodi, di 1; Dalla Bona, di 4.</p> <p>(Sono concessi).</p> <p><b>Per la morte del Maresciallo Pilsudski.</b></p> <p>PRESIDENTE. (<i>Sorge in piedi — S. E. il Capo del Governo, i Ministri e i Deputati si alzano</i>). Camerati! Il lutto che ha colpito la Polonia con la perdita del Maresciallo Giuseppe Pilsudski, trova commossa eco oltre i confini nazionali, poichè le gesta degli agita-</p>

tori e dei realizzatori eroici appartengono alla storia dell'umanità.

E vita d'eroe fu veramente quella di Pilsudski, uomo di fede e di volontà inflessibili, che servì il più alto ideale patrio, avendo per sola legge l'ardimento e lo spirito di sacrificio senza limiti.

La Polonia, che deve al Suo genio di rivoluzionario, di soldato e di statista, l'orgoglio e il prestigio della riacquistata indipendenza, giustamente ne affida all'epopea il nome e le opere.

Al fiero popolo, che onora oggi la memoria del condottiero magnanimo, la Camera fascista invia l'espressione del suo più profondo cordoglio.

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. Il Governo si associa alle parole pronunciate dal Presidente della nostra Assemblea.

#### « Corpus Nummorum Italicorum ».

PRESIDENTE. Il Ministro della Casa Reale, per incarico di Sua Maestà il Re, ha inviato il XV volume del *Corpus Nummorum Italicorum* destinato alla biblioteca della Camera dei Deputati.

Mi sono fatto interprete dei sentimenti di riconoscenza della Camera dei Deputati verso l'Augusto Sovrano per il prezioso dono.

#### Commemorazione.

PRESIDENTE. (*Sorge in piedi — S. E. il Capo del Governo, i Ministri e i Deputati si alzano*). Camerati! Si è spento questa notte in Roma l'onorevole professore Ageo Arcangeli. Nato a Treia in provincia di Macerata nel 1880, si laureò in legge nel 1900; dedicatosi con passione agli studi giuridici, assurse ben presto all'insegnamento universitario per il diritto commerciale.

Della sua opera di studioso rimangono numerosi e fondamentali lavori.

Negli ultimi anni, dedicatosi con profondità di pensiero al diritto agrario, fu di questa materia il primo titolare della cattedra istituita nell'Università di Roma.

Aderì con entusiasmo al movimento fascista e fu tra noi Camerata nella scorsa e nell'attuale legislatura, portando ai lavori dell'Assemblea la sua alta competenza anche come componente della Giunta del Bilancio e come membro della Commissione consultiva per la riforma dei codici.

Chiamato a più alte responsabilità di governo, Egli vi partecipò con la stessa fede e con la stessa rettitudine che ispirò ogni

atto della sua vita esemplare, per la quale rimane fra noi indimenticabile la sua memoria.

La Camera fascista invia alla famiglia l'espressione del suo più vivo cordoglio.

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. Il Governo si associa alle parole pronunciate dal Presidente della nostra Assemblea in memoria del Camerata scomparso Ageo Arcangeli.

#### Annunzio di presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono stati presentati alla Presidenza, a norma dell'articolo 42 del Regolamento, i seguenti disegni di legge:

##### *Dall'Onorevole Capo del Governo Primo Ministro Segretario di Stato:*

Provvidenze per l'incremento della produzione cinematografica nazionale (641) (10 maggio 1935-XIII).

Scioglimento e liquidazione della Cassa di Previdenza dell'Istituto L. U. C. E. (642) (10 maggio 1935-XIII).

##### *Dall'Onorevole Capo del Governo Ministro degli Affari Esteri:*

Approvazione della Convenzione stipulata in Roma tra l'Italia ed i Paesi Bassi il 7 marzo 1935 per il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni giudiziarie in materia civile e commerciale (654) (14 maggio 1935-XIII).

##### *Dall'Onorevole Capo del Governo Ministro dell'interno:*

Conferimento al Governo del Re di speciali poteri per la emanazione del testo unico delle leggi sull'assistenza e beneficenza pubblica (645) (11 maggio 1935-XIII).

Riordinamento della « Casa di lavoro e patronato per i ciechi di guerra di Lombardia » con sede in Milano (646) (11 maggio 1935-XIII).

Costituzione del comune di Colleferro in provincia di Roma (647) (11 maggio 1935-XIII).

Costituzione del comune di Pontinia in provincia di Littoria (652) (14 maggio 1935-XIII).

Costituzione dell'Ente autonomo del Monte di Portofino, avente sede in Genova (653) (14 maggio 1935-XIII).

**Dall'Onorevole Capo del Governo  
Ministro delle Colonie:**

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 marzo 1935-XIII, n. 545, riguardante la costruzione della strada litoranea libica tra il confine tunisino e quello egiziano (649) (13 maggio 1935-XIII).

**Dall'Onorevole Capo del Governo  
Ministro della guerra:**

Estensione ai militari e graduati di truppa delle disposizioni sull'annullamento dei provvedimenti di stato relativi agli ufficiali ed ai sottufficiali (648) (12 maggio 1935-XIII).

Trasformazione in ente perpetuo della fondazione tenente pilota aviatore Enrico Hermann (655) (14 maggio 1935-XIII).

**Dall'Onorevole Capo del Governo  
Ministro delle Corporazioni:**

Costituzione dell'Ente nazionale per la cellulosa e per la carta e determinazione dei suoi compiti e dei mezzi occorrenti per il suo funzionamento (644) (10 maggio 1935-XIII).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 aprile 1935-XIII, n. 560, contenente disposizioni per la devoluzione di parte del Fondo di garanzia delle Associazioni sindacali a scopi di assistenza di interesse nazionale (650) (13 maggio 1935-XIII).

Modificazione del secondo comma dell'articolo 70 del Regio decreto-legge 7 novembre 1925, n. 1950, nel testo risultante dall'articolo unico della legge 6 gennaio 1931, n. 68, sul diritto di autore (651) (13 maggio 1935-XIII).

**Dall'onorevole Ministro di grazia e giustizia:**

Disposizioni per il personale giudiziario e per le circoscrizioni giudiziarie del Regno (640) (9 maggio 1935-XIII).

Proroga delle norme sulle fusioni delle società commerciali e sulla emissione di azioni privilegiate (643) (10 maggio 1935-XIII).

Questi disegni di legge saranno inviati alle Commissioni permanenti o agli Uffici, secondo la rispettiva competenza.

**Petizione.**

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto di una petizione pervenuta alla Presidenza. MARCUCCI, Segretario legge:

7502. Giuseppe Palmeri da Sant'Angelo di Brolo (Messina), chiede di essere sottoposto

a nuovi accertamenti sanitari, perchè, riconosciuta la sua inabilità al lavoro come conseguenza di malattia contratta in guerra e per la quale già godette un assegno temporaneo, gli sia assegnata una pensione vitalizia.

PRESIDENTE. Questa petizione sarà inviata alla Commissione permanente.

**Convocazione degli Uffici.**

PRESIDENTE. Gli Uffici della Camera sono convocati per le ore 15 di domani, giovedì 16 maggio, col seguente ordine del giorno:

*Esame dei disegni di legge:*

Provvidenze per l'incremento della produzione cinematografica nazionale; (641)

Scioglimento e liquidazione della Cassa di previdenza dell'Istituto L. U. C. E.; (642)

Proroga delle norme sulle fusioni delle società commerciali e sulla emissione di azioni privilegiate; (643)

Conferimento al Governo del Re di speciali poteri per la emanazione del testo unico delle leggi sull'assistenza e beneficenza pubblica; (645)

Riordinamento della « Casa del Lavoro e Patronato per i ciechi di guerra di Lombardia » con sede in Milano; (646)

Costituzione del comune di Colleferro in provincia di Roma; (647)

Estensione ai militari e graduati di truppa delle disposizioni sull'annullamento dei provvedimenti di stato relativi agli ufficiali ed ai sottufficiali; (648)

Modificazione del secondo comma dell'articolo 70 del Regio decreto-legge 7 novembre 1925, n. 1950, nel testo risultante dall'articolo unico della legge 6 gennaio 1931, n. 68, sul diritto di autore; (651)

Costituzione del comune di Pontinia in provincia di Littoria; (652)

Costituzione dell'Ente autonomo del Monte di Portofino, avente sede in Genova; (653)

Approvazione della Convenzione stipulata in Roma fra l'Italia ed i Paesi Bassi il 7 marzo 1935-XIII per il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni giudiziarie in materia civile e commerciale; (654)

Trasformazione in Ente perpetuo della fondazione tenente pilota aviatore Enrico Hermann. (655)

**Presentazione di disegni di legge.**

SOLMI, Ministro di grazia e giustizia. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SOLMI, *Ministro di grazia e giustizia*. Ho l'onore di presentare alla Camera, per incarico dell'onorevole Ministro delle finanze, i seguenti disegni di legge:

Fissazione del nuovo termine entro il quale il comune di Genova dovrà compiere la costruzione del nuovo palazzo per gli uffici finanziari. (659)

Provvedimenti concernenti la riduzione della tassa di concessione governativa per porto di fucile a favore degli iscritti alle Sezioni delle Associazioni provinciali dei cacciatori e dei giovani iscritti ai Fasci Giovanili di Combattimento. (661)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro di grazia e giustizia della presentazione, per incarico del Ministro delle finanze, di questi disegni di legge, i quali saranno inviati alla Giunta generale del bilancio.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici. Ne ha facoltà.

RAZZA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Autorizzazione di spesa di lire 5 milioni per opere di riparazione di danni dipendenti da alluvioni, piene, frane e da altre pubbliche calamità. (657)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 571, che estende al personale delle nuove costruzioni ferroviarie presso il Ministero dei lavori pubblici le disposizioni contenute nella legge 11 gennaio 1934, n. 112, che stabilisce il compenso da corrispondere agli agenti esonerati in applicazione del Regio decreto-legge 24 novembre 1930, n. 1596, posteriormente al 30 aprile 1933. (658)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi disegni di legge, i quali saranno inviati alla Giunta generale del bilancio.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Ministro delle comunicazioni. Ne ha facoltà.

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. Ho l'onore di presentare alla Camera il disegno di legge:

Nuovo ordinamento dei componenti il Consiglio d'amministrazione del Registro Italiano, Navale ed Aeronautico. (656)

Per incarico dell'onorevole Ministro dell'educazione nazionale ho l'onore di presentare alla Camera anche il disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 aprile 1935-XIII, n. 565, relativo ai limiti di età pel collocamento a

riposo del personale direttivo ed insegnante degli istituti di istruzione. (660)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle comunicazioni della presentazione di questi disegni di legge, i quali saranno inviati il primo agli Uffici e l'altro alla Giunta generale del bilancio.

### Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936.

Come la Camera ricorda, la discussione generale di questo disegno di legge è stata chiusa nella seduta di mercoledì scorso, riservando la facoltà di parlare agli onorevoli relatori e al Governo.

Chiedo agli onorevoli relatori se intendono parlare.

BORRIELLO, *Relatore*. Rinunzio.

BARENGHI, *Relatore*. Rinunzio.

CHIESA, *Relatore*. Rinunzio.

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

BENNI, *Ministro delle comunicazioni (Vivissimi applausi)*. Non è senza una certa trepidazione che io mi accingo ad intrattenervi sul bilancio delle Comunicazioni dall'alto di questa tribuna, dalla quale per ben dieci anni è discesa la parola precisa, appassionata, eccitatrice dell'Uomo illustre e operoso che oggi presiede ai dibattiti della Camera. (*Vivissimi applausi*).

Tuttavia credo non sia senza utilità che il preventivo del 1935-36, presentato dal mio predecessore immediato, il camerata Puppini — cui mando un cordiale saluto — sia sostenuto da un *homo novus*, che possa, senza gli impacci della modestia, ricordare innanzi alla Camera tutto quello che il Fascismo ha fatto, nel quadruplicato campo del Ministero delle comunicazioni, durante il periodo che si compendia nel nome di Costanzo Ciano.

Cose note, ma che è bene riassumere come base per i propositi avvenire.

Ed incomincio dalle Ferrovie dello Stato rivolgendo un vivo ringraziamento sia al camerata onorevole Chiesa per la sua lucida e diligente relazione, sia a tutti gli altri camerati,

che hanno voluto prendere parte alla discussione, per le loro osservazioni ed i loro consigli.

Dopo il primo decennio della gestione statale delle ferrovie (che si impersona esso pure in un nome insigne: quello di Riccardo Bianchi) sopraggiunse il turbine della guerra; poi il più funesto e criminale sconvolgimento del dopoguerra: 241,000 agenti dove ne sarebbero bastati poco più della metà, scioperi a ripetizione, ritardi endemici di treni, assalti briganteschi ai treni merci, 120 milioni di lire pagate all'anno per furti ed avarie, 1430 milioni annui di disavanzo nell'esercizio 1921-22, dovuto non a crisi o concorrenza allora inesistenti, ma all'anarchia imperversante, mentre gli esercizi ferroviari di altri paesi erano tutti in attivo.

Interviene la Marcia su Roma ed incomincia anche sulle piaghe ferroviarie la cura chirurgica del ferro fascista.

*Personale.* — Le prime cure nel campo dell'Amministrazione ferroviaria furono rivolte al personale, restaurando rapidamente la disciplina.

Si riordina quindi tutto il personale conservato in servizio, emanando il nuovo Regolamento, che fissa i nuovi stipendi in relazione alle mutate condizioni della vita; si disciplina in modo razionale l'applicazione del principio delle otto ore di lavoro; si riordinano tutte le disposizioni relative ai premi sui consumi e sulla produzione.

Si inizia poi un lavoro minuzioso e perseverante, inteso a perfezionare sempre più la organizzazione del servizio ed a ricercare tutte le possibili economie nell'impiego del personale.

Questo studio accurato e costante non è stato mai interrotto ed ha permesso all'Amministrazione di ridurre continuamente il proprio personale, come dimostrano le seguenti cifre.

Dai 241,000 agenti del dicembre 1922, nonostante l'aumento del traffico, si discese nel 1930 ai 160,000, portando da 2,15 a 1,08 il quantitativo di agenti in servizio per ogni 1000 treni-chilometro.

Sopravvenuta la crisi mondiale e la forte caduta del traffico e dei prodotti, si intensificò la riduzione del personale, eliminando, dal 1930 al 1933, altri 22,000 agenti. E la progressiva diminuzione non fu arrestata negli anni seguenti, nonostante i maggiori bisogni creati dalla aumentata percorrenza dei treni e dalla applicazione del grandioso programma di elettrificazione che trovasi attualmente in pieno sviluppo.

Cosicchè oggi siamo discesi ad una consistenza di poco più di 134,000 agenti, cifra che comprende un discreto numero di funzionari, che hanno incarichi estranei all'esercizio, o sono distaccati presso altri Ministeri, dove vengono apprezzate le qualità di disciplina e di intelligente attaccamento al dovere degli agenti ferroviari.

La media in servizio per ogni chilometro di linea risulta oggi di 7.90 e la media di agenti per ogni 1000 chilometri-treno è discesa a 0,86.

Questi valori sono inferiori a quasi tutti quelli corrispondenti delle principali reti ferroviarie europee.

Infatti abbiamo:

per la Germania . . .	11,01	— 0,95;
per il Belgio . . .	16,78	— 1,16;
per le Ferrovie francesi dello Stato . . .	9,06	— 1,15;
per la Rete francese P. L. M. . . . .	11,20	— 0,97;
per la Svizzera . . . . .	10,51	— 0,79;

I risultati raggiunti in Italia sono conseguenza dei numerosi provvedimenti adottati nella semplificazione dei servizi e nell'aggiornamento di tutti i regolamenti di esercizio, per i quali l'Amministrazione delle nostre ferrovie si è spinta, in molte cose, più avanti delle altre Amministrazioni estere.

Fra i provvedimenti più importanti citerò i seguenti.

Riduzione del personale delle stazioni con l'adozione, su di un quarto circa della rete, del sistema d'esercizio detto del *dirigente unico*; riduzione del personale di condotta delle locomotive con il sistema della « doppia coppia » e con la condotta affidata, in casi speciali, ad un solo agente; riduzione del personale di scorta dei treni con la istituzione dei treni leggeri e l'estensione del freno continuo ad alcuni treni merci; riduzione del personale di vigilanza e di manutenzione delle linee con l'istituzione di squadre mobili di guardialinee; concessione in assuntoria del servizio dei passaggi a livello secondari; impianto di apparecchi meccanici di chiusura; appalto della manutenzione totalitaria; riduzione del personale degli uffici e del personale operaio di officina.

Credo opportuno far notare che la linea di condotta seguita a questo riguardo dall'Amministrazione ferroviaria è per una forma di economia integrale, la quale mira, non tanto alla riduzione del personale, quanto a quella delle spese complessive di esercizio. Un esem-

pio semplice e chiaro vi viene offerto dalle assuntorie delle stazioni.

In ogni piccola stazione occorre disporre di almeno due agenti di ruolo che richiedono una spesa annua di circa 22.000 lire. Il lavoro veramente poco gravoso di questi agenti può essere invece disimpegnato da un privato assuntore che non costa all'Amministrazione più di lire 10.000 all'anno in media.

*Spese di personale.* — Dando uno sguardo ai successivi bilanci dell'Azienda, trovo che la spesa annua di personale dal valore di 2500 milioni, che aveva avuto nel 1921-22, si è ridotta nel 1929-30, ultimo anno precedente la crisi, a 2190 milioni. È esclusa dal computo la spesa per le pensioni, di cui parlerò in appresso.

Da allora in poi, sia per le successive eliminazioni, sia per le riduzioni degli stipendi e paghe apportate in particolare agli agenti ferroviari ed in generale a tutti gli impiegati dello Stato, si giunse alla spesa attuale, che si aggira sui 1500 milioni e che risulta quindi inferiore per ben 690 milioni a quella del 1929-30, e per 1 miliardo a quella del 1921-22.

La spesa media attuale, che l'Amministrazione sostiene in totale per ogni agente in servizio (escluse solamente le pensioni) è di lire 11.450. Aggiungendo la spesa delle pensioni si arriva al costo annuo di lire 14.468.

Tale spesa è perfettamente paragonabile a quella che sostengono oggi le principali ferrovie estere, come risulta dai seguenti dati ricavati dall'ultima statistica dell'Unione Internazionale delle Ferrovie.

Ferrovie francesi, lire italiane 13.250;

Ferrovie tedesche, lire italiane 16.600;

Ferrovie svizzere, lire italiane 22.755.

Non debesi poi dimenticare che nel personale ferroviario sono venuti a mancare quasi del tutto gli impiegati a paga iniziale, ed è inoltre ridotta al tre per cento appena la percentuale degli avventizi, che prima della guerra era del 25 per cento. Col naturale aumento graduale degli avventizi, e con la riapertura dei concorsi che permetterà di sostituire agenti con stipendio iniziale a quelli a paghe alte, la spesa media dovrà ulteriormente ridursi.

*Miglioramenti agli impianti ed al materiale rotabile.* — Il disservizio preesistente era dovuto non solo alla mancanza di disciplina prontamente ristabilita, ma anche alle condizioni di abbandono in cui si trovavano gli impianti fissi ed il materiale rotabile. Fu cura quindi dell'Amministrazione di rimettere subito in efficienza gli uni e gli altri, sia per raggiungere al più presto una perfetta re-

golarità dell'importante servizio pubblico, sia per poter far fronte, con i maggiori perfezionamenti possibili, all'aumento del traffico che si stava delineando. A tale scopo fu studiato ed attuato rapidamente un poderoso programma, che, come vedremo, importò una spesa complessiva di circa 9300 milioni. E ciò indipendentemente dalla spesa per la ordinaria manutenzione, che, nel dodicennio trascorso, superò di 400 milioni in media all'anno quelle dei periodi precedenti, sia per la linea che per il materiale, e raggiunse la cifra complessiva di 9500 milioni.

Il che in parole povere vuol dire che dal 1922 ad oggi furono spesi per aumenti patrimoniali, per rinnovamenti e per spese di ordinaria manutenzione, ben 18 miliardi e 800 milioni.

Il miglioramento del materiale rotabile doveva essere considerato sia dal punto di vista quantitativo che da quello qualitativo; si dovevano infatti sostituire i rotabili logorati e di tipo antiquato specialmente per le locomotive, con altri di tipo moderno e si doveva inoltre provvedere ad accrescerne, non tanto il numero, quanto l'efficienza complessiva (potenza di trazione per le locomotive, capacità di trasporto per i veicoli).

Il programma di rinnovamento del materiale, per il quale l'Amministrazione ferroviaria ha erogato nello scorso dodicennio la cospicua somma di circa 3300 milioni di lire, ha costituito un potente aiuto per l'industria meccanica nazionale.

Continua la cura dell'Amministrazione per il perfezionamento del materiale mobile, ed è in programma anche l'applicazione del freno continuo a tutti i treni merci, di cui ha parlato il camerata Scotti, col sistema ideato da ingegneri italiani, che è stato concordemente riconosciuto come il migliore nelle recenti prove eseguite a cura dell'Unione internazionale delle ferrovie.

Per quanto riguarda il miglioramento degli impianti fissi della rete, il programma svolto ha avuto di mira principalmente le opere destinate a perfezionare la circolazione dei treni, specie sulle linee di maggior traffico (doppi binari, aumento di binari nelle stazioni, rafforzamento dell'armamento e dei ponti in ferro, elettrificazione, impianti automatici di manovra e segnalamento, ecc.).

A questo proposito devo dire ai camerati Barbaro e Basile che non perdiamo di vista la necessità di procedere alla costruzione di altri raddoppi di linee, e che vi sarà senza altro provveduto non appena si possa disporre dei cospicui mezzi finanziari occorrenti. Al

camerata Basile debbo anche far presente che non è esatto il rapporto da lui indicato per le velocità commerciali dei treni sul tratto svizzero ed italiano della linea del Sempione, che non è da 80 a 40 chilometri-ora, ma da 64 a 54 circa.

*Elettrificazione.* — Fra i lavori eseguiti in questo periodo meritano speciale menzione quelli relativi alla estensione della trazione elettrica, che pure hanno apportato un sensibile aiuto per l'industria nazionale.

Come è noto, l'Italia può vantarsi di avere, per la prima, attuata la grande trazione elettrica, nel 1902, sulle linee Valtellinesi e Varesine e poi fra il 1910 ed il 1914 sulle importanti linee dei Giovi e del Ceniso.

Nel 1923, e cioè 21 anni dopo, le linee elettrificate sulla rete dello Stato arrivavano a soli 700 chilometri.

Nei dodici anni successivi al 1923 si elettrificano ben 1750 chilometri di linee, ossia una estensione più che doppia di quella elettrificata nel precedente periodo, e si intraprende un primo gruppo di lavori su di una estensione di altri 1125 chilometri di linee da completarsi entro il 1936.

Con il vigoroso impulso che, secondo il sistema fascista, si imprime a tutti i lavori, la elettrificazione di questi nuovi tratti di linea sarà compiuta prima del termine prefisso.

Al primo gruppo, nel 1933, fu deciso di aggiungere la elettrificazione della importante linea tirrena da Salerno a Reggio Calabria (chilometri 425) per accelerare le comunicazioni con la Calabria e con la Sicilia.

Avremo dunque una rete dello Stato elettrificata per 4000 chilometri, che sarà una delle più importanti del mondo, anche senza tener conto delle altre linee elettrificate dalle società private.

Il camerata Scotti, al quale esprimo vivi ringraziamenti per l'esame accurato e competente della questione, per le considerazioni svolte nelle quali perfettamente concordo, ha raccomandato una maggiore e sollecita estensione del programma.

Ebbene, mi è gradito confermare che il Governo fascista ha deciso di spingere ancora fino a 9000 chilometri l'elettrificazione della rete dello Stato, comprendendovi tutte le linee di valico e quelle di più intenso traffico.

Il programma di nuove elettrificazioni, compatibilmente con le disponibilità del bilancio, dovrebbe svolgersi per 2500 chilometri entro il 1940 e per gli altri 2500 chilometri entro il 1944.

*Miglioramenti del servizio.* — I perfezionamenti tecnici apportati agli impianti ed al

materiale rotabile influirono favorevolmente sul miglioramento del servizio ed in modo particolare resero possibile una più regolare e rapida marcia dei treni.

La perfetta osservanza degli orari, che le nostre ferrovie hanno raggiunto, ed alla quale esse dedicano le più vigili cure, le hanno poste meritatamente alla testa di tutte le altre ferrovie del mondo.

Ho sentito raccontare che il Direttore di una delle nostre grandi reti ferroviarie prima del 1905, quando i treni facevano ritardo, compiacendosene diceva: « ciò significa che abbiamo del traffico ».

Noi però, anche quando abbiamo grandi trasporti da eseguire, anche quando i treni sono affollatissimi, arriviamo sempre a garantirne il perfetto orario.

Per quanto riguarda la rapidità dei viaggi, siamo bensì ancora addietro a qualcuna delle maggiori reti estere, ed a ciò contribuisce la maggiore acclività delle nostre linee, ma i progressi realizzati in questi ultimi anni sono stati notevoli.

Per darne un'idea vi dirò che nel 1922 erano appena 275 i chilometri di linea della rete, su cui i treni raggiungevano velocità commerciali superiori a 60 chilometri l'ora, ma inferiori a 70. Oggi invece sono circa 8000 i chilometri di linea su cui abbiamo treni con velocità commerciali superiori a 60 chilometri e fino ad un massimo di 92 chilometri.

Le linee, sulle quali le velocità dei treni sono ancora inferiori ai 60 chilometri, sono ridotte a circa 9000 chilometri, ma, anche per queste, le condizioni verranno rapidamente migliorate con la estensione delle automotrici. Perciò mi è gradito assicurare il camerata Livoti che non tralascieremo di migliorare sempre più, anche sotto questo punto di vista, l'esercizio ferroviario.

Ricordo ancora che oggi il 50 per cento dei treni viaggiatori sono diretti e direttissimi e il 4 per cento sono treni rapidi, mentre nel 1922 i treni diretti erano appena il 33 per cento ed i treni rapidi non esistevano affatto.

Per soddisfare le moderne esigenze dei viaggiatori e per garantire sempre meglio la comodità, la sicurezza e la rapidità dei viaggi, l'Amministrazione ha rinnovato quasi tutto il materiale da viaggiatori, adottando su larghissima scala nuovi tipi di carrozze a cassa metallica.

Un'importante innovazione nel servizio viaggiatori è stata quella relativa all'istituzione dei treni leggeri.

Questi treni hanno avuto rapido incremento, tantochè oggi rappresentano il 14 per



cento di tutti i treni viaggiatori. Nell'esercizio scorso poi, nel campo dei treni leggeri, si è fatto un altro passo con l'entrata in servizio delle automotrici (tipo Littorina), le quali hanno permesso di offrire al pubblico maggiori comodità e far realizzare all'Amministrazione economie assai maggiori di quelle dei treni leggeri a vapore.

Cento automotrici disimpegnano già su alcune linee secondarie il completo servizio viaggiatori e su altre linee servono ad integrare il servizio viaggiatori degli altri treni ordinari.

Oggi il servizio fatto con automotrici rappresenta il 5 per cento della percorrenza totale di tutti i treni viaggiatori e subirà notevole aumento con la prossima consegna di altre 100 automotrici attualmente in costruzione, mentre altre 130 sono in corso di ordinazione.

In risposta al camerata Barbaro che ha richiesto l'impiego di Littorine sulle linee calabresi, assicuro che al programma sarà data una estensione sempre maggiore e con la maggiore sollecitudine possibile in relazione alla disponibilità dei fondi. Il programma prevede l'impiego delle Littorine con motore a combustione interna su tutte le linee non elettrificate.

Fra i servizi disimpegnati dalle automotrici sono da ricordare in particolare quelli rapidi di natura prevalentemente turistica (treni permanenti fra Firenze e Siena, treni invernali denominati *treni neve*, fra Ventimiglia ed Oulx, fra Roma o Napoli ed Aquila, ecc.).

Ma nel campo di questi servizi rapidi avremo presto altre novità con le due serie di treni celerissimi recentemente ordinati. Questi treni raggiungeranno velocità massime di 160 chilometri-ora; una prima serie verrà utilizzata sulle linee elettrificate (Bologna-Napoli), mentre l'altra serie, con motori Diesel, verrà utilizzata sulle linee non elettrificate (Torino-Milano-Venezia-Trieste).

Molto ci sarebbe da dire sui progressi realizzati dall'Amministrazione ferroviaria anche nel campo dei trasporti di merci (organizzazione dei trasporti di derrate, treni rapidi leggeri per trasporti in collettame, servizio dei colli espressi, trasporti a domicilio, servizio dei carrelli stradali per trasporto di carri ferroviari, casse mobili, ecc.).

Ma quello che più interessa è che, nell'armonica unione di un personale educato dal clima fascista ad una salda disciplina di spirito e di azione, con impianti e materiali modernizzati ed in piena efficienza, si sono ottenuti, nell'andamento tecnico della gestione

ferroviaria, risultati degni della maggiore considerazione.

Valgano i seguenti esempi:

Gli accidenti di servizio verificatisi nel 1922 furono 1650 ed oggi, con una rete molto più ampia e con maggior numero di treni, sono stati di appena 180 per anno.

La percentuale dei rotabili fuori servizio per guasto era del 42 per le carrozze, del 25 per le locomotive e del 16 per i carri; oggi le corrispondenti percentuali sono dell'11, del 9 e del 6.

Il consumo di carbone nelle locomotive a vapore aveva raggiunto i 79 chilogrammi per 1000 tonnellate chilometro virtuali rimorchiate; oggi siamo discesi a 52. Le somme pagate per indennizzi nei trasporti merci ammontarono nel 1922 alla enorme cifra di 120 milioni, mentre oggi sono scese a meno di 2 milioni.

Quest'ultimo risultato specialmente deve fermare l'attenzione, come quello che mette meglio in evidenza i vantaggi ottenuti con il ripristino della disciplina, con la più perfetta organizzazione del servizio, ed in particolare con la valida ed intelligente opera prestata dalla benemerita Milizia ferroviaria. (*Vivi applausi*).

Una chiara sensazione della efficienza e dell'organizzazione del servizio si può avere osservando come si svolgono i frequenti grandi trasporti per fiere, ricorrenze patriottiche e religiose, ecc., in occasione delle quali assai di sovente giungono espressioni di ringraziamento, sia dall'interno che dall'estero.

Posso poi citare il compiacimento che, anche di recente, il Ministero della guerra ha voluto manifestarci per l'ordine, la precisione e la rapidità con cui sono stati effettuati ingenti trasporti di truppe e di materiali. (*Vivi applausi*).

*Politica commerciale.* — Le difficoltà, nelle quali si dibatte attualmente la nostra Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, come del resto tutte le altre Amministrazioni ferroviarie del mondo, sono, come è noto, quelle di carattere economico, provocate dalla fortissima diminuzione dei prodotti.

Credo inutile intrattenervi sulle cause di questa diminuzione. Mi limiterò invece a prospettarvi ciò che è stato fatto per cercare di ovviarvi.

Di fronte alla cessazione del regime monopolistico dei trasporti ferroviari ed al crescere della concorrenza interna ed internazionale, fu necessaria tutta una trasformazione di sistemi per sostituire le concezioni fiscali ed eccessivamente burocratiche del passato con

uno snello e combattivo spirito commerciale. Semplificate le procedure e dati i necessari poteri, venne affidata ad appositi organi la difesa e l'acquisizione dei traffici.

Molto è stato fatto in questo campo. Ed in proposito debbo dire all'onorevole Relatore che si è potuto contrastare anche l'esodo dei trasporti petroliferi.

Questi trasporti furono, a partire dal novembre 1933, convenzionati dalle ferrovie dello Stato mediante una modesta riduzione di tariffa. La difesa fu efficace, perchè l'entità della concorrenza si ridusse fortemente, e la maggiore Società esercente di autocisterne dovette liquidare. All'approssimarsi della prima scadenza annuale le Società petrolifere, allo scopo di ottenere migliori condizioni, ripresero intensamente i trasporti su strada e denunciavano i contratti; ma un nuovo accordo, del quale l'onorevole Relatore non è evidentemente a conoscenza, venne subito concluso fino dal novembre 1934. Esso assicura alle ferrovie un traffico superiore a quello dell'anno precedente ed è in corso di regolare svolgimento.

Della nuova politica adottata dall'Amministrazione sono una conseguenza le svariate forme di agevolazioni tariffarie adottate nel campo dei trasporti viaggiatori, fra le quali citerò gli ormai famosi treni popolari, le rilevanti riduzioni per i viaggi festivi, per i mercati, per gli sposi, per gli stranieri, per le comitive, per le famiglie viaggianti in gruppo, per il trasporto dei bagagli. E nel campo delle merci la efficace lotta per la riconquista dei traffici internazionali deviati, i difficili accordi per dirimere la concorrenza fra i porti di Trieste ed Amburgo, di Genova e Marsiglia, l'adozione di un regime molto liberale per i raccordi, i miglioramenti per i servizi merci di cui si è già fatto cenno (istituzione del servizio dei colli espressi, dei bagagli a domicilio, servizio da porta a porta, ecc), ed il convenzionamento di ingenti traffici interni per sottrarli alla concorrenza camionistica.

Al camerata Giovannini dò assicurazione che sono in corso di studio altri provvedimenti per facilitare i raccordi ferroviari; a lui ed al camerata Maresca confermo che sarà esteso l'esperimento dell'impiego delle casse mobili, sia ordinarie che frigorifere.

*Bilanci.* — Passando ora ad esaminare le condizioni del bilancio delle Ferrovie dello Stato metterò in rilievo come l'elemento essenziale su cui è impostato il preventivo 1935-1936 è l'importo di milioni 2580 previsto nelle entrate per i prodotti del traffico. Tale importo dovrebbe corrispondere in modo abba-

stanza approssimativo a quanto risulta dall'andamento dell'esercizio in corso 1934-35.

In base a tale previsione delle entrate del traffico ed a quella di 272 milioni per le altre entrate (in complesso 2852 milioni) ed alla valutazione delle spese complessive nella somma di 3752, la gestione si chiude con un disavanzo contabile di 900 milioni.

Le spese a carico dell'Azienda ferroviaria sono costituite da due grandi categorie: quelle indipendenti dalla misura del traffico, e quelle variabili a seconda dell'entità del traffico da servire e perciò dominabili dalla Azienda stessa, anche se praticamente non suscettibili di aumento o diminuzione, con esatta proporzionalità, rispetto al volume dei trasporti e del prodotto.

Appartengono alle spese indipendenti dal traffico soprattutto le spese accessorie, costituite dalle annualità corrispondenti ai capitali impiegati negli aumenti patrimoniali della rete, e quelle per il servizio delle pensioni. Tali spese graveranno sul bilancio 1935-36 rispettivamente per 697 e 420 milioni, e cioè per un complesso di 1117 milioni. Tale cifra rappresenta un onere che poteva essere sopportato finchè si manteneva il volume di traffico quale esisteva nel quinquennio 1926-30 (milioni 4841); non è più sostenibile oggi che il regresso del traffico ha portato quasi a dimezzare le entrate (milioni 2580).

Nè ci potremo fermare a tale ingente carico. Oltre agli aumenti patrimoniali, anche le spese per le pensioni sono destinate ad aumentare. Esse rappresentano un onere che eccede di gran lunga — all'incirca di 300 milioni — il limite a cui il contributo dell'Amministrazione al fondo pensioni dovrebbe giungere, se questo si trovasse in condizioni di regolare regime e non avesse gravami per i quali non fu mai fornita dalle precedenti gestioni, e quindi manca ancora, la corrispondente riserva.

Se noi facciamo ora il confronto fra le condizioni attuali del bilancio ferroviario e quelle del periodo prefascista, esaminando, per esempio, il bilancio del 1921-22, troveremo argomento di utili osservazioni.

L'entrata complessiva dell'esercizio 1921-22 fu di 3199 milioni e la spesa totale di 4631 milioni, donde un *deficit* di 1432 milioni, quando come ho già detto non c'era nè crisi, nè concorrenza.

Ma debbo far rilevare che nella spesa di 4631 milioni del 1921-22, erano compresi appena 78 milioni per le pensioni, mentre nel 1935-36 tale cifra sale a 420 milioni. Inoltre erano compresi appena 170 milioni per gli in-

teressi ed ammortamenti delle spese patrimoniali, mentre tale gravame sale nel 1935-36 a 697 milioni.

Se l'onere di queste due categorie di spese fosse rimasto eguale a quello che si aveva nel 1921-22, le spese dell'Azienda per 1935-36 risulterebbero inferiori per 869 milioni a quelle previste, e perciò il *deficit* di 900 milioni sarebbe di fatto annullato, senza contare l'insufficiente rimborso dei numerosi servizi fatti per conto di altre Amministrazioni dello Stato, la cui entità è di qualche centinaio di milioni. Posso anzi precisare che qualche conteggio fa arrivare l'insufficiente rimborso di questi servizi alla ingente cifra di 400 milioni.

In altri termini possiamo dire che, mentre il *deficit* del 1921-22 derivava dal grande eccesso delle spese ordinarie sulle entrate, oggi le spese ordinarie di esercizio sono vicine al pareggio.

Dobbiamo pertanto persuaderci che questo *deficit* contabile, che potrebbe impressionare col suo valore assoluto, non sta a denotare che ci troviamo di fronte ad un organismo ammalato, come era il caso del 1921-22.

E perciò non si deve parlare di risanamento di una azienda, che invece è in piena vitalità; bensì di miglioramenti e di adeguamenti che qualsiasi Amministrazione deve sempre studiare ed applicare. (*Vive approvazioni*).

La crisi del bilancio ferroviario italiano non è una crisi di squilibrio di entrate e spese nell'esercizio regolare dell'azienda; è una crisi di carattere patrimoniale.

La differenza è sostanziale, e deve portare a delle soluzioni ben diverse da quelle che intuitivamente un osservatore superficiale potrebbe immaginare.

Non bisogna con leggerezza ritenere che la più grande gestione tecnica dello Stato sia di peso alla Nazione. Essa invece ha sostenuto negli anni prosperi ingenti oneri che avrebbero dovuto gravare su altri bilanci.

Se consideriamo il periodo dal 1922-23 al 1933-34, possiamo ritenere che, per i servizi resi alle altre Amministrazioni dello Stato, le ferrovie abbiano sostenuto un onere non compensato di 3500 milioni, per il servizio delle pensioni un onere eccezionale di 2700 milioni; per gli interessi ed ammortamenti delle spese patrimoniali hanno corrisposto al Tesoro la somma di 2750 milioni, versando inoltre 1128 milioni per avanzzi di gestione negli anni dal 1924-25 al 1930-31.

Sono quindi in complesso 10.078 milioni.

Nello stesso periodo gli avanzzi realizzati dal bilancio postale, telegrafico e telefonico sommano a 1148 milioni, aggiungendo ai

quali gli aumenti patrimoniali e le riserve per 340 milioni, si arriva ad un'altra cifra complessiva di 1488 milioni.

Se quindi si considera l'insieme dei bilanci delle aziende autonome dipendenti dal Ministero delle comunicazioni, si vede che complessivamente hanno portato un beneficio allo Stato di 11.566 milioni, dotando contemporaneamente il Paese di una organizzazione di servizi tale che ci è invidiata dalle altre Nazioni. (*Vivissimi applausi*).

Ora c'è da domandarsi: è possibile e soprattutto è utile sgravare in tutto o in parte il bilancio ferroviario da questi oneri riportandoli a carico di altri Ministeri? È utile e forse necessario che il bilancio stesso assuma una precisa e rigorosa forma adatta ad un'Azienda industriale, invece di conservare la forma mista che deriva dalla natura del servizio, che è insieme tecnico-industriale, pubblico e politico? Questo è un problema fondamentale, che deve essere esaminato e risolto in base a criteri d'indole generale.

Non mi sembra inutile ricordare al riguardo che le Società private, che prima del 1905 esercitavano le grandi reti, non erano tenute a provvedere con mezzi propri agli incrementi patrimoniali delle reti stesse, a cui, a termini delle convenzioni di esercizio dovevasi far fronte con le risorse della Cassa aumenti patrimoniali appositamente costituita. In quanto alle pensioni, poi, il compito delle Società era limitato a versare alle Casse di previdenza le quote fissate a carico di esse Società dai rispettivi statuti, quote che giungevano fino al massimo del 9 per cento degli emolumenti del personale, mentre oggi il versamento dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato rappresenta il 27 per cento degli emolumenti stessi. Infine le Società non sottostavano ad onere alcuno per concessioni di riduzioni di tariffa, che rispondessero a motivi diversi da quelli dell'acquisizione del traffico.

*Propositi per l'avvenire.* — Ciò premesso, è chiaro e logico che mio dovere è di continuare con la massima intensità e tenacia l'opera dei miei predecessori.

L'esercizio di una azienda deve essere migliorato sempre con un unico metodo: azione concomitante dell'aumento delle entrate, colla riduzione delle spese e coi miglioramenti tecnici ed amministrativi dei servizi.

Nello svolgimento di questa opera terrò presenti tutti i provvedimenti adottati dalle altre Amministrazioni ferroviarie estere, e prenderò in attento esame qualunque proposta mi venisse fatta da coloro che si interes-

sano della questione ferroviaria e sono in grado di poterne valutare i poliedrici aspetti.

Non mi rincresce la critica, anzi la desidero e la considero come proficua collaborazione, quando non sia fine a se stessa.

Bisogna però tener presente che talvolta, a chi non li abbia esaminati nel loro complicato complesso, i provvedimenti sembrano di facile e rapida soluzione, il che non si verifica sempre nella pratica attuazione. Del resto non va perduto di vista che le condizioni del problema ferroviario sono pressochè analoghe in tutti gli Stati e che finora da nessuno è stata trovata una reale e definitiva sistemazione.

Per quanto riguarda l'aumento delle entrate, si sente principalmente consigliare la semplificazione delle tariffe e il loro adattamento alle necessità economiche del Paese; lo sviluppo dei traffici viaggiatori e merci, accrescendo la frequenza, la rapidità e comodità dei trasporti; la regolamentazione dei servizi automobilistici su strada allo scopo di attenuare i dannosi effetti di una concorrenza antieconomica.

Per quanto riguarda le tariffe, vari provvedimenti sono già stati adottati specialmente pei viaggiatori.

Per la riforma e la semplificazione delle tariffe merci caldeggiata dal camerata Giovannini, si sono già intrapresi e sono avanzati i relativi studi; ma, trattandosi di argomento delicato e strettamente connesso con altri di indole generale, si dovrà procedere nella sua soluzione per gradi e con grande ponderazione.

Assicuro gli onorevoli camerati Giovannini e Maresca che terrò conto delle osservazioni che mi hanno fatto in merito alle agevolazioni da accordarsi ai trasporti di derrate. Posso anzi informare che sono in corso il provvedimento relativo all'adozione di un prezzo speciale anche per carico di cinque tonnellate di derrate, e quello che riduce l'onere delle tasse di acceleramento per i casi indicati dal camerata Maresca.

Per quanto riguarda la celerità dei trasporti orto-frutticoli, ricordo che si effettuano attualmente treni derrate che impiegano appena 50 ore a percorrere tutto il tratto da Catania al Brennero, mentre ancora nel 1932 la durata minima di tale percorrenza era di 105 ore.

Ho già accennato a quanto è stato fatto per accrescere la frequenza, le comodità e la rapidità dei trasporti e non è qui il caso di ripeterlo.

*Concorrenza.* — Mi fermerò invece alquanto sul problema di maggiore attualità;

la concorrenza automobilistica, che ha assunto forme impressionanti specialmente nel campo dei trasporti merci.

Il nostro illustre Presidente, come Ministro delle comunicazioni, ebbe più volte occasione di parlarvi di questo gravissimo problema, segnando anche le direttive per una soluzione, che finora rilevanti difficoltà hanno impedito di condurre in porto. Aggiungerò che in nessuna Nazione la concorrenza degli autocarri ha assunto il carattere e lo sviluppo raggiunti in Italia, perchè altrove predomina il fenomeno del trasporto disimpegnato da privati per proprio conto e quindi con costi di esercizio piuttosto elevati, mentre da noi prevale di gran lunga il trasporto professionale, eseguito solo in pochi casi da aziende organizzate, ma nella grande maggioranza da innumerevoli piccole aziende, le quali sono in accanita concorrenza, ancora più tra di loro, che verso le ferrovie, dando luogo a prezzi antieconomici, perchè spesso fortemente sottocosto rispetto alle reali spese di esercizio. Ne abbiamo avuta una esplicita conferma dal camerata Corni.

L'onorevole relatore ha già accennato ai tentativi di soluzione presso le principali Nazioni europee, specialmente in Germania ed in Francia. È esatto che i provvedimenti della Germania si siano in pratica dimostrati imperfetti, ma non è meno vero che le ferrovie tedesche ne abbiano ritratto un reale beneficio, con sensibile ripresa di aumento di traffico sin dalla fine del 1933.

È bene poi citare anche i provvedimenti adottati in Inghilterra, dove la legge del 17 novembre 1933 ha disciplinato i trasporti stradali assoggettandoli a licenza governativa e a determinate condizioni di esercizio anche se privati, e la legge svizzera del 28 settembre u. s., che è basata sopra un accordo di ripartizione e coordinamento del traffico già intervenuto fra le parti, ma che, sottoposta recentemente al verdetto del referendum popolare, non è stata approvata.

Naturalmente in questo referendum hanno votato molti che o non erano interessati, o erano troppo interessati, o non erano bene al corrente della questione, e si è dimostrata una volta di più l'incongruenza ed il pericolo di questi sistemi, che da noi fortunatamente sono sorpassati.

Aggiungo infine che in Francia i provvedimenti proposti non hanno avuto ancora pratica applicazione.

Oramai questo ponderoso problema preoccupa tanto le ferrovie quanto le stesse aziende private di trasporti automobilistici.

Dalla discussione svoltasi nei giorni scorsi è risultato che tutti domandano una disciplina dei trasporti.

La domandano il Relatore e diversi oratori, la domandano i gestori di ferrovie concesse all'industria privata, la domandano attraverso l'autorevole parola del camerata Corni, gli stessi trasportatori camionistici, che non possono continuare il loro esercizio nell'attuale caotica situazione di servizi e di costi.

È quindi forse superfluo dire che tale scottante problema reclama la mia costante attenzione. Per il momento basterà mi riferisca a quanto dirò più innanzi parlando dei servizi concessi all'industria privata.

*Riduzioni di treni — Soppressioni di linee.*

— Altre proposte si sentono spesso ripetere circa il funzionamento generale dell'Azienda ferroviaria, e fra queste ricordo principalmente la riduzione del quantitativo dei treni e la soppressione di linee deficitarie.

La riduzione del quantitativo dei treni dovrebbe apparire non solo logica, ma necessaria conseguenza della contrazione che si verifica nel traffico.

Ora, per quanto riguarda i treni merci, la cosa è giustificata e l'Amministrazione vi provvede, pur superando delle difficoltà.

Per quanto riguarda invece i treni viaggiatori, è evidente che una riduzione del servizio, mentre farebbe risparmiare solo una piccola parte delle spese di esercizio, minaccerebbe di far perdere una parte sensibile della clientela, la quale è allettata dai mezzi concorrenti, non solo col giuoco delle tariffe, ma anche con la comodità e frequenza dei trasporti.

In questo campo pertanto l'Amministrazione ha adottato in questi ultimi tempi, ed io approvo, criteri di una certa larghezza che tengano in giusto conto le esigenze del pubblico e quelle delle spese di esercizio.

Il problema relativo alla soppressione delle linee deficitarie forma già da diverso tempo oggetto di accurato studio da parte dell'Amministrazione ferroviaria, la quale ha prima impiegato tutti i mezzi per ridurre al minimo le spese di esercizio.

Vi sono però parecchie linee, per le quali le cure, anche più energiche, di riduzione delle spese e di richiamo del traffico non potranno eliminare disavanzi rilevanti. Per queste si presenta dunque opportuna la sostituzione dell'esercizio ferroviario con quello automobilistico.

Provvedimento grave, che turba situazioni, abitudini, interessi, ma che pure si deve af-

frontare, naturalmente con tutto il rispetto alle legittime esigenze delle popolazioni.

Come è noto, il servizio ferroviario è già stato in tutto o in parte abbandonato e sostituito con servizi automobilistici fino da tre anni or sono per la Giulianova-Teramo e l'Ascoli-San Benedetto; recentemente, per la Terranova-Golfò Aranci e l'Albano-Campoleone. Per altre: Trieste-Parenzo; Canfanaro-Rovigno; Velletri-Segni; Velletri-Sezze; Sparanise-Gaeta, il provvedimento è già stato ammesso; per altre infine è in corso di studio.

A questo riguardo però è bene sfatare le illusioni, che qualcuno nutre, sull'estensione che si potrà dare a questo provvedimento e sui vantaggi economici che potranno derivarne.

Uno scandaglio, fatto su di un gruppo di 2500 chilometri di linee tra le meno redditizie, ha mostrato che la differenza tra le spese di esercizio e le entrate di queste linee risulta di appena 25 milioni.

Questa cifra rappresenta un massimo di economia, che non sarà certamente raggiungibile, ma occorre ben ponderare se per questo risparmio il giuoco valga la famigerata candela: se esso cioè non dovesse portare a perdite di introiti delle quali non è facile calcolare il valore.

Valore di perdita, che potrebbe rappresentare un multiplo di parecchie e parecchie unità in relazione alla cifra teoricamente risparmiata.

Perchè non si può prevedere quanto sarebbe il traffico che si verrebbe a perdere anche sulle linee conservate, in conseguenza della chiusura delle linee soppresse, le quali naturalmente non hanno solo traffico locale, ma alimentano anche le linee principali, come i rivoli aumentano la portata dei fiumi.

*Conclusione.* — Ho fatta una esposizione forse anche troppo particolareggiata della situazione ferroviaria, di quello che è stato fatto finora e dei problemi che ci sono ancora da risolvere, perchè vi possiate fare un'idea più che sia possibile esatta e possiate considerare con realistico spirito di comprensione questa nostra grande Azienda ferroviaria, che pur nella complessità e difficoltà del suo esercizio costituisce, anche di fronte all'estero, un vanto del nostro Paese, e rende così grandi servizi alla Nazione.

Quali potrebbero essere le conclusioni, quali potrebbero essere le direttive di massima per l'immediato e mediato futuro?

Potrei esporle a solo titolo indicativo:

Sgravio del bilancio ferroviario da tutti gli oneri estranei all'esercizio e cioè disavanzo pensioni, quote per interessi ed ammortamento.

menti, servizi per altre Amministrazioni, riduzioni di tariffa non richieste da necessità di gestione.

Completamento dell'elettrificazione di tutte le linee principali ed intensificazione dei servizi con automotrici sulle linee secondarie.

Esame ponderato della eventuale soppressione di linee fortemente deficitarie e di riduzione di corse, in modo da evitare risultati opposti a quelli che ci si ripromettono.

Azione sempre più intensa per lo sviluppo del traffico, sia di viaggiatori che di merci, col miglioramento dei servizi, e colla adozione di tariffe ridotte per i settori soggetti a maggiore concorrenza.

Azione sempre più intensa per la compressione delle spese di qualsiasi natura sia nel campo tecnico e di esercizio, sia nel campo amministrativo.

M'accorgo a questo punto che vi avrei quasi esposto un programma; ma il programmare non è nello stile fascista. Il Fascismo ha sempre preferito l'azione all'esposizione di propositi. Mi accingo quindi anch'io al lavoro per assolvere l'ingente compito che mi è stato commesso dalla fiducia del Duce.

Vi impegnerò tutta la mia passione di italiano e di fascista, lieto se potrò un giorno coi fatti provare di avere collaborato allo sviluppo tecnico ed economico delle ferrovie italiane. (*Vivissimi applausi*).

*Ispettorato generale ferrovie, tramvie e automobili.* — La relazione dell'onorevole Chiesa si è anche intrattenuta, con sicura conoscenza della materia e competenza tecnica di giudizio, sulla branca dei trasporti esercitati dall'industria privata mediante concessione dei vari pubblici servizi cui sovrintende l'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili, ossia ferrovie, tramvie, servizi automobilistici, filovie, funivie e navigazione lacuale e fluviale.

Questa importante branca di attività industriale di trasporti di persone e di cose costituisce una fitta maglia di servizi pubblici di oltre 110,000 chilometri con circa 4600 linee esercitate da 1900 esercenti ed alla quale prestano la loro opera continuativa 60,000 agenti.

Nel campo delle ferrovie e delle tramvie il fenomeno della flessione dei traffici ha avuto ampio sviluppo che può dirsi inversamente proporzionale alla lunghezza delle linee: infatti dato che queste si svolgano come massimo entro i 150 chilometri di percorso, rientrano completamente nella cerchiatura normale dei traffici automobilistici, anche di quelli di minore portata, talchè in questo campo il dan-

no della concorrenza si rileva nella sua interezza.

Ciò non ostante, se molte linee ferroviarie e tramviarie si trovano in condizioni gravi per la loro esistenza ed alcune in condizioni disperate, ve ne sono ancora in condizioni possibili di vita, sia pur non rigogliosa, ma sana e sicura.

Considerazioni di opportunità ed imperiose ragioni di bilancio dello Stato, sconsigliarono e sconsigliano l'adozione di provvedimenti generali per diretti interventi finanziari dello Stato, atti a sanare, sempre e comunque, i *deficit* di esercizio delle Aziende concessionarie. Si ritenne invece più opportuno scendere ad una indagine di discriminazione, per valutare quali linee presentassero caratteri di assoluta indispensabilità, presente e futura, nell'interesse della regione o delle regioni servite, e quindi se ne dovesse, in ogni caso, assicurare l'esercizio, anche se prive, momentaneamente, dei mezzi occorrenti ai normali bisogni del traffico; quali linee, invece, non rivestano caratteri economici o sociali tali da rendere necessario l'intervento straordinario dello Stato; e quali, infine, risultino definitivamente sorpassate per deviazione permanente di traffico e per vetustà di impianti, o comunque si limitino alla soddisfazione di modeste utilità locali, mentre richiedono notevoli e comunque non corrispondenti sacrifici all'erario dello Stato.

Gli studi all'uopo compiuti hanno portato ad una classifica generale delle linee in tre grandi categorie di cui:

la prima (oltre le linee che non abbisognano di alcun aiuto da parte dello Stato, risultando con esercizio attivo per saggia ed economica amministrazione, per particolari condizioni dei traffici locali e per moderna attrezzatura tecnica) comprende le linee che non possono essere soppresse nè sostituite con autoservizi, e per le quali è necessaria l'attuazione di particolari straordinari provvedimenti da parte dello Stato, allo scopo di assicurare la continuità dell'esercizio;

la seconda comprende quelle linee che, pure essendo utili, non rivestono caratteri tali da esigere un intervento dello Stato con sussidi, od altri oneri finanziari di carattere straordinario. E pertanto tali linee potranno conseguire soltanto sovvenzioni ordinarie dallo Stato già previste dalle leggi vigenti, come ad esempio, per elettrificazioni, adozione di automotrici a combustione od elettriche, revisione di piani finanziari;

la terza, infine, comprende tutte le altre linee che, per la loro limitata importanza o

perchè definitivamente sorpassate, non giustificano la necessità di provvedimenti che importino nuovi oneri allo Stato, per erogazione di sovvenzioni ordinarie e straordinarie.

Questo studio servirà come utilissima guida all'Amministrazione e come indirizzo delle decisioni da adottare a seconda dei casi.

Intanto, anche i provvedimenti emanati con Regio decreto-legge 14 ottobre 1932, numero 1496, per fronteggiare la crisi dei trasporti in concessione all'industria privata, hanno esercitato benefico influsso, favorendo la trasformazione dei servizi, l'avviamento verso modalità di esercizio più economiche e, in molti casi, la radicale sostituzione dello stesso trasporto ferroviario o tramviario con automezzi.

Specie nel campo delle tramvie extraurbane, in cui più di frequente si riscontrano tipi di impianti sorpassati, le sostituzioni sono state applicate in più larga scala: ben 1200 chilometri di tramvie extraurbane hanno ormai ceduto il campo a servizi automobilistici. In minor numero le ferrovie, ma anche esse in proporzione tale da fornire una efficace dimostrazione delle pratiche possibilità della sostituzione. Soltanto dal gennaio 1933 ad oggi, 180 chilometri di ferrovie secondarie sono state sostituite con autoservizi, o per l'intero servizio viaggiatori e merci (e sono queste la maggior parte), o per il solo servizio viaggiatori. Su altre ferrovie si è attuata una parziale sostituzione di alcuni treni con autoservizi su strada.

Così si va attuando, con sano concetto economico, la smobilitazione delle linee sorpassate, mentre, come sopra è detto, si sono apprestati elementi obbiettivi per decidere dell'eventuale intervento dello Stato laddove questo sia assolutamente necessario, per mantenere in vita linee non sostituibili ed essenziali alla economia del Paese.

Ma l'indirizzo suddetto non sarebbe di per se stesso sufficiente per il risanamento delle attività di trasporto su rotaia, se in pari tempo non si adeguasse alle mutate esigenze della vita economica di oggi la legislazione, ampia e complessa, che regola tutta la materia concessionale dei servizi ferroviari e tramviari.

Basta pensare che la legge fondamentale risale al 1865 e che su questa si sono imperniate tutte le successive disposizioni prebelliche e postbelliche emanate per regolare casi e situazioni particolari del momento, per comprendere come tutta questa bardatura pesante e complicata non sia più adeguata alle necessità odierne.

Perciò si è già provveduto a studiare la riforma della legislazione che regola tutti i servizi di trasporto esercitati dall'industria privata e tali studi, che saranno concretati in questi giorni in uno schema di testo unico, verranno, con la sollecitudine compatibile con una materia così delicata, portati al vaglio delle competenti autorità per la definitiva formulazione.

Eguualmente, tra brevissimo tempo, saranno completate le norme per l'attuazione dei raggruppamenti di linee di cui ai Regi decreti-legge 2 agosto 1929, n. 2150, e 14 ottobre 1932, n. 1496: tali raggruppamenti, volontari o coattivi, rientrano nel quadro economico della riunione delle forze produttive e tendono a risanare, attraverso eliminazione di spese, dispersioni di energie e di mezzi, unificazione di direttive di lavoro, situazioni singole di decadimento.

Dalle predette mie dichiarazioni si rileva che le questioni fondamentali in materia di trasporti ferro-tramviari esercitati dall'industria privata, delle quali si è diffusamente e con grande competenza occupato il camerata Luzzati, hanno formato oggetto di attento esame da parte del Ministero, che non mancherà di adottare i possibili provvedimenti, secondo le direttive da me accennate.

Ma le direttive, cui si ispirano i provvedimenti anzidetti, non sarebbero complete se non fossero integrate dal fermo proposito di non dare più vita a linee ferroviarie, specie se a scartamento ridotto, quando si sa *a priori* che ad esse mancherebbe la vitalità.

Mentre, pertanto, ho il fermo proponimento di non più costruire, ritengo anche mio dovere di rivedere i programmi ed opere già autorizzate nelle diverse regioni d'Italia in tempi in cui non prevedevansi nè la crisi mondiale, nè la sistemazione magnifica data alle nostre strade, nè il rapido sviluppo dell'automobilismo.

Sarebbe errore e colpa insieme se oggi si dovesse continuare a costruire ferrovie concesse nel passato, sol perchè esiste un vincolo concessionale. Ho disposto che si rivedano tutte le situazioni per le opere in corso e se, come credo, vi saranno opere che risultino inutili, perchè sorpassate, non esiterò ad interromperne l'esecuzione dando, naturalmente, il giusto compenso a chi nel pubblico interesse dovrà rinunciare al compimento dell'opera contrattualmente assunta.

Posso al riguardo assicurare che sono già ultimate le indagini e che fra poco concreterò quello che può dirsi il programma di smobilitazione delle costruzioni ferroviarie, che pro-

cederà in parallelo con quello della smobilitazione degli esercizi sorpassati e privi di qualsiasi possibilità futura di ripresa economica.

Il camerata onorevole Livoti, che ha esposto il suo programma in relazione agli interessi siciliani, e l'onorevole Zingali possono prendere atto di questi miei intendimenti che troveranno concreta applicazione anche per i lavori di costruzione delle ferrovie secondarie ed a scartamento ridotto della Sicilia.

Per quanto attiene ai pubblici servizi automobilistici per trasporto di viaggiatori, si nota un progressivo aumento di linee, tendenti a sempre più e meglio collegare tra loro i centri abitati delle diverse regioni, assicurandone quella continuità di scambi economici, civili, culturali e sociali che è ormai diventata necessità quotidiana per tutti i cittadini e per qualunque regione.

Accanto alla massa dei servizi pubblici di linea esercitati sotto la vigilanza governativa e sulla base di atti concessionali contenenti obblighi di tariffe, di orari, di materiale, di servizio postale, ecc., si sviluppa l'attività dei servizi di noleggio fino ad ora assolutamente liberi da particolari vincoli di autorizzazioni o concessioni governative e quindi non soggetti alla vigilanza cui sono sottoposti i servizi di linea.

Di eguale libertà usufruiscono i servizi di trasporto merci mediante autoveicoli, siano essi adibiti al trasporto di merci per conto del proprietario dell'autoveicolo, siano adibiti al trasporto di merci per conto di terzi.

Senonchè già fino dal 1933 i Presidenti della Confederazione Nazionale Fascista delle Imprese di comunicazioni interne e della Confederazione dei Sindacati Fascisti delle comunicazioni interne avevano prospettato al Ministero l'opportunità dell'emanazione di speciali norme per il disciplinamento dei trasporti di merci per conto di terzi: successivamente, nel maggio 1934, l'allora Commissario Governativo della Confederazione Nazionale Fascista delle Imprese di comunicazioni interne, onorevole Corni, dichiarando urgente ed inderogabile la necessità di una disciplina degli autotrasporti di merci, quale esercizio professionale, richiese che il Governo emanasse opportuni provvedimenti.

Lo stesso camerata onorevole Corni, come già detto, nel suo discorso dell'8 maggio, ha nuovamente invocato che si proceda al disciplinamento dell'attività camionistica.

La richiesta del camerata onorevole Corni venne già accolta dall'onorevole mio predecessore S. E. Puppini con il disegno di legge, numero 400, presentato alla Camera nella seduta

del 14 dicembre 1934-XIII, relativo al « Disciplinamento dei servizi di trasporto merci mediante autoveicoli » e che verrà quanto prima in discussione.

Quanto alle osservazioni fatte dal camerata onorevole Ferroni, mentre assicuro che di esse sarà tenuto debito conto, debbo precisare che la eventuale tendenza — cui egli ha accennato — dei concessionari ad allungare i percorsi allo scopo di ottenere maggiori sovvenzioni chilometriche, trova sempre — ove si verifichi — una giusta remora in sede di istruttoria della pratica concessionale, in quanto, sia presso i Circoli ferroviari che presso l'Ufficio Centrale ed infine presso il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, i percorsi delle linee vengono determinati rigorosamente, in base a precisi accertamenti delle reali esigenze locali.

Lo stesso è a dirsi per quanto si riferisce ai programmi di esercizio ed agli orari, che vengono sempre ed in ogni caso predeterminati dall'Amministrazione dopo precisi e sicuri accertamenti delle necessità cui deve corrispondere il servizio pubblico.

Per quanto riguarda i raggruppamenti, ritengo non opportuno schematizzarne il tipo, ma piuttosto plasmarlo sui bisogni ed esigenze della Regione da servire e quindi caso per caso alla stregua di tutti quegli elementi che difficilmente possono determinarsi *a priori*.

Il camerata Ferroni ha infine accennato all'opportunità di dare ai servizi automobilistici « una speciale autonomia direttiva » sembrandomi inopportuno che la sorveglianza sugli autoservizi sia esercitata dallo stesso organo che ha la sorveglianza sulle ferrovie e tramvie.

Ritengo di poter affermare che se è vero — come nessuno può mettere in dubbio — che l'autoservizio di linea è il completamento e la necessaria integrazione dei trasporti su rotaia, siano essi ferroviari o tramviari, è chiaro ed incontrovertibile che uno solo debba essere l'organo direttivo ed esclusivamente unitaria la politica di equilibrio e di coordinamento di tutti i mezzi di trasporto fra di loro.

Tale organica concezione di ordinamento costituì, per l'appunto, una delle più felici riforme del Regime, che volle accentrata in un unico organo governativo — il Ministero delle comunicazioni — tutta l'attività dei trasporti comunque e da chiunque esercitata.

Circa, infine, i rilievi mossi dall'onorevole camerata Giovannini per quanto si attiene allo sfruttamento del lavoro degli autisti, che verrebbe portato fino al limite dell'esaurimento fisico e psichico, debbo fare una distinzione



fra autisti addetti ai trasporti camionistici ed autisti addetti ai servizi pubblici per trasporto di persone.

Per i primi la materia esula per ora dalla mia competenza, rientrando in quella del Ministero delle corporazioni, trattandosi di servizi che non sono autorizzati, concessi o controllati dal Ministero delle comunicazioni.

Per i servizi pubblici automobilistici per trasporto di persone, posso invece assicurare che mai può verificarsi l'inumano sfruttamento cui ha accennato il camerata onorevole Giovannini, in quanto trattasi di servizi che si svolgono sempre in ore diurne, entro raggii abbastanza limitati, con obblighi di fermate e stazionamenti ed in ogni caso con quel numero di personale conducente che viene determinato linea per linea dal Ministero a seconda dei bisogni del servizio e sempre entro i limiti delle vigenti disposizioni sugli orari di lavoro e sui turni di servizio.

*Poste, Telegrafi e Telefoni.* — L'onorevole Barengi, al quale invio un vivo ringraziamento per la diligenza e chiarezza della sua relazione sui bilanci delle poste, telegrafi e telefoni, ha voluto mettere in particolare rilievo i risultati finanziari e tecnici raggiunti dall'Amministrazione nel decennio trascorso dalla costituzione delle due Aziende autonome, avvenuta per effetto dei Regi decreti dell'aprile e giugno 1925.

Lo sforzo del Governo fascista in questa vasta e complessa branca dell'attività dello Stato, che, per la sua natura, si innesta e si confonde, vivificandole, con tutte le attività pubbliche e private della Nazione, è stato coronato dal più lusinghiero successo, come dimostrano le cifre esposte dall'onorevole relatore per raffrontare la situazione finanziaria al 1° luglio 1925 con quella al 30 giugno 1934.

Ma giova altresì ricordare che il bilancio postelegrafonico nell'immediato dopoguerra fu chiuso in costante disavanzo, che dai 78 milioni dell'esercizio 1918-19 salì a 298 milioni nell'esercizio 1919-20 per raggiungere i 470 milioni nel 1920-21 ed i 448 milioni nel 1921-22.

Coll'avvento del Fascismo il disavanzo fu ridotto nell'esercizio 1922-23 a 342 milioni ed a soli 69 milioni nell'esercizio successivo; mentre a cominciare dall'esercizio 1924-25 ebbe inizio la serie costante degli avanzi.

Costituite le Aziende autonome postale, telegrafica e telefonica, di cui proprio oggi, 15 maggio 1935, si compie il primo decennio di vita, i relativi bilanci furono separati, a cominciare dall'esercizio 1925-26; ed ecco in rapida sintesi quali ne furono i risultati complessivi.

L'Azienda postelegrafonica in nove anni ha versato al Tesoro più di un miliardo e cento milioni di avanzi netti, nonostante abbia arricchito notevolmente la consistenza del suo patrimonio destinando: circa 206 milioni per costruzione ed arredamento di edifici postali telegrafici, 75 milioni ad alloggi del proprio personale, oltre 100 milioni di rimborso al Tesoro per anticipazioni concesse per spese straordinarie di carattere patrimoniale. Tutto ciò senza contare che, con la costituzione della Azienda autonoma, questa ha assunto a proprio carico anche la spesa per il debito vitalizio, prima sostenuta dal bilancio delle finanze, la quale spesa, dai dodici milioni dell'esercizio 1921-22, ha quasi raggiunto gli 84 milioni nello scorso esercizio.

Un miglioramento essenziale dei nostri servizi postali si è ottenuto sostituendo con metodo, secondo un vasto e organico programma, agli uffici insufficienti di una volta, sedi decorose ampie e ben ubicate. In un decennio si sono completati o costruiti nuovi palazzi in ben 54 capoluoghi di provincia, mentre ora ne sono in corso di costruzione in altri 10 centri importanti.

Le nuove costruzioni, per caratteristiche artistiche e per moderne sistemazioni tecniche, rappresentano un continuo progresso. Fra gli impianti in corso citerò quelli centrali di Napoli ed i quattro periferici di Roma, che mostrano come queste sistemazioni vengano anche coordinate con lo sviluppo od il rinnovamento edilizio dei centri maggiori.

Gli esposti risultati finanziari sono tanto più degni di rilievo, in quanto, non solo si sono realizzati conseguendo notevolissimi progressi e perfezionamenti tecnici, ma sarebbero stati molto più rilevanti se non vi fosse una forte costante passività nella gestione dei servizi telegrafici, che nel decennio si è stabilita in una media annuale di circa 80 milioni.

A questo proposito si potrà forse osservare che in un'Azienda autonoma a carattere industriale ogni servizio dovrebbe assicurare entrate sufficienti almeno a coprire le spese; ma va tenuto presente che per i servizi telegrafici l'Amministrazione, pur avendo provveduto ad un notevole ampliamento della rete, alla esecuzione di nuovi impianti ed alla adozione di nuovi sistemi di corrispondenza in relazione ai più recenti progressi della tecnica, affrontando notevolissime spese di organizzazione e di esercizio, ha mantenuto le tariffe ad un livello sensibilmente inferiore al costo, esclusivamente pel superiore concetto di non aggravare i costi dell'attività nazionale. Ed è così che la tariffa telegrafica interna italiana è

inferiore a quella della maggior parte dei grandi Stati d'Europa; tanto che mentre da noi per un telegramma interno di dieci parole si pagano due lire, se ne pagano 2,75 in Francia, 2,84 in Inghilterra, 7,80 in Germania.

Voi sapete, onorevoli camerati, che la tassazione di un telegramma interno è di 20 centesimi a parola soltanto per le prime dieci parole, oltre le quali essa è di 25 centesimi; mentre, d'ordinario, con l'aumento della prestazione, diminuisce il costo della medesima. Ciò si spiega col fatto che quando nel 1927, per effetto della stabilizzazione e conseguente aumento del potere di acquisto della lira, si vollero concedere al pubblico delle facilitazioni anche nelle tariffe telegrafiche, fu portato da 8 a 10 il numero delle parole che si potevano spedire con la tassa di lire 2; ma, perchè l'Erario non avesse a subire una perdita troppo sensibile, fu mantenuta in centesimi 25 la tassa per ogni parola eccedente il numero di dieci. Ciò non ostante, gli introiti del servizio telegrafico diminuirono di 10 milioni di lire all'anno!

Tale diminuzione di introiti ha aggravata la passività della gestione telegrafica che ha più vaste e profonde cause, quali le prestazioni gratuite ad altre Amministrazioni dello Stato e la contrazione del traffico, dovuta soprattutto allo sviluppo del servizio telefonico interurbano, il quale fenomeno, peraltro, è comune a tutti gli Stati.

Ciò premesso non trascurerò, però, di studiare la questione per vedere se e quali provvedimenti possono essere adottati per conciliare gli interessi dell'Amministrazione e del servizio con quelli del pubblico.

Se nel decennio, si è avuta una contrazione nel traffico telegrafico, essa è stata più che compensata dall'incremento ottenuto negli altri servizi (il solo movimento delle corrispondenze è salito da 1 miliardo e 800 milioni del 1925 agli attuali due miliardi 280 milioni, con un aumento, cioè, del 26 per cento); e bisogna notare che pure nel decennio si è dovuto provvedere alla costituzione di ben 17 direzioni nei nuovi capoluoghi di provincia; che tutti i servizi, nessuno escluso, hanno acquistato un ritmo più celere e regolare.

Ciò nonostante, mentre ha di poco variato la organizzazione delle ricevitorie e dei servizi rurali e non tenendo conto dei fattorini addetti al recapito dei telegrammi e degli espressi, la cui organizzazione è stata completamente trasformata, con la istituzione di speciali Agenzie concessionarie in tutti i grandi centri, l'insieme del personale di ruolo e non di ruolo adibito al complesso dei servizi, sia

dell'Amministrazione Centrale che degli organi amministrativi ed esecutivi provinciali, è disceso da 16.000 impiegati e 17.000 agenti, rispettivamente a 14.700 e 15.400 con una riduzione complessiva di oltre il dieci per cento.

Anche per il servizio telefonico non sarà superfluo mettere ancora una volta in rilievo lo sviluppo da esso assunto dopo il 1925.

Gli abbonati da 145,797 sono saliti al 1° gennaio 1935 a 379,112 dei quali 316,982, e cioè l'83,7 per cento, collegati col sistema automatico. Le centrali automatiche funzionanti sono salite da 12 a 610 con una potenzialità di oltre 460,000 numeri.

Ma quel che più importa notare è che gli impianti assunti dalle Società concessionarie del servizio urbano e della rete interurbana secondaria nel 1925 sono stati completamente sostituiti con altri tecnicamente più moderni. Le reti telefoniche sono state rifatte immettendo, specie nelle grandi città, in canalizzazioni sotterranee il groviglio di fili aerei incompatibile non solo con l'estetica e l'armonia delle nostre belle città, ma anche con lo sviluppo assunto dai servizi stessi; le centrali automatizzate, il servizio interurbano ampliato e migliorato. Gran numero di Comuni e di frazioni sono stati forniti del telefono. Questo è stato esteso anche alle zone rurali, ad alcune autostrade, alle località più impervie e più lontane dai centri abitati.

Nei riguardi del servizio interurbano, ricordo che dopo il 1° luglio 1925 la rete telefonica rimasta in gestione diretta allo Stato era costituita da pochi circuiti aerei colleganti i centri più importanti.

Questa rete, che non dava sicura garanzia di continuità e di buona audizione, è stata sostituita da una rete in cavi che oggi dalle Alpi si estende fino ai principali centri della Sicilia e della Sardegna; e che già si dimostra insufficiente ai cresciuti bisogni del Paese, tanto da consigliare studi per un nuovo ciclo di lavori che la mettano in grado di far fronte agli sviluppi di traffico. Occorrerà provvedere alla posa di cavi tra Milano e Padova e fra Verona ed il Brennero, alla posa di un secondo cavo fra Verona e Roma via Perugia, alla posa di un secondo cavo fra Torino e Milano per formare una rete a maglie chiuse in modo da fronteggiare prontamente qualunque necessità di servizio e da evitare le interruzioni che possono verificarsi con l'unico cavo ora attivo, per guasti o per altri eventi.

La rete statale è stata integrata da una rete, pure in cavi sotterranei, posata dalle Società concessionarie e precisamente con i cavi fra Torino, Milano ed i Laghi Lombardi, della

Riviera Ligure e della Toscana e con quello fra Ancona e Bologna.

I circuiti dei cavi oltre che per le comunicazioni interurbane ed internazionali vengono usati per le radiodiffusioni.

Inoltre vengono usati i circuiti dei cavi per la trasmissione delle immagini, servizio questo che va sempre più perfezionandosi e che risulta molto utile per il servizio fotografico della stampa.

Le conversazioni interurbane, che nel 1925 furono 16,800,000, raggiunsero nel 1935 la cospicua cifra di 29,856,000; quelle internazionali, negli stessi anni, sono salite da 431,554 a 1,586,580.

I circuiti internazionali nel 1925 permettevano il servizio con sole sei Nazioni europee. Oggi assicurano le comunicazioni con 60 Nazioni europee ed extra europee e con i piroscafi in navigazione.

La constatazione di quanto è stato già fatto in questo campo non ci esime dal preoccuparci seriamente di quello che ancora c'è da fare.

Ho accennato alla necessità di completare la rete costruendo tratte importanti che esigenze finanziarie avevano costretto finora di trascurare ed attivando nuovi fasci di circuiti fra i centri già collegati, per mantenere al servizio quella celerità cui il pubblico si è così bene assuefatto.

Non sarebbe infatti concepibile nell'accelerato ritmo della vita moderna, al quale nei Paesi progrediti si è adeguata l'organizzazione delle comunicazioni nazionali ed internazionali, il ritorno ai lunghi e snervanti periodi di attesa!

Il continuo incremento del traffico per tutte le direzioni e quello imponente rivelatosi non appena entrati in funzione i primi circuiti in cavo della Sicilia, dimostrano come l'opera del Governo abbia in questo ramo delle comunicazioni assunto il carattere di una vera bonifica la quale, per i risultati conseguiti e per quelli che se ne attendono in favore dell'economia nazionale, deve pure essere integrale!

Di qui la necessità che si proceda, come si è fatto in questo decennio, in base ad un piano organico di ininterrotti finanziamenti, piano che, consentendo all'Amministrazione di seguire tempestivamente le esigenze del traffico e le innovazioni della tecnica oltre a mantenere gli impianti all'altezza del grado di perfezione raggiunto, assicurerà all'erario un reddito economico sempre maggiore.

Occorre infatti rammentare che uno dei più gravi errori commessi prima dell'avvento

del Governo Fascista consistette nello slegamento fra la politica dei finanziamenti e quella delle costruzioni, per cui nonostante l'impiego di somme, a volte anche rilevanti, non si riusciva mai a dare ai servizi telefonici quell'assetto che doveva più tardi, in Regime Fascista, farli balzare dall'oscuro angolo in cui si erano visti relegati come un mezzo di comunicazione incerto e sussidiario, ad un posto d'onore.

Mi rendo conto delle difficoltà del momento, ma sono però certo che il Ministro delle finanze, che ha finora seguito con interesse la nostra politica telefonica, riconosca la necessità della continuazione di una tale politica sorreggendola con un piano finanziario adeguato alle occorrenze di almeno un decennio.

Il contributo che lo Stato, le Società concessionarie e l'Industria hanno dato e danno alla soluzione del problema telefonico si rileva ogni qual volta i servizi delle comunicazioni sono chiamati ad assolvere particolari compiti nel quadro degli importanti avvenimenti di cui si intesse oramai la vita della nostra Nazione, chiamata ad esercitare nella civiltà contemporanea, ed a difesa di essa, un'azione preponderante.

Durante il recente convegno di Stresa si è avuta una esatta dimostrazione del grado di efficienza raggiunto dal servizio telefonico, tanto da procurare all'Amministrazione ambiti riconoscimenti.

Non solo infatti le delegazioni estere e tutta la stampa mondiale hanno avuto la possibilità di servirsi con tutta celerità dei numerosi circuiti che collegavano Stresa con le principali città d'Italia e del mondo, ma hanno potuto constatare quali degne sedi fossero state predisposte per i vari e complessi servizi e come il personale assegnatovi fosse tutto all'altezza della situazione per capacità, conoscenza delle lingue e soprattutto per il tratto cortese, sempre vanto della nostra Nazione.

Quindi se da una parte imponenti capitali sono stati spesi, dall'altra il patrimonio nazionale si è arricchito di un complesso di impianti fra i più perfetti del mondo, tanto che si può oggi affermare che il problema delle comunicazioni telefoniche dell'Italia è stato già fundamentalmente risolto e che gli ulteriori sviluppi da dare alla rete, chiaramente segnati dalle correnti di traffico, permetteranno, non solo di mantenere all'Italia il posto così brillantemente conquistato in questo campo fra le Nazioni tecnicamente più progredite, ma anche di garantire una attrezzatura capace di far fronte ad ogni esigenza e ad ogni evenienza.

Tutto ciò che ho detto non mi esime però dall'accennare, anche per questo servizio, ad una questione che può in ogni momento ritenersi di attualità: la questione delle tariffe.

A tale proposito è bene premettere ancora una volta che quelle fra di esse che costituiscono il nucleo dell'attuale sistema tariffario in vigore sulla base del *forfait*, oltre ad essere al di sotto di quelle praticate dalle più importanti Nazioni, difficilmente potrebbero essere suscettibili di sostanziali ritocchi se si vuol mantenere ai servizi quel grado di efficienza che ho illustrato.

Qualche altro settore del complesso sistema potrà invece essere preso in esame per eventuali ritocchi e si ha anzi l'intendimento di affrontarne senz'altro lo studio per giungere al più presto a risultati apprezzabili.

*Servizio radiomarittimo.* — Ai notevoli progressi realizzati nella rete telefonica internazionale, fa riscontro lo sviluppo del servizio radiomarittimo, il quale, affidato al centro multiplo di grande potenza di Coltano, ed in via sussidiaria ed entro limitate zone a stazioni radio minori, procede in efficienza di mezzi e incremento di traffico.

L'industria nazionale ha consegnato nello scorso dicembre i nuovi impianti ad onde corte per radiotelegrafia e radiotelefonica, di potenza quadrupla di quella degli impianti già esistenti.

Tali installazioni danno modo al centro di Coltano di soddisfare contemporaneamente qualsiasi traffico sia radiotelegrafico sia radiotelefonico.

Eguale ad opera dell'industria nazionale, il centro di Coltano viene ora dotato di un nuovo complesso ad onde medie per lo scambio dei marconigrammi con le navi in rotta nel Mediterraneo e nelle altre zone adiacenti, fuori dagli Stretti. Con tale impianto il servizio radiotelegrafico marittimo a medie distanze, al quale ora partecipano altre stazioni costiere nazionali di minore importanza, viene integrato nel centro di Coltano in modo da conseguire celerità di istradamento della corrispondenza a mezzo delle comunicazioni telegrafiche dirette a disposizione del Centro medesimo.

Recentemente, poi, a mezzo pure della stazione di Coltano, è stato attivato un normale servizio radiotelefonico con la Libia; come pure, data la capacità della stazione medesima, è stato possibile concedere speciali facilitazioni per i marconigrammi scambiati dai nostri soldati ed operai in viaggio per l'Africa Orientale.

È veramente motivo di grande soddisfazione mantenersi costantemente a contatto con le nostre navi in rotta per tutti i mari del mondo. Non è raro il caso che, stando nel mio ufficio, io ricevo quasi simultaneamente, dalla viva voce dei comandanti, da uno l'annuncio che un nostro grande vapore è giunto per esempio a Shanghai, e da un altro l'assicurazione che la sua rotta verso Buenos-Ayres si svolge regolarmente e tranquillamente.

Per quanto la tecnica ci abbia ormai abituati ad ogni meraviglia, la possibilità di queste comunicazioni che fanno del miracolo — divenute quasi di pratica quotidiana — ci riempie sempre più di stupore, di ammirazione e di riconoscenza verso chi ha ideato e perfezionato così grande e meravigliosa invenzione. (*Vivissimi applausi*).

*Servizi della Italcable e Italo Radio.* — I servizi delle comunicazioni elettriche gestiti dallo Stato sono integrati da quelli cablografici concessi alla Compagnia Italcable e da quelli radiotelegrafici e radiotelefonici fra punti fissi, concessi alla Società Italo Radio.

Come è noto, lo Stato garantisce alla Compagnia Italcable un minimo di traffico con l'America del Sud; ma poichè la Convenzione con l'Italcable scade nel prossimo ottobre, così col decreto-legge del 17 gennaio scorso si è provveduto ad autorizzare la stipulazione di una nuova Convenzione che, dando modo alla Compagnia di continuare a sviluppare la sua attività, garantisca completamente lo Stato per tutto quanto necessita in servizi così importanti e delicati.

*Servizio radiofonico.* — Merita, infine, di essere segnalato che le stazioni radiofoniche dell'E. I. A. R. negli ultimi tempi sono state accresciute di numero e di potenza secondo il programma tracciato dall'Amministrazione; il quale prevede l'ultimazione, entro il 31 marzo 1936, della nuova potentissima installazione di Roma Santa Palomba.

Nuovi apparecchi presso la stazione di Roma Prato Smeraldo, rispondenti ai più recenti progressi della radiotecnica, sono entrati in funzione il 28 ottobre scorso. Essi assicurano un buon servizio di radiodiffusione specialmente per i nostri connazionali d'oltre Oceano.

L'industria ed il commercio nazionale della radio sono stati disciplinati con provvedimenti intesi ad indirizzare l'industria a migliorare ed affinare la propria produzione.

L'Amministrazione pone ogni cura nella vigilanza del servizio radiofonico la cui im-

portanza va crescendo di giorno in giorno e che costituisce valido mezzo di propaganda per la nostra arte, che attraverso questo nuovo mezzo di diffusione continua ad affermare nel mondo le sue gloriose tradizioni.

Per mezzo di questi collegamenti attraverso lo spazio l'Italia mantiene un vigile ed affettuoso contatto con tutti i suoi figli sparsi nelle varie parti del mondo.

*Marina mercantile.* — Passando a considerare la situazione della marina mercantile, debbo innanzi tutto esprimere il mio vivo compiacimento all'onorevole Borriello per la sua relazione densa di dati, piena di utili elementi. Studio veramente completo sulle condizioni della marina nostra, nel quadro di quella mondiale, che dimostra tutta la competenza e la passione marinara del nostro Camerata, e che costituisce la più esauriente premessa a quanto starò per dirvi.

La situazione dei traffici mondiali non si può, certo, definire lieta. Irrequietudine politica, intensificazione delle forme protettive, pullulanti a gara entro le ossature sempre più rigide sollevate da nazionalismi esasperati, inestricabile varietà di misure finanziarie e monetarie, hanno difatti insieme contribuito a distruggere quella possibilità di scambi che era caratteristica del periodo prebellico.

La marina mercantile onorevoli Camerati, è una industria che vive in servizio degli scambi internazionali, che prospera quando può ininterrottamente convogliare masse di rinfuse povere, grandi partite di prodotti finiti, dai mercati di produzione a quelli di consumo. In quali condizioni può essa trovarsi nel momento attuale, quando il flusso degli scambi in genere — e quindi anche di quelli marittimi internazionali — è tanto compresso?

Di certo, nel campo marittimo una certa ripresa si è di recente rilevata. Il movimento per le due grandi arterie — Suez e Panama — che costituiscono, in tempi normali, il barometro della situazione dei traffici, ha indubbiamente risentito un giovamento durante il 1934. Chè se le navi transitate per Suez e la loro stazza netta e la massa delle merci trasportate sono rispettivamente aumentate del 4.4, del 3.5, del 5.7 per cento nello scorso anno in confronto al 1933, più notevoli aumenti hanno avuto i dati stessi relativi a Panama, e cioè, rispettivamente: 15.8, 14.8, 22.4 per cento.

Segni di ripresa si hanno anche dalle cifre relative al naviglio mercantile in esercizio. Se, infatti, dal tonnello globale mondiale

esistente nel 1932, nel 1933 e nel 1934, si deduce quello inoperoso negli stessi tre anni, si rileva che il naviglio mondiale in armamento fu costituito da 53 milioni di tonnellate nel 1932, da 54 milioni nel 1933, da 58 milioni nel 1934.

Ma il traffico mondiale continua ad oscillare, secondo prudenti valutazioni, sulle stesse cifre del periodo prebellico, mentre il tonnello globale nautico mondiale, pur ridotto negli ultimi quattro anni, per effetto di una massa di demolizioni superiore a quella delle nuove costruzioni, sorpassa del 33.6 per cento quello dell'anteguerra (49 milioni nel 1914, 65.5 milioni nel 1934).

È vero che su 64 milioni di navi a propulsione meccanica attualmente esistenti 18 milioni hanno superato i 20 anni di età ed altri 14 milioni sono stati costruiti quasi tutti affrettatamente durante la guerra e nell'immediato dopo guerra; ma 32 milioni circa, costruiti in periodo successivo, costituiscono un complesso di navi più rapide, meglio attrezzate e dotate quindi di molto maggiore capacità di trasporto a parità di tonnello globale.

Da ciò un forte squilibrio che si risolve a tutto pregiudizio dell'economia marittima mondiale e che si ripercuote quindi sul corso dei noli.

L'indice del *Lloyd's List*, che assegna ai noli del 1923 il valore di 100, segnala una costante riduzione a decorrere dal 1927. In confronto poi ad 89.29, media del 1929, l'indice segna una continua caduta dal 1930 in poi: 71.35 nel 1931, 67.07 nel 1932, 64.50 nel 1933, arrivando a 64.74, a 63.21, a 63.71 nei primi tre mesi del 1935; le più basse quotazioni — onorevoli Camerati — che si riscontrino nei mesi predetti dal 1923 ad oggi! In sostanza, secondo un'altra valutazione di un'autorevole istituzione britannica, la *Chamber of Shipping*, la massima organizzazione armatoriale del Regno Unito, i noli per il 1934 sono stati inferiori del 20 per cento al livello prebellico. Malgrado ciò, il costo di esercizio dell'industria supera ancora del 50 per cento quello dell'anteguerra! Tenuto poi presente che i noli sono quotati generalmente in sterline, che la valuta britannica, già da tempo disancorata dall'oro, si quota a corsi sempre più bassi (58.89, come media del 1934), è perfettamente intuibile che il livello dei noli sia ancora meno remuneratore per i paesi a tallone oro, dato che una quota importante degli sborsi (tasse ed imposte, salari, rifornimenti nel porto di armamento, ecc.) deve forzatamente esser effettuata in valuta nazionale.

Onorevoli Camerati! La marina mercantile nazionale è un'industria che, per sua natura, svolge la propria attività nell'ampio settore degli oceani dove compete, con le consorelle mondiali, nella acquisizione dei traffici. Industria — lo si ripete — che affrontando una concorrenza prettamente *internazionale*, non ha potuto non subire le ripercussioni della crisi marittima mondiale, così come le hanno subite le marine di tutti i paesi, anche quelle più fortemente, più gelosamente assistite dai relativi Erari.

È da rilevare, comunque, che, malgrado la crisi, il movimento nei porti italiani ha segnato un notevole aumento, nello scorso anno, e cioè il 28.26 per cento per quanto riguarda la massa delle merci imbarcate e sbarcate (milioni 39,823 di tonnellate nel 1934 in confronto a 33.673 nell'anno precedente) ed il 5.89 per cento per quanto riguarda la stazza (182.402.645 in confronto a 172.254.801), mentre per quanto riguarda i passeggeri l'aumento è stato lievissimo: 1.02 per cento.

Al cresciuto movimento dei nostri porti la marina mercantile italiana ha partecipato, in confronto al 1933, con una maggiore quota di circa il 15 per cento nei servizi di cabotaggio e di circa il 19 per cento nei servizi internazionali e di scalo; ma non minore vantaggio è andato a beneficio delle bandiere estere che accrebbero di oltre il 20 per cento la loro partecipazione ai nostri traffici internazionali e di scalo.

Il che prova, in modo evidente, quanto abbiano torto quegli stranieri che vogliono attribuire ai nostri sistemi protettivi, e non ai loro, il disagio in cui versano tutte le marine.

Nel 1934, comunque, il naviglio mercantile italiano si è ridotto a 3.157.664 tonnellate subendo un regresso del 4.40 per cento in confronto del 1933, e del 12.09 per cento in confronto dell'anno nel quale ebbe inizio la depressione.

Riduzione ben superiore a quella complessivamente avuta dal naviglio mondiale nello stesso periodo 1930-34 (5.79 per cento) e che è sorpassata soltanto dalla marina tedesca (12.72 per cento), mentre tutte le altre hanno avuto percentuali inferiori o hanno invece ottenuto aumenti, come, ad esempio, la norvegese, la greca, la danese.

È da aggiungere però — fenomeno il quale ha la sua importanza — che la riduzione non si è operata in tutti i settori del nostro armamento. Essa si è esercitata unicamente nel settore del naviglio comune da carico a pro-

pulsione meccanica, dei *tramps*, dove la percentuale di regresso è salita al 27 per cento nel quinquennio. Quota rilevante che probabilmente non è raggiunta da altre marine o perchè meno decise in quello sforzo di rinnovamento cui noi abbiamo mirato col premio di demolizione, o perchè favorite da misure protezioniste più occulte che palesi, da riserve finanziarie costituite durante la guerra, da minori oneri per assistenze sociali ed anche — perchè no? — da quella instabilità monetaria che è cagione di tanto disagio nel mondo.

Di fronte al regresso quantitativo del tonnello delle navi randagie, è per altro da segnalare la riduzione del nostro naviglio in disarmo. I disarmi per ragioni economiche, i quali ascendevano a 631.609 tonnellate nel dicembre 1931, a 520.123 tonnellate nel dicembre 1932, a 299.747 nel dicembre 1933, si sono ridotti a 221.556 tonnellate nel dicembre 1934. Ed oggi, tutto sommato, il nostro tonnello mercantile in esercizio supera quello medio degli anni 1931-1932-1933-1934, tornando all'incirca equivalente a quello del primo trimestre 1930.

I camerati Pala, Negrotto, Ricci, Bi-bolini, intrattenendosi particolarmente sul problema del naviglio da carico randagio, hanno sollevato, con pensiero non sempre concorde, varie questioni: *navi nuove o di seconda mano, navi lente o veloci, navi costruite in Italia o all'estero.*

Debbo innanzi tutto sgombrare il terreno da un equivoco che potrebbe sorgere negli accenni a deficienze tecniche, fatti da qualche oratore nei riguardi del naviglio da carico anziano. Escludo in modo assoluto che tali deficienze possano riferirsi alle condizioni di sicurezza o di navigabilità delle navi. Piena garanzia ci è data dai nostri ordinamenti ed organi tecnici, tanto che i tassi quotati sul mercato internazionale per l'assicurazione delle navi italiane sono quelli applicati alle marine più accreditate del mondo.

A questo riguardo riconosco che le navi nuove sono più economiche delle anziane in rapporto alle minori spese che importano nei consumi e nei lavori ordinari di riparazione e manutenzione; ma di fronte a questi elementi è da tener calcolo del diverso peso che nel corso di esercizio di una nave hanno le quote di ammortamento, d'interessi e di assicurazione.

In tempi normali, quando esiste un equilibrio fra volume di traffico e volume di stiva, i prezzi delle navi, in esercizio, in rapporto al probabile loro periodo di vita, non

sono certo più vantaggiosi di quelli delle navi nuove. Salvo casi di particolari difficoltà finanziarie, nessun armatore ha convenienza di liberarsi sotto prezzo di uno strumento di trasporto redditizio. In tempi di crisi, come l'attuale, quando la ricerca di un carico non è sempre coronata da successo ed il nolo che può guadagnarsi spesso non basta a coprire le spese di esercizio, le navi invece sono soggette ad un sensibile deprezzamento, non giustificato dalla loro età.

Da accurate rilevazioni statistiche risulta che nel giugno del 1934 la costruzione in Inghilterra di una nave da carico di 7.500 tonnellate di portata costava 63,850 sterline, mentre una nave nuova, ma già in esercizio, dello stesso tonnellaggio, si poteva acquistare per 46,250 sterline. Questa stessa nave nel giugno 1933 si sarebbe potuta ottenere per 32,000 sterline, mentre nel marzo 1920 — epoca delle vacche grasse per le marine mercantili — si sarebbero dovute spendere 258,750 sterline.

È naturale che quando gli affari vanno a gonfie vele, i prezzi di mercato delle navi salgano, quando la vita diviene stentata i prezzi diminuiscono. È una legge economica alla quale nessuna industria, ma principalmente quella marittima, che opera nel campo aperto delle competizioni internazionali, può sottrarsi.

Una reputata rivista inglese, nel riferire i magri profitti o le perdite delle aziende marittime nel 1934, accennava che talune navi da carico di quattro anni di età, cioè in condizioni di efficienza tecnica non sensibilmente dissimili da quelle delle navi nuove, erano state vendute al 50 per cento del loro costo.

Ora in queste condizioni è ben naturale che chi voglia impiegare i suoi capitali in mare faccia prima i suoi calcoli per decidere se commettere una nave o acquistarne una di seconda mano. E coi tempi che corrono è anche naturale che, non per grezzo egoismo ma per oculata misura negli affari, preferisca una nave capace di rendimento, ad una che dia solo probabilità di perdite.

Ciò avviene non soltanto in Italia, ma in tutto il mondo, tanto che alla contrazione nella produzione navale mondiale hanno soprattutto concorso e dappertutto le scarsissime commesse di naviglio da carico randagio.

Di fronte a tale situazione sarebbe certamente un assurdo il volere vietare agli armatori l'acquisto di navi di seconda mano. Un divieto più che indurre gli armatori a com-

mettere navi nuove, allontanerebbe i capitali dal mare col risultato di ridurre ancora il nostro tonnellaggio, a detrimento della economia e della difesa nazionale, a detrimento della nostra gente di mare, che già soffre pel fenomeno della disoccupazione, e senza alcun beneficio per i cantieri.

Un solo rimedio vi sarebbe, quello cioè di premi da parte dello Stato, tali da rendere in questo periodo le navi nuove non meno redditizie delle navi di seconda mano. Ma io non credo che il pubblico Erario sia in grado di sopportare siffatto onere.

Già quando si trattò della rinnovazione del premio di navigazione, gravi difficoltà si incontrarono per lo stanziamento di 50 milioni; e fu solo per un altissimo intervento che la finanza si decise a concedere tale somma. D'altra parte uno stimolo a preferire navi più recenti già esiste nel diniego del premio di navigazione alle navi che vengano acquistate all'estero quando abbiano un'età superiore ai dodici anni.

Vuolsi modificare questo premio e renderlo possibile solo per acquisti di navi di minor età dei 12 anni o con obblighi di minimi di velocità? La cosa è da mettersi allo studio.

Senza dubbio per sviluppare la costruzione italiana di navi da carico occorre anche concedere finanziamenti a buon mercato agli armatori, e di tale possibilità mi sto occupando, nella fiducia che non mi mancherà l'assistenza del camerata Thaon di Revel.

Ma ciò non basterà ad assicurare la costruzione delle navi da carico in Italia. Se per le navi di linea da passeggeri e miste, sul cui costo maggiormente influisce la lavorazione, i prezzi richiesti dai cantieri italiani in meno differiscono da quelli richiesti dai cantieri esteri, la differenza è notevole per quanto riguarda le comuni navi da carico. Occorre quindi anche qui un maggiore intervento da parte dello Stato, il che aggrava il problema. Questo, per altro, non mi sembra insolubile, se la soluzione venga contenuta entro limiti ragionevoli. Io mi propongo di risolverlo non appena sarà noto il risultato del concorso per un progetto di nave da carico, concorso che è oggetto di accurata valutazione da parte di una eminente Commissione di tecnici.

Circa la questione delle navi lente e delle navi veloci, devo far notare all'onorevole camerata Negrotto che la velocità, se costituisce coefficiente di molta importanza per le navi di linea, non lo è altrettanto per i *tramps* destinati al trasporto delle rinfuse

povere, il cui nolo non può sopportare le spese delle maggiori velocità.

Di ciò, del resto, si ha conferma dall'accennato concorso per un progetto di navi da carico sapientemente predisposto da S. E. Ciano sul parere del Consiglio Superiore della marina mercantile. Il concorso infatti prevede per le navi in progetto una velocità economica di esercizio di 10 miglia.

Diverso è invece il caso delle navi di linea e per esso già esiste il decreto del 1929 che concede un contributo di armamento alle navi di velocità superiore a 14 miglia costruite in Italia. Questo provvedimento ha già dato buoni frutti colle navi da carico veloci della Veneziana; ed io ho ragione di ritenere che di altre navi consimili si arricchirà entro breve termine la nostra marina.

E poichè siamo entrati nel settore delle linee, vi dirò, innanzi tutto, onorevoli Camerati, che mentre il nostro naviglio randagio è diminuito, quello adibito a servizi regolari liberi o sovvenzionati sia da passeggeri, che misti o da carico, è cresciuto e l'aumento ha raggiunto la quota del 19 per cento nel quinquennio 1930-34.

A questa categoria appartengono ben 418.141 tonnellate di navi con velocità superiore a 18 miglia orarie, per le quali occupiamo il secondo posto nel mondo, subito dopo l'Inghilterra. Tali navi costituiscono il 14.54 per cento del nostro tonnellaggio totale, mentre, in rapporto al rispettivo tonnellaggio complessivo, le navi della stessa velocità possedute dalla Germania rappresentano il 6.73 per cento, dalla Francia il 5.80 per cento, dagli Stati Uniti il 3.30 per cento, dall'Impero Britannico il 3.27 per cento.

Quali progressi abbia compiuto la nostra marina di qualità nel clima fecondo dell'Era Fascista, è poi dimostrato dalle seguenti rilevazioni.

Nel 1922, avevamo una sola nave di stazza superiore a 20.000 tonnellate. Oggi ne possediamo 10 per 305.970 tonnellate. I nostri magnifici transatlantici di stazza unitaria superiore a 30.000 tonnellate, con un complesso di 162.565 tonnellate, costituiscono il 28.56 per cento di tutto il naviglio mondiale in esercizio della stessa categoria.

Di motonavi, ne avevamo soltanto 18 per 56.209 tonnellate nel 1922. Oggi ne possediamo 215 per 613.856 tonnellate, cioè 11 volte la consistenza del 1922. Ed occupiamo il secondo posto nel mondo per motonavi di stazza superiore a 15.000 tonnellate, con una consistenza di 117.310 tonnellate su un totale mondiale di 679.742 tonnellate.

Anche per le navi cisterna, che son tanto necessarie per gli interessi nazionali, la nostra flotta è notevolmente progredita, passando da 51.118 tonnellate nel 1922 a 336.088 nel 1934.

Onorevoli Camerati! La politica marinara italiana continua oggi sulle stesse direttive tracciate dal mio illustre predecessore Costanzo Ciano che, con la stessa fermezza d'animo con la quale nelle sue magnifiche gesta, a Cortellazzo, a Buccari e nelle altre epiche imprese dell'Adriatico, guidava i *Mas* alla vittoria, ha saputo instaurare l'ordine tra la gente di mare, agevolarne, col suo gran cuore, la vita materiale, dare nuova vita all'armamento in ogni sua manifestazione, aumentare il prestigio della bandiera in tutti gli empori mondiali.

Prosegue dunque immutata la nostra politica marinara.

La struttura generale delle nostre linee libere e sovvenzionate si è dimostrata saldamente costituita. Pur dando pieno contributo di materiale nautico alle eccezionali esigenze che la necessità di salvaguardare la dignità della Patria ha fatto sorgere in un settore particolarmente delicato per gli interessi nazionali, i nostri servizi continuano a svolgersi con regolarità adempiendo senza menomazione alla funzione economica loro attribuita in ogni mare del mondo.

Sulla linea del Nord America, il *Rex* e il *Conte di Savoia*, che fu provvida iniziativa costruire e mettere in servizio, hanno sempre più riscosso il favore ed il plauso della clientela internazionale; favore e plauso che non subiranno rallentamenti per la entrata in servizio di nuovi colossi stranieri. La linea sarà presto rafforzata dalle trasformazioni in corso di altri ottimi transatlantici, i quali mediante provvedimenti adottati dal Governo Fascista, accresceranno notevolmente la loro velocità di esercizio.

Studi si stanno compiendo per intensificare il nostro traffico su altre linee, e specialmente su quelle dei continenti asiatico e africano, il cui sviluppo civile fu preconizzato dall'antiveggenza del Duce. In Africa intanto, verso la quale più viva in questo momento si volge l'attenzione del Paese, la sistemazione dei servizi cui si provvede or è poco più di un anno, risponde alle migliori aspettative. La linea celere del Sud Africa servita dal *Duilio* e dal *Giulio Cesare* vede sempre più aumentare l'afflusso di passeggeri e di merci e, mediante le coincidenze con gli espressi del Nord America, ha creato nuove promettenti risorse di movimento fra



il Nord America e il Sud Africa. Per virtù delle navi italiane si può ora giungere da New York a Capetown in soli 17 giorni.

Nè si trascura, onorevole Dentice, la possibilità di coordinare i servizi marittimi con quelli aerei. La questione è certamente importante e non se ne è sinora disinteressato nè se ne disinteresserà il Governo. Occorre per altro considerare che la velocità non è il solo elemento decisivo nella concorrenza fra i vari mezzi di trasporto. Vi hanno altresì la potenzialità di carico, l'economia del trasporto e le particolari esigenze del turismo. Dall'insieme di questi elementi può ricavarsi l'indirizzo sulla via da seguire.

Nei riguardi della marina da carico, il premio di navigazione è stato, come sapete, prorogato per un altro anno, pur restringendosi lo stanziamento relativo.

Contro questa politica assistenziale dell'armamento, che si intona alla necessità di non far crollare le posizioni già da noi conquistate nel mondo, sorgono a volte ingiustificate proteste estere. Ingiustificate — onorevoli Camerati — sia nel quadro della generale tendenza verso la protezione, diffusasi ormai nel mondo; sia perchè tutte le marine (anche la Greca, ad esempio, proclama di volere ammainare la bandiera del liberismo!) cercano a gara di coprirsi. Le forme protettive più varie sono state dovunque instaurate e ripristinate in favore della marina; anche le più disusate armi protettive sono oggi tornate alla luce. Non solo sovvenzioni, non solo premi di navigazione, ma anche mutui all'armamento a tasso di favore, facilitazioni assicurative, dazi preferenziali, esenzioni fiscali, discriminazione nei diritti portuali! E per di più si ricorre alla preferenza pel naviglio nazionale, inclusa nei Trattati, raccomandata ai ricevitori per le merci avviate verso il paese, imposta loro od anche ai viaggiatori nazionali; e il pagamento di premi di esportazione o la concessione di facilitazioni di credito o di divise sono subordinati all'uso del naviglio nazionale.

E dovremmo soltanto noi rimanere inattivi ed inerti e lasciare che la nostra marina affronti indifesa l'aspra concorrenza delle altre in ogni modo protette?

Non retrocederemo dunque, onorevoli Camerati, nella politica marinara sin qui seguita per difendere una industria alla quale ci spingono, oltre agli esempi antichi, la lunghezza del nostro litorale bagnato da quattro mari, i bisogni di pace e di guerra, le attività delle nostre popolazioni litoranee; per difendere una industria che è fonte cospicua di lavoro,

che contribuisce, più che ogni altra, a far conoscere nei grandi empori mondiali, con le sirene dei nostri transatlantici e dei nostri cargo-liners, la potenza di lavoro di tutto il popolo italiano al quale dodici anni di passione e di fede fascista hanno ridato il gusto, romano, dell'ordine, della disciplina, della costruzione. (*Vivissimi applausi*).

Ma ciò non dice che noi non siamo sempre pronti ad ascoltare le altrui eventuali e ragionevoli proposte per un disarmo anche in questo campo. A Londra, difatti, alla Conferenza economica mondiale del giugno 1933, ci dichiaravamo disposti ad una revisione del nostro sistema protettivo sol che tutti i sistemi protettivi venissero riveduti. E non fu certo dovuto al nostro atteggiamento l'insuccesso di quella assemblea. Anche oggi, una richiesta di razionalizzazione del naviglio mondiale, di adeguamento, cioè, della offerta di tonnellaggio alle limitate richieste attuali del traffico internazionale, formulata in base a proposte concretate in gennaio a Londra, ha trovato il nostro armamento consenziente, pronto a collaborare. Con la naturale riserva, soltanto, che i principi informatori dello schema — di disarmo o di demolizione — che sarà, a suo tempo, varato; che le norme di attuazione di esso non mirino a pregiudicare la situazione della industria armatoriale italiana in confronto alle marine concorrenti. Ed in tal senso l'armamento nazionale ha notificato la propria adesione alla *International Shipping Conference*.

Posso comunque confermare alla Camera, nei riguardi dello schema predetto o di altri eventuali che dovessero prospettarsi, che la tendenza verso la collaborazione internazionale, preconizzata già da tempo nel campo armatoriale e che ha finalmente cominciato a prendere forme tangibili in questi ultimi mesi, non troverà ostacoli da parte del Governo Fascista. Sempre che, si intende, l'attuazione della collaborazione predetta non miri a creare egemonie, non miri a cristallizzare situazioni di monopoli o di privilegio a danno dell'armamento nazionale.

Anche la nostra industria delle costruzioni navali soffre per ragioni comuni ai cantieri di tutto il mondo; per la penuria, cioè, delle ordinazioni navali.

Si pensi che da 3.332.882 di tonnellate costruite nel mondo durante l'anno 1913, da tonnellate 7.144.549 costruite nel 1919, si è passati a 489.016 nel 1933, a 967.419 nel 1934; nè la situazione è suscettibile di rapide e sensibili modificazioni sino a quando non sarà ritornato il necessario equilibrio

fra naviglio e traffico, fra potenzialità costruttiva e richiesta di nuove navi.

Il male di ordine generale è in Italia aggravato in confronto agli stabilimenti esteri, ora come sempre, da elementi a noi peculiari, principalmente dal più alto costo dei materiali da costruzione e da quello del denaro, il che giustifica, specialmente per le navi da carico, quella differenza di prezzo alla quale ho accennato. Per motivi ben facili ad intuire lo Stato non può nè deve disinteressarsi dei cantieri, utili in pace, necessari in guerra; cosicchè sin dalla costituzione del paese ad unità, l'industria delle costruzioni navali è stata da noi assistita e protetta con vari provvedimenti, l'ultimo dei quali, in Regime Fascista, è il decreto-legge 16 maggio 1926, n. 865.

Allo squilibrio derivante dall'incremento della potenzialità costruttiva e dalla rarefazione delle commesse, i principali paesi costruttori hanno cercato con mezzi diversi di riparare. Anche da noi il problema si impone, poichè questa industria che, è anche il nostro orgoglio per la sua capacità tecnica, a giusto titolo famosa nel mondo, deve essere posta in condizioni di funzionamento economico tali da rispondere attivamente ai bisogni della nostra marina militare e della mercantile. Lo Stato del problema si preoccupa: esso pone le sue cure a risolverlo in modo che anche in questo settore siano intensificati i fattori di quell'incremento navale cui dobbiamo mirare pel prestigio e per l'esistenza stessa del nostro Paese e da parte mia nulla sarà trascurato perchè a ciò si arrivi nel minimo tempo possibile. (*Approvazioni*).

Mi è d'uopo ora far cenno all'opera del personale della Amministrazione marittima. Sia al centro, sia alla periferia, attraverso alle Capitanerie di porto sino alle più solitarie spiagge del litorale, detto personale tutto, con zelo esemplare, con operosità fascista, ha continuato durante l'anno nella sua azione di assistenza, di tutela, di appoggio della marina mercantile, ben conscio di quanto una sana amministrazione possa conferire al potenziamento di qualsiasi industria. Amministrazione Fascista — onorevoli Camerati! — frase, sono ben lieto di affermarlo, che è diventata sinonimo di efficienza e di attività, in confronto ai tempi bui che molti di noi ricorderanno....

Le maestranze portuali, educate con alto spirito alla nuova disciplina del lavoro, si sono mostrate pienamente consapevoli delle necessità del momento. Ed anche gli equipaggi hanno continuato a compiere nobilmente la quotidiana fatica in seno agli aspri venti ocea-

nici; nè hanno trascurato l'attività dopolavoristica, che ha avute le sue più alte manifestazioni nelle vittorie internazionali riportate dai gruppi sportivi del *Rex* e di altre navi.

Il Governo ben conosce purtroppo che la crisi si è gravemente ripercossa sulla gente di mare, ma ha fatto quanto ha potuto per alleviarla. Ed alle ultime richieste nostre, bisogna pur dirlo, la grande anima marinara ha reagito con esempio di altruismo, che non sembra sia stato seguito in altre marine; i marittimi di parecchie Società hanno difatti serenamente accettato la rotazione degli equipaggi; ben certi che il sacrificio degli uni ridonda a vantaggio di fratelli più duramente colpiti. Mai forse, come in questo settore, i grandi ideali che ispirano il Fascismo hanno avuto più completa attuazione.

E la buona riuscita degli accordi predetti fra datori di lavoro e prestatori di opera dimostra anche la completa efficacia dello spirito corporativo che permea oggi tutti gli strati del popolo italiano. In questo campo è da citare l'opera della Corporazione del Mare e dell'Aria, che, con elevate discussioni ispirate alla visione dell'Italia grande sul mare, ha saputo comporre interessi divergenti ed adottare soluzioni integrali.

Onorevoli Camerati! Se, in genere, i servizi pubblici delle « comunicazioni », ferrovie, poste, telegrafi, telefoni, marina mercantile, si sono svolti con perfetta regolarità ed hanno continuato a perfezionarsi malgrado le difficoltà del momento, ciò si deve in parte cospicua alle legioni di dipendenti dello Stato che, dai dirigenti ai più modesti, hanno sempre mantenuta una disciplina assoluta, dando la più generosa cooperazione. (*Vivi applausi*).

Questi fedelissimi lavoratori, ai quali mando il mio saluto riconoscente, sono rigidamente inquadrati nella fervida azione del Regime sia per l'opera che prestano, sia per le cure assidue che ricevono dall'Amministrazione e che si traducono in benefici d'ordine economico, morale e fisico.

Sono certo note a tutti voi le alte affermazioni del Dopolavoro ferroviario, che ha ormai 271 sedi e dà modo a tutti gli associati di praticare le attività più varie, mentre assicura il funzionamento di molteplici forme assistenziali. Si va dalle mense ai bagni, dai nidi d'infanzia alle biblioteche circolanti, dai corsi di insegnamento alla radiofonia, dal cinematografo all'esplicazione di tutti gli sport.

L'istituzione raccoglie la totalità del personale ed ha un patrimonio di oltre 13 milioni.

Il Dopolavoro postelegrafonico ha assunto anch'esso un grande sviluppo, contando 100

Sezioni e provvedendo nei modi più varî all'elevazione, oltre che fisica, morale e professionale del personale.

Notevoli pure gli Istituti di previdenza a favore del personale ferroviario e di quello postale; istituti che, pur avendo costituzione necessariamente diversa, hanno in comune lo scopo di elargire sussidi in casi di comprovato bisogno, di facilitare l'istruzione, provvedere alle cure marine e montane pei figli e per gli orfani degli agenti, aiutare insomma nelle forme più varie il personale e le famiglie.

In particolare l'Istituto per i postelegrafonici svolge una importante funzione di garanzia per l'operato del personale addetto alle ricevitorie.

Le speciali Colonie estive hanno raggiunto tale sviluppo da permettere ogni anno l'invio nei luoghi di cura di oltre 15 mila figli di ferrovieri e di 3.700 figli di agenti postelegrafonici.

Tra le opere assistenziali sviluppatesi presso il Ministero delle comunicazioni primeggia quella della « Provvida », che è una creazione del Governo fascista a favore di tutta la enorme falange degli impiegati di Enti pubblici.

Nata in proporzioni modestissime presso le Ferrovie dello Stato nel 1924, ha esercitato una salutare azione calmieratrice per i generi di prima necessità. Il numero degli spacci è cresciuto costantemente arrivando sino a 327. Ma la conferma migliore dell'efficace opera compiuta dalla « Provvida » è nell'ascesa degli introiti, che, da circa 4 milioni nel primo esercizio di gestione 1924-25, passarono a 53 milioni nel 1925-26, a 119 milioni nel 1926-27, per toccare i 229 milioni nel 1933-34.

Nei primi nove mesi dell'esercizio in corso l'incasso ha raggiunto 193 milioni, con un aumento del 26 per cento rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente; ciò che fa calcolare un introito annuo di circa 290 milioni.

Alla regolarità dei servizi pubblici delle « comunicazioni » efficacemente contribuisce l'opera delle speciali Milizie: Ferroviaria, Posteografica, Portuaria, che, in perfetta unione di vedute cogli organi responsabili dell'Amministrazione, esplicano il loro compito con misure di vigilanza, prevenzione e repressione.

Queste Milizie affrontano serenamente sacrifici, disagi e pericoli, e la loro semplice presenza è richiamo alla disciplina, alla dedizione assoluta, al dovere. (*Vivissimi applausi*).

Onorevoli Camerati, ho creduto di presentare alla Camera, in una sintesi la più breve possibile, pur senza tralasciare gli elementi più importanti, la situazione dei diversi servizi sotto la direzione ed il controllo del Ministero delle comunicazioni.

Se ne può certamente dedurre che molta strada si è percorsa nei 12 anni dell'Era Fascista. In Italia oggi si viaggia, si telegrafa, si telefona; con superbe navi italiane si toccano tutti i continenti. « Bene » dicono gli italiani, « ottimamente » constatano gli stranieri.

Proseguiamo quindi il cammino per una sempre maggiore affermazione italiana anche in questo campo.

« Sotto gli ordini del DUCE ». (*Vivissimi generali prolungati applausi — Grida reiterate di Duce! Duce! — L'Assemblea sorge in piedi — Nuove vibranti acclamazioni si ripetono quando S. E. il Capo del Governo lascia l'Aula*).

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

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

*Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936. — 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 1,399,000.*

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, numero 182), lire 110,000.

Capitolo 3. Premi di operosità e di rendimento agli ufficiali ed ai sottufficiali destinati a prestar servizio nell'Amministrazione centrale della marina mercantile, lire 48,000.

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

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

Capitolo 6. Indennità e diarie ai componenti le Commissioni d'inchiesta sui sinistri marittimi ed alle persone che essendo chiamate a deporre innanzi le Commissioni stesse, abbiano diritto alla corresponsione di inden-

nità — Spese varie inerenti al funzionamento delle Commissioni suddette (copia di atti, traduzioni, periti, legali, ecc.) (articoli 3 e 4 del Regio decreto-legge 17 settembre 1925, n. 1819 convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562) — Indennità e diarie ai componenti del Consiglio superiore della marina mercantile (articolo 6 del Regio decreto 8 novembre 1928, n. 2641) ed ai componenti di Commissioni e Comitati vari — Spese per il loro funzionamento — Indennità speciali al personale addetto ai servizi della marina mercantile, lire 108,000.

Capitolo 7. Ispezioni e missioni nell'interesse dei vari servizi dell'Amministrazione centrale, lire 18,000.

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 ed indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti, lire 123,000.

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 277,200.

Capitolo 14. Spese per le statistiche concernenti i servizi della marina mercantile (articolo 3 del Regio decreto-legge 27 maggio 1929, n. 1285 convertito nella legge 21 dicembre 1929, n. 2238), *per memoria*.

Capitolo 15. 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 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 del Regio decreto-legge 23 ottobre 1919, n. 1970, convertito nella legge 21 agosto 1921, n. 1144, 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 150 mila.

Capitolo 20. Sovvenzione alla Cassa Nazionale fascista per la previdenza della gente di mare e sovvenzioni ad Istituti, Associazioni e Società varie attinenti alla marina mercan-

tile — Sussidi alla gente di mare, marinai e pescatori e alle loro famiglie, lire 4,788,000.

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 (articolo 122 e 190 del Codice per la marina mercantile) — Spese per assistenza e rimpatrio di marinai nazionali ed esteri abbandonati ed indigenti sbarcati all'estero da navi nazionali (articoli 56, 75 e 114 del Codice per la marina mercantile) (*Spesa obbligatoria*), lire 126,000.

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 150,000.

Capitolo 23. Eventuale concorso dello Stato pel mantenimento di corpi di piloti nei porti ove il pilotaggio è dichiarato obbligatorio, lire 12,750.

*Spese per le Capitanerie di porto*. — Capitolo 24. Ufficiali delle Capitanerie di porto — Stipendi, indennità militare ed assegni vari di carattere continuativo, lire 7,400,000.

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 3,062,000.

Capitolo 26. Incaricati marittimi e delegati di spiaggia — Inservienti locali di porto — Retribuzioni — Indennità di reggenza di uffici di porto — Assicurazioni sociali, lire 350 mila.

Capitolo 27. Indennità di trasferimento e di missione pel personale delle Capitanerie di porto, lire 330,000.

Capitolo 28. Manutenzione ordinaria dei fabbricati delle Capitanerie di porto, lire 183 mila.

Capitolo 29. Spese di ufficio per le Capitanerie di porto, lire 140,000.

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 245,000.

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 1,480,000.

*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 40,000.

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 del risarcimento in caso di perdita totale, lire 287,585,000.

*Spese per la Milizia portuaria.* — Capitolo 34. Stipendi, paghe ed indenità varie di carattere continuativo agli ufficiali, sottufficiali, graduati e camicie nere ed allievi camicie nere della Milizia portuaria — Contributi per opera di previdenza ed assicurazione, rette ospedaliere e assegni agli ufficiali medici in servizio presso la Milizia portuaria — Premi di rafferma (*Spese fisse*), lire 5,435,600.

Capitolo 35. Indennità per servizi collettivi ed isolati fuori residenza agli ufficiali, sottufficiali, graduati camicie nere ed aspiranti allievi camicie nere della Milizia portuaria — Indennità di tramutamento al suddetto personale ed alle loro famiglie, lire 190,000.

Capitolo 36. Provvista e manutenzione vestiario per la Milizia portuaria, lire 340,000.

Capitolo 37. Spese per educazione fisica, per il tiro a segno e per campi d'istruzione — Spese per la musica, energia elettrica, acqua potabile, riscaldamento, biblioteche, arredamento delle infermerie e medicinali — Spese per bagni, docce e casermaggio — Armamenti e munizionamento — Spese telefoniche, postali e telegrafiche — Mobili d'ufficio, cancelleria, stampati, macchine da scrivere — Spese per servizi di copiatura ed altre spese per il funzionamento della Milizia portuaria, lire 600,000.

Capitolo 38. Manutenzione ordinaria dei fabbricati in uso della Milizia portuaria — Fitto locali per il comando gruppo Legioni Milizia portuaria e per i comandi e le caserme dei reparti dipendenti, lire 200,000.

Capitolo 39. Spese per automezzi e natanti e per la prevenzione e l'estinzione degli incendi nei porti — Spese per l'acquisto manutenzione e riparazione di biciclette, lire 500 mila.

Capitolo 40. Sussidi al personale della Milizia portuaria, lire 20,000.

Capitolo 41. Premi di operosità e di rendimento al personale della Milizia portuaria, lire 15,400.

*Spese diverse.* — Capitolo 42. Versamento al bilancio speciale degli Uffici del lavoro portuale dei proventi indicati nell'articolo 1 del Regio decreto-legge 24 settembre 1931, numero 1277, convertito nella legge 3 marzo 1932, n. 269, nonchè degli avanzi di fondi indicati nell'articolo 12 del Regio decreto-legge medesimo, per memoria.

*Spese per i servizi dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili.* — *Spese generali.* — Capitolo 43. Personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e dei Circoli ferroviari d'ispezione — Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo (*Spese fisse*), lire 5,900,000.

Capitolo 44. 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 495,000.

Capitolo 45. Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti meritevoli dell'Amministrazione centrale dell'Ispettorato e dei Circoli ferroviari d'ispezione, lire 39,000.

Capitolo 46. 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 47. 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 932,000.

Capitolo 48. Spese per il servizio di copiatura a macchina, lire 35,000.

Capitolo 49. Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 467,500.

Capitolo 50. Manutenzione, riparazione e adattamento dei locali, lire 18,700.

Capitolo 51. Spese d'ufficio per i Circoli ferroviari d'ispezione, lire 176,000.

Capitolo 52. Spese relative al servizio delle automobili — Assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro dei conducenti degli autoveicoli assegnati agli Uffici dipendenti, lire 330 mila.

Capitolo 53. Spese per studi di carattere tecnico e per ricerche sperimentali, lire 11,900.

Capitolo 54. Spese telegrafiche per l'interno e per l'estero e spese telefoniche, lire 60 mila.

Capitolo 55. Spese per il funzionamento e la manutenzione della biblioteca, lire 2,500.

Capitolo 56. Spese per liti e per arbitraggi (*Spesa obbligatoria*), lire 18,000.

Capitolo 57. Spese casuali, lire 6,800.

Capitolo 58. Indennità e diarie ai componenti di Commissioni nell'interesse dei servizi dell'Ispettorato generale delle ferrovie tramvie ed automobili e spese relative al funzionamento delle Commissioni stesse, lire 14,000.

Capitolo 59. Spese per la statistiche concernenti i servizi dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili (articolo 3 del Regio decreto-legge 27 maggio 1929, n. 1285, convertito nella legge 21 dicembre 1929, numero 238), *per memoria*.

Capitolo 60. 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 61. Pensioni ordinarie per il personale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili (*Spese fisse*), lire 200,000.

Capitolo 62. Indennità per una sola volta invece di pensione al personale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili, ai termini degli articoli 3, 4 e 10 del Regio decreto-legge 23 ottobre 1919, n. 1970, convertito nella legge 21 agosto 1921, n. 1144, 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 63. 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 64. Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles, lire 3,200.

Capitolo 65. Sovvenzioni chilometriche per la costruzione e per l'esercizio di ferrovie concesse all'industria privata posteriormente alla legge 30 aprile 1899, n. 168 (articoli 7, 27, 32 e 220 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1747, e decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473), (*Spesa obbligatoria*), lire 179,500,000.

Capitolo 66 — 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 15,600,000.

Capitolo 67. 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 2,520,000.

Capitolo 68. Sovvenzioni alla 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 col Regio decreto-legge 12 ottobre 1913, n. 1261, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, e alle ferrovie economiche d'interesse locale di cui all'articolo 1, comma secondo, del Regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, numero 1752, lire 4,500,000.

Capitolo 69. Sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di automobili o di altri mezzi di trazione meccanica sulle strade ordinarie fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie e per l'istituzione e l'esercizio di nuovi servizi automobilistici provvisori determinati da necessità di ordine pubblico (articoli 276, 277 e 278 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e Regio decreto-legge 15 febbraio 1920, n. 210, convertito nella legge 2 luglio 1922, n. 896), lire 14,000,000.

Capitolo 70. Sovvenzioni per la costruzione e l'esercizio di funivie in servizio pubblico (legge 23 giugno 1927, n. 1110), (*Spesa obbligatoria*), lire 200,000.

*Titolo II. Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese per i servizi della marina mercantile*. — *Spese generali*. — Capitolo 71. Indennità temporanea mensile al personale di ruolo, avventizio e salariato, lire 36,000.

Capitolo 72. Ufficiali delle Capitanerie di porto in aspettativa, in disponibilità, in congedo provvisorio e in posizione ausiliaria — Indennità e assegni (*Spese fisse*), lire 450,000.

Capitolo 73. Personale avventizio già in servizio nelle nuove provincie — Retribuzioni — Assicurazioni sociali, lire 74,500.

Capitolo 74. Stipendi, assegni ed indennità varie ad ufficiali della Regia marina (esclusi quelli delle Capitanerie di porto) addetti all'Amministrazione della marina mercantile, lire 220,000.

*Spese diverse*. — Capitolo 75. Compensi di costruzione, modificazione, trasformazione, riparazione e compensi daziari a favore dell'industria delle costruzioni navali (categoria I e II del Regio decreto-legge 16 maggio 1926, n. 865, convertito nella legge 18 dicembre

1927, n. 2494) — Compensi di armamento (legge 8 luglio 1929, n. 1176) — Spese di viste e perizie — Contributo dello Stato a favore del Registro italiano navale ed aeronautico (Regio decreto-legge 11 novembre 1926, n. 2138, convertito nella legge 16 febbraio 1928, n. 337 e Regio decreto 1° 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-legge 23 giugno 1927, n. 1429 convertito nella legge 14 giugno 1928, n. 1463), lire 15,000,000.

*Spese per i servizi dell'Ispettorato Generale delle ferrovie, tranvie ed automobili.* — *Spese generali.* — Capitolo 76. Assegni ed indennità temporanea mensile al personale straordinario, avventizio e assimilato, lire 9,000.

Capitolo 77. Indennità di trasferta e competenze al personale straordinario, avventizio e assimilato, lire 10,000.

Capitolo 78. 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, estraneo all'Ispettorato, incaricato di compiere missioni nell'interesse dei servizi dell'Ispettorato stesso, lire 118,000.

Capitolo 79. Retribuzioni a tecnici privati, incaricato della compilazione di progetti e della direzione, assistenza e collaudo dei lavori e compensi a funzionari dell'Amministrazione centrale e dei Circoli ferroviari d'ispezione e a funzionari di altre Amministrazioni dello Stato per la preparazione e direzione della esecuzione e collaudo delle opere pubbliche, lire 30,000.

Capitolo 80. Spese per l'acquisto di autoveicoli, lire 30,000.

*Ferrovie, tranvie, servizi automobilistici e di navigazione.* — Capitolo 81. 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.

Capitolo 82 Annualità trentennali relative a lavori di costruzione delle ferrovie secondarie sicule, liquidate a norma del Regio decreto-legge 8 gennaio 1931, n. 73, convertito nella legge 17 aprile 1931, n. 529, lire 2 milioni 218,377.17.

Capitolo 83. Annualità cinquantennali per l'ammortamento della anticipazione di lire 170,000,000 effettuata dalla Cassa depositi e prestiti al Tesoro a norma dell'articolo 1 del Regio decreto-legge 2 ottobre 1919, n. 1838, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, per il completamento a cura dello Stato di 800 chilometri di nuove ferrovie a scartamento ridotto in Sicilia, lire 7,758,366.66.

*Costruzione di strade ferrate.* — Capitolo 84. Spese per costruzione di strade ferrate in concessione a pagamento non differito, lire 50,000,000.

Capitolo 85. Personale di ruolo — Stipendi ed assegni vari di carattere continuativo, lire 128,000.

Capitolo 86 — Personale di ruolo — Indennità di trasferta, di trasloco ed altre competenze eventuali, lire 47,000.

Capitolo 87. Personale avventizio e straordinario — Assegni, indennità di trasferta e di trasloco, lire 1,810,000.

Capitolo 88. Premi di operosità e di rendimento al personale di ruolo, avventizio e straordinario per lavori eseguiti nell'interesse delle costruzioni ferroviarie, lire 264,000.

Capitolo 89. Sussidi al personale in servizio di ruolo, avventizio e straordinario ed al personale esonerato e alle rispettive famiglie, lire 100,000.

Capitolo 90. Spese di ufficio, manutenzione, riparazione, adattamento ed affitto locali per gli uffici tecnici dipendenti, lire 127,500.

Capitolo 91. Spese relative al servizio degli autoveicoli, lire 212,500.

Capitolo 92. Spese di liti ed arbitraggi e maggiori spese imprevedute per la costruzione di strade ferrate, lire 42,500.

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

a) Spese generali, lire 2,229,200.

b) Debito vitalizio, lire 7,004,000.

c) Spese per la Marina mercantile, lire 5,226,750.

d) Spese per le Capitanerie di porto, lire 15,192,000.

e) Spese per i servizi marittimi, lire 287 milioni 625,000.

f) Spese per la Milizia portuaria, lire 7,301,000.

g) Spese diverse, *per memoria.*

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

a) Spese generali, lire 8,556,400.

b) Debito vitalizio, lire 210,000.

c) Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione lacuale, lire 216,336,700.

Totale del Titolo I — Spesa ordinaria, lire 547,681.050.

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

a) Spese generali, lire 780,500.

b) Spese diverse, lire 15,000,000.

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

a) Spese generali, lire 197,000.

b) Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione, lire 17,976,743.83.

c) Costruzione di strade ferrate, lire 52 milioni 731,500.

Totale del Titolo II. — Spesa straordinaria, lire 86,685,743.83.

Totale della Categoria I (Spese ordinarie e straordinarie), lire 634,366,793.83.

PRESIDENTE. *Riassunto per categorie*. — Categoria I. — Spese effettive (ordinarie e straordinarie), lire 634,366,793.83.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

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

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

#### APPENDICE n. 1.

*Stato di previsione dell'entrata dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936*. — Tabella B. — Titolo I. *Entrata ordinaria*. — Sezione I. *Proventi dei servizi postali*. — Capitolo 1. Proventi del servizio della posta-lettere e dei pacchi, lire 622,000,000.

Capitolo 2. Prodotto della vendita dei rifiuti postali derivanti dalla corrispondenza e dai pacchi e somme nei medesimi rinvenute, lire 25,000.

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 del Regio decreto 15 luglio 1923, n. 1694 e del Regio decreto-legge 3 gennaio 1926, n. 37, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898 — Tasse percepite per duplicazione di libretti di risparmio postali smarriti o distrutti da devolversi a favore dell'Istituto predetto in ragione di un terzo dell'importo ai sensi del Regio decreto-

legge 16 maggio 1926, n. 902, convertito nella legge 7 aprile 1927, n. 491, lire 400,000.

Capitolo 4. Ritenute mensili a carico del personale subalterno per la fornitura della divisa uniforme (Regio decreto-legge 11 giugno 1925, n. 1058, convertito nella legge 27 maggio 1926, n. 900), lire 300,000.

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 11,000,000.

Capitolo 7. Entrate eventuali e diverse dei servizi postali, lire 5,200,000.

Capitolo 8. Proventi del servizio vaglia postali, lire 30,000,000.

Capitolo 9. Proventi del servizio dei conti correnti e degli assegni postali, lire 23,500,000.

Sezione II. *Proventi del telegrafo*. — Capitolo 10. Telegrafi, lire 100,000,000.

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 8,500,000.

Capitolo 13. Entrate eventuali e diverse dei servizi del telegrafo, lire 1,100,000.

Capitolo 14. Proventi radiotelegrafici, lire 1,200,000.

Capitolo 15. Proventi del servizio di radioaudizione circolare (Regio decreto-legge 23 dicembre 1925, n. 1917, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562), lire 1,900,000.

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 25,500,000.

Capitolo 17. Rimborso della Cassa depositi e prestiti per il servizio dei buoni fruttiferi postali, lire 2,600,000.

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 impreviste (Regio decreto-legge n. 520 del 23 aprile 1925, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, articolo 21), *per memoria*.

Capitolo 20. Ritenuta sei per cento in conto pensioni, sugli stipendi e le pensioni degli



impiegati ed agenti delle poste, telegrafi e telefoni, lire 15,000,000.

Capitolo 21. Rimborso da parte dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici della spesa per pensioni relative al personale telefonico passato alle dipendenze dei concessionari di zona, lire 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 7,000,000.

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 6,000,000.

Capitolo 24. Affitti dovuti dai locatari delle case economiche ai sensi del Regio decreto-legge 30 dicembre 1926, n. 2243, convertito nella legge 18 dicembre 1927, n. 2426, lire 2,200,000.

Capitolo 25. Economie accertate nella gestione dei residui passivi e da versare al Tesoro ad integrazione dell'avanzo netto degli esercizi precedenti, lire 15,000,000.

Totale del Titolo I — Entrata ordinaria, lire 895,875,000.

Titolo II. *Entrata straordinaria*. — Capitolo 26. Somme prelevate dalla parte ordinaria del bilancio della spesa dell'Azienda autonoma delle poste e telegrafi per l'acquisto o la costruzione, adattamento ed ampliamento di edifici ad uso dei servizi postali e telegrafici, 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-legge 30 dicembre 1926, numero 2243, convertito nella legge 18 dicembre 1927, n. 2426, e articolo 2 del Regio decreto-legge 8 ottobre 1931, n. 1284, convertito nella legge 21 dicembre 1931, n. 1636) (ultima delle dieci rate), *per memoria*.

Totale del Titolo II — Entrata straordinaria, lire 25,000,000.

Titolo III. *Partite di giro*. — Capitolo 28. Prodotto della vendita dei francobolli applicati sui cartellini per il piccolo risparmio, mediante l'acquisto di buoni postali fruttiferi da parte degli iscritti ai diversi dopo-lavoro (Regio decreto 23 giugno 1930, n. 980), lire 250 mila.

Capitolo 29. Imposte, tasse e ritenute erariali su stipendi e compensi vari al personale e su pagamenti a terzi, lire 45,000,000.

Totale del Titolo III, lire 45,250,000.

PRESIDENTE. *Riassunto*. — Titolo I. *Entrata ordinaria*. — Sezione 1ª. Proventi dei servizi postali, lire 692,675,000.

Sezione 2ª. Proventi del telegrafo, lire 113 milioni 700,000.

Sezione 3ª. Proventi vari, lire 89,500,000.

Totale del Titolo I — Entrata ordinaria, lire 895,875,000.

Titolo II — Entrata straordinaria, lire 25 milioni.

Titolo III — Partite di giro, lire 45,250,000.

Totale generale dell'entrata, lire 966 milioni 125,000.

Pongo a partito questo totale.

(*E approvato*).

Passiamo allo stato di previsione della spesa.

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

*Stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1935 al 30 giugno 1936*. — 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 280,000,000.

Capitolo 2. Avventizi e loro assimilati — Personale con contratto a termine — Retribuzioni di prestazioni temporanee — Retribuzioni ai supplenti presso il Ministero, le Direzioni e gli uffici principali, lire 26,500,000.

Capitolo 3. Compensi per maggiori prestazioni oltre il normale orario d'ufficio nei servizi esecutivi e per lavori a cottimo, lire 23 milioni 100,000.

Capitolo 4. Premi di operosità e di rendimento al personale meritevole addetto ai servizi amministrativi centrali e provinciali (articolo 63 del Regio decreto 30 settembre 1922, n. 1290, e articolo 122 del Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3084) e a quello di altre Amministrazioni, lire 1,300,000.

Capitolo 5. Spesa per la corresponsione delle indennità annue, di presenza, di trasferta e di viaggio ai componenti del Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi ed al Direttore generale dell'Azienda stessa, stabilite dai Regi decreti 22 agosto 1925, nn. 1561 e 1562, lire 122,000.

Capitolo 6. Compensi per incarichi, studi e servizi speciali ad estranei all'Amministrazione, lire 30,000.

Capitolo 7. 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 8. Indennità per missioni e per visite d'ispezione, lire 5,505,000.

Capitolo 9. Indennità di tramutamento, lire 400,000.

Capitolo 10. 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 (articoli 38 e 39 del Regio decreto-legge 14 gennaio 1926, n. 99, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898) — 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 245,000.

Capitolo 11. 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 100,000.

Capitolo 12. 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 13. 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 10,700,000.

Capitolo 14. Corresponsione del prezzo del cambio al personale addetto agli uffici di confine e agli uffici italiani all'estero (Regio decreto-legge 22 gennaio 1922, n. 91, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473 e Regio decreto 4 maggio 1931, n. 541), lire 40,000.

Capitolo 15. Sussidio annuo dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi all'Istituto di assicurazione e previdenza per i postelegrafonici (articolo 3 del decreto luogotenenziale 12 giugno 1919, n. 1042, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562 e articolo 1º del Regio decreto-legge 22 dicembre 1930, n. 1739, convertito nella legge 17 aprile 1931, n. 452), lire 15,000.

Capitolo 16. Rimborso all'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 380,000.

Capitolo 17. Versamento all'Istituto di assicurazione e previdenza per i postelegrafonici della metà delle ammende pecuniarie applicate al personale postelegrafico della metà delle penali inflitte ai titolari degli uffici di 1ª classe, ai ricevitori postelegrafici ed agli agenti rurali e del terzo delle tasse percepite per duplicazione di libretti di risparmio postali smarriti o distrutti ai sensi rispettivamente del Regio decreto 15 luglio 1923, n. 1694, Regio decreto-legge 3 gennaio 1926, n. 37, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898 e Regio decreto-legge 16 maggio 1926, n. 902, convertito nella legge 7 aprile 1927, n. 491, lire 200,000.

Capitolo 18. 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 19. Spese varie per la Milizia postelegrafica (Regio decreto-legge 16 luglio 1925, n. 1466, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562 e legge 8 luglio 1929, n. 1373), lire 1 milione 500,000.

Capitolo 20. 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-legge 9 luglio 1926, n. 1271, convertito nella legge 16 giugno 1927, n. 1081, modificato dal Regio decreto 12 agosto 1927, n. 1565, lire 760,000.

§ 2. *Debito vitalizio*. — Capitolo 21. Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 76,000,000.

Capitolo 22. Indennità per una sola volta, invece di pensione, ai termini degli articoli 3, 4 e 10 del Regio decreto-legge 23 ottobre 1919, n. 1970, convertito nella legge 21 agosto 1921, n. 1144, sulle pensioni civili, modificati dall'articolo 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed assegni congeneri legalmente dovuti, lire 700,000.

Capitolo 23. Assegno temporaneo mensile ai funzionari ed agenti già appartenenti alla Amministrazione postelegrafica ed alle loro famiglie, provvisti di pensione (Regio decreto 31 luglio 1919, n. 1304, legge 26 dicembre 1920, n. 1827, Regio decreto-legge 29 dicembre 1921, n. 1964, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, e Regio decreto-legge 23 ottobre 1927, n. 1966, convertito nella legge 14 giugno 1928, n. 1326), lire 11,000,000.

Sezione II. *Stanziamanti propri dei servizi postali*. — § 1. *Servizi postali*. — Capitolo 24.

Indennità per servizio prestato in tempo di notte, lire 5,200,000.

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

Capitolo 26. Pubblicazioni e rilegature per la biblioteca della Direzione generale delle poste e telegrafi, lire 13,000.

Capitolo 27. Retribuzioni ordinarie per i servizi rurali (*Spese fisse*), lire 36,100,000.

Capitolo 28. Spese complementari e straordinarie per i servizi rurali, lire 1,250,000.

Capitolo 29. Sussidi al personale dei servizi rurali, lire 390,000.

Capitolo 30. 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 38 milioni 925,000.

Capitolo 31. 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 32. 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 o che eseguono speciali servizi regolati da apposite convenzioni — Trasporti con il treno di lusso Simplon Orient Express — Scorta armata dei dispacci relativi al movimento dei fondi, lire 5,220,000.

Capitolo 33. Contributo nelle spese dei servizi marittimi, lire 15,000,000.

Capitolo 34. 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 26,000,000.

Capitolo 35. Esercizio e manutenzione della posta pneumatica urbana — Spostamento di stazioni — Prolungamento di linee — Variazioni di tracciato — Costruzione di collegamenti pneumatici nell'interno degli uffici postali, lire 3,800,000.

Capitolo 36. Spese per il trasporto degli effetti postali sulle linee di navigazione aerea, lire 1,000,000.

Capitolo 37. Spese per la vigilanza alle casse ed agli uffici principali provinciali, lire 10,000.

Capitolo 38. Indennità al personale che presta servizio negli uffici ambulanti e natanti ed ai messaggeri postali — Indennità al personale addetto agli uffici postali presso le stazioni ferroviarie e gli scali marittimi, lire 6 milioni 905,000.

Capitolo 39. Premio per la vendita di cartevalori postali esclusi i segnatasse, lire 4 milioni 828,000.

Capitolo 40. Indennità eventuali cui può essere tenuta l'Amministrazione per la perdita di corrispondenze raccomandate, di lettere assicurate e per le perdite derivanti dal servizio dei pacchi — Rimborsi eventuali in dipendenza di frodi o danni subiti da privati o dalla stessa Amministrazione per i servizi dei vaglia, e dei conti correnti e assegni postali e delle riscossioni per conto di terzi, lire 440,000.

Capitolo 41. 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 ufficiali 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 4,500,000.

Capitolo 42. 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 43. 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 2,000,000.

Capitolo 44. Abbuoni e rimborsi diversi relativi ai servizi postali — Restituzione di somme indebitamente percepite dall'Amministrazione, lire 1,800,000.

§ 2. *Servizio dei risparmi.* — Capitolo 45. 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 60,000.

Capitolo 46. Rimborsi eventuali cui può essere tenuta l'Amministrazione in dipendenza di frodi e di danni di altra natura, inerenti al servizio delle Casse di risparmio postali e gestioni annesse, lire 1,000,000.

Capitolo 47. Versamento alla Cassa dei depositi e prestiti delle somme recuperate per

frodi e danni di altra natura inerenti al servizio dei risparmi postali, lire 80,000.

Capitolo 48. 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 2,100,000.

Capitolo 49. 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-legge 21 aprile 1927, n. 686, convertito nella legge 29 marzo 1928, n. 717), lire 425,000.

Capitolo 50 — Compensi ai ricevitori postali degli uffici nei quali si sia verificata, per il servizio dei risparmi, una eccedenza dei depositi sui rimborsi da corrispondersi in ragione del 2,5 per mille sull'eccedenza stessa (articolo 3 del Regio decreto-legge 21 aprile 1927, n. 686, convertito nella legge 29 marzo 1928, n. 717), per memoria.

Sezione III. *Stanziamenti propri del servizio dei telegrafi.* — Capitolo 51. Indennità per servizio telegrafico in tempo di notte ed eventuale semaforico, lire 1,900,000.

Capitolo 52. Spesa per la corresponsione dei premi per superlavoro ai telegrafisti scelti ed ai dirigenti e capi gruppo di apparati speciali, lire 500,000.

Capitolo 53. Spese di liti, lire 10,000.

Capitolo 54. Pagamenti e rimborsi alle Amministrazioni estere, all'Azienda di Stato per i servizi telefonici ed alle Compagnie e Società private italiane ed estere per lo scambio della corrispondenza telegrafica, radiotelegrafica, telefonica e fototelegrafica — Spese di cambio, lire 17,000,000.

Capitolo 55. 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 24,000,000.

Capitolo 56. Abbuoni e rimborsi diversi relativi ai servizi telegrafici, lire 150,000.

Capitolo 57. Spesa di esercizio e di manutenzione degli uffici dei telegrafi, e degli uffici fono-telegrafici comunali; acquisto, riparazione e trasporto di apparati, di materiale tecnico di uso e di consumo per l'esercizio degli uffici e per la manutenzione degli apparati, di utensili per uffici ed officine; relativa mano d'opera sussidiaria e dazio di confine — Spese per la manutenzione delle batterie di pile e degli impianti pneumatici interni inerenti al-

l'esercizio degli uffici telegrafici — Indennità per sciupio di indumenti agli agenti addetti alla manutenzione delle batterie di pile, di accumulatori e degli impianti di energia elettrica — Spese per pubblicazioni tecniche per uso degli uffici telegrafici; temporanea occupazione di locali per deposito di apparati e materiali per uffici — Acquisto di insegne per gli uffici telegrafici e per quelli dei circoli di costruzioni; placche per i berretti dei fattorini telegrafici di prima nomina e bolgette per fattorini, lire 4,300,000.

Capitolo 58. Manutenzione della rete telegrafica e telefonica — Acquisti, trasporti, dazi sui materiali — Acquisto di pubblicazioni tecniche ed apparecchi per sperimento delle linee — Mano d'opera sussidiaria — Indennizzi e spese per danni — Compensi da corrispondersi una volta tanto per servitù e tacitazione completa degli interessati — Occupazione di locali ed aree e spese di locomozioni — Spese di illuminazione e acqua per casotti raccordo di cavi telegrafici, lire 8,500,000.

Capitolo 59. Miglioramento graduale della rete telegrafica secondaria — Costruzione di nuove linee e posa di nuovi fili, lire 250,000.

Capitolo 60. Acquisto di materiali a reintegro di quelli prelevati dai depositi per l'esecuzione dei lavori fuori bilancio e per conto di terzi, lire 1,000,000.

Capitolo 61. Spese per la manutenzione di cordoncini 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 2,000,000.

Capitolo 62. Spese per impianto, esercizio e manutenzione di stazioni radio-elettriche; acquisto di apparati o parti di essi, strumenti di misura e di controllo — Spese per compensi da corrispondersi al personale militare della Regia marina adibito al servizio radiotelegrafico pubblico — Trasporto di materiale radio-elettrico e dazio di confine — Spese per la istruzione del personale e per acquisto di pubblicazioni interessanti i servizi radioelettrici — Contributi a favore del Consiglio nazionale delle ricerche e di altri enti dello Stato nell'interesse dei servizi radioelettrici, lire 1,015,000.

Capitolo 63. Contributo dell'Amministrazione postale telegrafica all'Ente radiorurale per la diffusione della radiofonia nelle campagne (articolo 5 legge 15 giugno 1933, n. 791), lire 330,000.

Capitolo 64. 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 130,000.

Capitolo 65. 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 di impianti di ricevitorie telegrafiche e fono-telegrafiche, lire 1,000,000.

Capitolo 66. Spese per collegamenti di Enti pubblici e privati con gli uffici telegrafici e telefonici centrali delle città principali adibiti allo scambio dei telegrammi per mezzo di apparati telescrittori, lire 50,000.

Capitolo 67. Contributo dell'Amministrazione telegrafica italiana alle spese per le conferenze e comitati telegrafici e radiotelegrafici internazionali, lire 10,000.

Capitolo 68. Spese per l'esecuzione dei lavori di spostamento e di sistemazione delle linee telegrafiche in dipendenza della elettrificazione delle ferrovie dello Stato (Regio decreto-legge 2 settembre 1923, n. 2142, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473), lire 8,000,000.

Capitolo 69. 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*), lire 857,237.12.

Sezione IV. § 1. *Stanziamenti comuni ai servizi postali e telegrafici*. — Capitolo 70. Indennità ai membri delle Commissioni per il personale delle ricevitorie; spese varie inerenti alle Commissioni stesse, lire 50,000.

Capitolo 71. Assegni fissi per spese di servizio ai direttori provinciali, ai direttori dei circoli di costruzioni ed ai titolari degli uffici principali (*Spese fisse*), lire 484,000.

Capitolo 72. Spese di illuminazione, forza motrice, riscaldamento, aereazione, acqua, oggetti di cancelleria, trasporto e facchinaggio, assicurazione incendi 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 73. 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 capiativi, stampati speciali e trasporto stampati, lire 2,040,000.

Capitolo 74. Rimborso al Provveditorato generale dello Stato delle spese per registri, carta, moduli, stampa eseguiti dall'Istituto poligrafico, lire 5,575,000.

Capitolo 75. Spese per bollo straordinario di cambiali e per tasse di registro, lire 25,000.

Capitolo 76. Imposte erariali, sovrainposte comunali e provinciali e contributi locali vari gravanti sugli stabili di proprietà dell'Azienda postale-telegrafica, lire 600,000.

Capitolo 77. Istruzione al personale — Premi d'incoraggiamento al personale telegrafico per perfezionarsi nell'uso degli apparati speciali — Acquisto, manutenzione e riparazione di apparati ed accessori, di macchinari, di pubblicazioni, disegni ed altro materiale didattico, di strumenti di misura e di mobili — Spese per illuminazione e riscaldamento — Sussidi e premi alle scuole private di telegrafia e radiotelegrafia — Spese per le scuole postali pratiche di smistamento e relativi premi d'incoraggiamento — Spese per l'istruzione pratica di lingue estere al personale — Contributo per l'istruzione professionale media, lire 40,000.

Capitolo 78. Retribuzione al personale delle ricevitorie, degli uffici di 1ª classe e delle agenzie, compreso il compenso per i servizi accessori di recapito delle corrispondenze e di procacciato affidati ai titolari (*Spese fisse*), lire 106 milioni 860,000.

Capitolo 79. 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 1,636,000.

Capitolo 80. 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 81. Versamento all'Istituto d'assicurazione e previdenza per i posteografonici della quota di concorso nelle spese dell'Istituto medesimo da parte dell'Amministrazione po-

ste e telegrafi (articolo 23 del Regio decreto-legge 3 gennaio 1926, n. 37, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898), lire 500,000.

Capitolo 82. Versamento all'Istituto di assicurazione e previdenza per i postelettroniche 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 83. Concorso dell'Amministrazione nella spesa degli uffici internazionali, postale e telegrafico, a Berna — Acquisti di pubblicazioni estere interessanti i servizi postale-telegrafico amministrativi internazionali — Acquisto di buoni risposta, lire 150,000.

Capitolo 84. Trasporto di agenti dei servizi postali e telegrafici sui tramvays-omnibus e sulle ferrovie metropolitane (*Spese fisse*), lire 1,350,000.

Capitolo 85. Contributo a carico dell'Amministrazione quale datrice di lavoro, per la assicurazione obbligatoria contro la invalidità, la vecchiaia, la disoccupazione e la tubercolosi (Regi decreti nn. 3184 e 3158 del 30 dicembre 1923, e Regio decreto-legge 27 ottobre 1927, n. 2055, convertito nella legge 20 maggio 1928, n. 1132) — 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 1928, n. 2226, lire 3,050,000.

Capitolo 86. 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, cisterne e padiglioni in muratura o con altri sistemi — Armadi per materiali ed utensili per guardafili, lire 4 milioni 270,000.

Capitolo 87. Spese casuali, lire 30,000.

Capitolo 88. Contributo nelle spese dell'Istituto centrale di statistica (articolo 3 del Regio decreto-legge 27 maggio 1929, n. 1285, convertito nella legge 21 dicembre 1929, n. 2238), lire 3,000.

Capitolo 89. Contributo annuo a favore della Commissione centrale per l'esame delle invenzioni (Regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1603, convertito nella legge 25 gennaio 1934, n. 128), lire 10,000.

Capitolo 90. Fitti di locali di proprietà privata (*Spese fisse*), lire 4,600,000.

Capitolo 91. Fitti per locali provvisori, in circostanze straordinarie, lire 59,000.

Capitolo 92. Spese per la gestione delle case economiche da concedersi in affitto al personale dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi e a quello dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, da rimborsare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato (articolo 8 del Regio decreto-legge 30 dicembre 1926, numero 2243, convertito nella legge 18 dicembre 1927, n. 2426), lire 480,000.

Capitolo 93. Spese per il funzionamento dell'Istituto sperimentale Sezione postale-telegrafica-telefonica, lire 100,000.

Capitolo 94. Spese per il funzionamento della scuola superiore di telegrafia e telefonia (articolo 11 del Regio decreto 19 agosto 1923, n. 2483), lire 45,000.

Capitolo 95. 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* - 32ª delle trentacinque annualità), lire 65,000.

Capitolo 96. 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* - 19ª delle venti annualità), lire 26,268.

Capitolo 97. Somma da inscrivere nella parte straordinaria del bilancio dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per l'acquisto e la costruzione, l'adattamento e l'ampliamento di edifici ad uso dei servizi postali e telegrafici, lire 25,000,000.

Capitolo 98. Interessi da corrispondere alla Cassa depositi e prestiti sulle anticipazioni somministrate all'Amministrazione delle poste e telegrafi per la costruzione di edifici postali-telegrafici a norma dell'articolo 1 del Regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1327, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1710, lire 500,000.

Capitolo 99. Versamento al Tesoro delle rate dovute all'Amministrazione postale-telegrafica dalla Società Italo-Radio per la cessione del Centro radio-telegrafico di Torrenova fornito dalla Germania in conto debiti di guerra (9ª e 10ª delle 55 semestralità), lire 400,000.

Capitolo 100. Versamento a costituzione del fondo di riserva per le spese imprevedute a norma del Regio decreto-legge 23 aprile 1925, nu-

mero 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, *per memoria*.

§ 2. *Avanzo di gestione*. — Capitolo 101. Avanzo della gestione (articolo 15 del Regio decreto-legge 23 aprile 1925, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597):

1°) Quota da versarsi al Tesoro, lire 56 milioni 096,494.88.

2°) Quota prelevata a favore della parte straordinaria del bilancio (Regio decreto-legge 30 dicembre 1926, n. 2243, convertito nella legge 18 dicembre 1927, n. 2426, e articolo 2 del Regio decreto-legge 8 ottobre 1931, n. 1284, convertito nella legge 18 dicembre 1931, numero 1636), *per memoria*.

Totale del Titolo I — Spesa ordinaria, lire 895,875,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Sezione I. *Assegnazioni straordinarie*. — Capitolo 102. Assegnazione straordinaria per l'acquisto, o per la costruzione di edifici ad uso dei servizi postali e telegrafici del Regno, per il loro arredamento nonché per l'adattamento e l'ampliamento di quelli come sopra acquistati (Regio decreto-legge 1° luglio 1926, numero 1209, convertito nella legge 16 giugno 1927, n. 1009 — ultima delle 10 rate; legge 26 maggio 1930, n. 694 — 6<sup>a</sup> delle 10 rate; Regio decreto-legge 8 ottobre 1931, n. 1284, convertito nella legge 21 dicembre 1931, n. 1636 — 5<sup>a</sup> delle 8 rate), lire 12,200,000.

Capitolo 103. Rimborso alla Cassa depositi e prestiti dell'anticipazione concessa per la costruzione e l'arredamento di edifici ad uso dei servizi postali e telegrafici (Regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1327, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1710 — 2<sup>a</sup> delle sei rate), lire 12,800,000.

Capitolo 104. Assegnazione straordinaria per l'acquisto o la costruzione di case economiche per il personale postelegrafonico (Regio decreto-legge 30 dicembre 1926, n. 2243, convertito nella legge 18 dicembre 1927, n. 2426, e articolo 2 del Regio decreto-legge 8 ottobre 1931, n. 1284, convertito nella legge 21 dicembre 1931, n. 1636) (ultima delle 10 rate), *per memoria*.

Totale del Titolo II, lire 25,000,000.

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 250,000.

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

Totale del Titolo III, lire 45,250,000.

PRESIDENTE. *Riassunto*. — Titolo I. *Parte ordinaria*. — Sezione I. § 1. Stipendi, retribuzioni, compensi e indennità varie al personale dei servizi postali e dei telegrafi, lire 352,822,000.

§ 2. Debito vitalizio, lire 87,700,000.

Sezione II. Stanziamenti propri dei servizi postali:

§ 1. Servizi postali, lire 160,641,000.

§ 2. Servizio dei risparmi, lire 3,665,000.

§ 3. Servizio dei conti correnti e degli assegni postali, nulla.

Sezione III. Stanziamenti propri del servizio dei telegrafi, lire 71,002,237.12.

Sezione IV. § 1. Stanziamenti comuni ai servizi postali e telegrafici, lire 163,948,268.

§ 2. Avanzo di gestione, lire 56,096,494.88.

Totale del Titolo I. — Spesa ordinaria, lire 895,875,000.

Titolo II. *Parte straordinaria*. — Sezione I. assegnazioni straordinarie, lire 25,000,000.

Titolo III. Partite di giro, lire 45,250,000.

Totale generale della spesa, lire 966,125,000.

Pongo a partito questo totale.

(*E approvato*).

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

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

#### APPENDICE n. 2.

*Stato di previsione dell'entrata dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936*. — Tabella D. — Titolo I. *Parte ordinaria*. — Sezione I. *Proventi dei servizi telefonici*. — Capitolo 1. Proventi delle linee telefoniche interurbane, lire 63,500,000.

Capitolo 2. Proventi derivanti dall'affitto di linee telefoniche aeree ed in cavo, lire 1 milione 970,000.

Capitolo 3. Canoni per cessioni di traffico interprovinciale alle Società concessionarie delle cinque zone telefoniche, lire 3,200,000.

Capitolo 4. Canoni dovuti dai concessionari di reti telefoniche urbane e di linee interurbane — Canoni dovuti per concessioni di linee private, lire 21,500,000.

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 700,000.

Capitolo 7. Trattenuite al personale per il contributo da esso dovuto per le assicurazioni

di cui all'articolo 10 del Regio decreto-legge n. 884 del 14 giugno 1925, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, lire 150,000.

Capitolo 8. Rimborso da parte dei concessionari di zona del prezzo relativo agli impianti telefonici da cedere in virtù dell'articolo 25 della convenzione, *per memoria*.

Capitolo 9. Ritenuta 6 per cento in conto pensioni versata dal personale telefonico che ha chiesto l'applicazione del Regio decreto 20 maggio 1926, n. 871, *per memoria*.

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

Totale del Titolo I, lire 91,070,000.

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-legge 14 giugno 1925, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562 — undecimo delle 20 annualità), lire 21 milioni 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 1,250,000.

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-legge 28 maggio 1925, n. 897, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, e legge 3 luglio 1930, numero 945 — ultima delle sei rate), lire 11 milioni.

Totale del Titolo II, lire 33,750,000.

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

Sezione I. Proventi dei servizi telefonici, lire 90,220,000.

Sezione II. Proventi vari, lire 850,000.

Totale del Titolo I, lire 91,070,000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 33 milioni 750,000.

Totale generale dell'entrata, lire 124 milioni 820,000.

Pongo a partito questo totale.

(*E approvato*).

Passiamo allo stato di previsione della spesa.

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

*Stato di previsione della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936*. — Tabella E. — Titolo I. *Parte ordinaria*. — Sezione I. *Spese di personale*. —

Capitolo 1. Stipendi, aggiunta di famiglia, paghe giornaliere, caro-viveri e indennità di servizio, lire 6,120,000.

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 300,000.

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 264,000.

Capitolo 5. Premio al personale di commutazione per intensificazione del traffico (articolo 4 del Regio decreto 3 gennaio 1926, n. 88), lire 1,320,000.

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-legge 23 ottobre 1919, n. 1970, convertito nella legge 21 agosto 1921, n. 1144, sulle pensioni civili, modificati dall'articolo 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480; degli articoli 8 e 9 del Regio decreto-legge n. 1460 del 25 settembre 1924, convertito nella legge 10 dicembre 1925, n. 2210; 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 100,000.

Capitolo 9. Indennità per servizio di notte, lire 525,000.

Capitolo 10. Retribuzione al personale diurnista, lire 3,315,000.

Capitolo 11. Competenze al personale di altre Amministrazioni comandato presso la Azienda, lire 92,000.

Capitolo 12. Contributo a carico dell'Azienda e degli assicurati per assicurare il personale a stipendio e quello a paga giornaliera di cui all'articolo 10 del Regio decreto-legge n. 884 del 14 giugno 1925, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, ed il personale diurnista, in conformità delle norme contenute nei



Regi decreti nn. 3158 e 3184 del 30 dicembre 1923, e relativi regolamenti, lire 737,700.

Capitolo 13. Contributo a carico dell'Azienda per indennità da corrispondersi in caso di infortuni sul lavoro, lire 60,000.

Sezione II. § 1<sup>o</sup>. *Spese d'esercizio.* — Capitolo 14. Spese di Ufficio — Spese di adattamento e di manutenzione di locali destinati ad uffici, a centrali interurbane, a stazioni amplificatrici; di manutenzione degli stabili ceduti in uso alle Società concessionarie di zona — Acquisto e manutenzione di mobili e arredi — Aereazione, acqua, illuminazione, gas, ascensore, riscaldamento, campanelli elettrici, pulizia locali; retribuzione al personale addetto a bassi servizi — Acquisto di macchine da scrivere, calcolatrici, di cancelleria, di stampati e di pubblicazioni; rilegature; locomozione; postali-telegrafiche e telefoniche; visite medico fiscali; medicinali — Uniformi al personale subalterno e vestaglie al personale femminile, lire 1,500,000.

Capitolo 15. Contributo all'Istituto centrale di statistica (articolo 3 del Regio decreto-legge 27 maggio 1929, n. 1285, convertito nella legge 21 dicembre 1929, n. 2238), lire 2,000.

Capitolo 16. Rimborsi per lo scambio della corrispondenza telefonica e spese inerenti, lire 3,800,000.

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 30,000.

Capitolo 19. Interessi sui mutui concessi alle provincie ai sensi del decreto luogotenenziale del 9 febbraio 1919, n. 243, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, modificato dal Regio decreto-legge 4 novembre 1919, numero 2324, convertito nella legge 17 aprile 1925, u. 473, e dal regolamento 29 febbraio 1920, n. 332, lire 650,000.

Capitolo 20. Spese di liti, lire 13,000.

Capitolo 21. Spese per fitto di locali di proprietà privata, lire 307,505.

Capitolo 22. Spesa di manutenzione ordinaria della rete telefonica nazionale in cavi sotterranei — Spese per manutenzione tecnica 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 — For-

nitura 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 — 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 1<sup>o</sup> luglio 1906, n. 302, lire 7,500,000.

Capitolo 23. Spesa di manutenzione straordinaria della rete telefonica nazionale in cavi sotterranei, lire 300,000.

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 7,400,000.

Capitolo 25 — Spese casuali, lire 9,000.

Capitolo 26. Spese per l'esercizio, da parte dei concessionari, di uffici e di linee interurbane di proprietà dell'Azienda — Rimborsi agli stessi concessionari per prestazioni d'opera in conseguenza della unificazione dei servizi in taluni uffici interurbani gestiti direttamente dall'Azienda, lire 1,670,000.

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 40,000.

Capitolo 29. Annualità dovuta allo Stato per ammortamento ed interessi sulle somme somministrate per spese straordinarie di carattere patrimoniale, lire 30,000,000.

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 (21<sup>a</sup> 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. Spese di pubblicità per promuovere l'incremento del servizio telefonico interurbano, lire 1,500,000.

Capitolo 33. Versamento del dieci per cento dell'avanzo per la costituzione del fondo di riserva, *per memoria*.

§ 2. *Avanzo di gestione*. — Capitolo 34. Versamento al Tesoro dell'avanzo netto dell'esercizio, lire 3,706,619.72.

Totale del Titolo I, lire 91,070,000.

Titolo II. *Parte straordinaria*. — Capitolo 35. 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-legge 28 maggio 1925, n. 897, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, e leggi 17 giugno 1929, n. 1029, 3 luglio 1930, n. 945), lire 10,600,000.

Capitolo 36. 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 radiotelefoniche fra il continente e la Sardegna (Regio decreto-legge 28 maggio 1925, n. 897, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, e leggi 17 giugno 1929, numero 1029, 3 luglio 1930, n. 945), lire 400,000.

Capitolo 37. Versamento al Tesoro dell'annualità dovuta dai concessionari di zona per il pagamento degli impianti telefonici e delle scorte, nonchè dei canoni di affitto per l'uso degli stabili demaniali, lire 22,750,000.

Totale del Titolo II, lire 33,750,000.

PRESIDENTE. *Riassunto della spesa*. — Titolo I. *Parte ordinaria*. — Sezione I. Spese di personale, lire 29,578,700.

Sezione II:

§ 1. Spese di esercizio, lire 57,784,680.28.

§ 2. Avanzo di gestione, lire 3,706,619.72.

Totale del Titolo I. *Parte ordinaria*, lire 91,070,000.

Titolo II. *Parte straordinaria*, lire 33 milioni 750,000.

Totale generale della spesa, lire 124 milioni 820,000.

Pongo a partito questo totale.

(*E approvato*).

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

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

APPENDICE n. 3.

*Stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936*. — 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, lire 2,575,900,000. (A. Viaggiatori, lire 1,045,000,000; B. Bagagli e cani, lire 28,000,000; C. Merci a grande velocità, lire 290,000,000; D. Merci a piccola velocità, lire 1,212,900,000).

Capitolo 2. Prodotti delle ferrovie secondarie Sicule, lire 4,100,000. (A. Viaggiatori, lire 2,100,000; B. Bagagli e cani, lire 25,000; C. Merci a grande velocità, lire 190,000; D. Merci a piccola velocità, lire 1,785,000).

§ 2. *Introiti indiretti dell'esercizio*. — Capitolo 3. Redditi patrimoniali, lire 27,500,000. (A. Pigioncini di locali, lire 15,600,000; B. Affitto di terreni, di aree di deposito e vendita di prodotti del suolo, lire 2,000,000; C. Concessioni di caffè, spacci e affitti relativi, lire 7 milioni; D. Canoni per pedaggi attraversamenti e accessi speciali, lire 2,500,000; E. Diversi, lire 400,000).

Capitolo 4. Telegrammi privati, lire 1 milione.

Capitolo 5. Noli attivi di materiale 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, lire 14 milioni. (A. Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e per carico e scarico in punti determinati, lire 7,500,000; B. Nolo di materiali diversi, lire 6,500,000).

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

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

Capitolo 9. Utili di magazzino, lire 18 milioni.

§ 3. *Introiti per rimborsi di spesa*. — Capitolo 10. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa, lire 15,500,000. (A. Trasporti per il servizio postale, lire 10,000,000; B. Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto di terzi, lire 5,000,000; C. Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali, lire 400,000; D. Diverse, lire 100,000).

Capitolo 11. Ricuperi di carattere generale, lire 50,000,000. (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 6,000,000; C. Prestazioni per altre ferrovie, lire 300,000; D. Ricuperi di spese giudiziali e contenziose, lire 60,000; E. Ricuperi di spese per il servizio sanitario, lire 1,500,000; F. Ritenute in conto entrate al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato, lire 20,000; G. Ricuperi di spese per le assicurazioni del personale iscritto all'Istituto Nazionale Fascista della previdenza sociale, lire 700,000; H. Ritenute per massa vestiario agli agenti appartenenti alla milizia ferroviaria, lire 2,170,000; I. Ricuperi per il servizio degli autoveicoli, lire 250,000; L. Ricuperi diversi, lire 13,000,000).

Capitolo 12. Ricuperi dei Servizi, lire 22 milioni.

Capitolo 13. Introiti a rimborso di spesa 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 10,500,000.

Capitolo 15. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese per le stazioni di uso comune, lire 9,200,000.

Capitolo 16. Compensi dovuti da Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine, lire 5,600,000.

Capitolo 17. Interessi a carico della gestione delle case economiche pei capitali forniti dall'Amministrazione (articolo 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553, e Regio decreto-legge 4 novembre 1926, n. 2269, convertito nella legge 22 dicembre 1927, n. 2688), lire 17,100,000.

Capitolo 18. Canone a carico del « Dopolavoro 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 26,000,000.

§ 4. *Entrate eventuali.* — Capitolo 20. Proventi eventuali), lire 37,000,000. (A. Interessi sulle somme versate in conto corrente alla Tesoreria centrale, lire 25,000,000; B. Interessi a debito di Ditte, Imprese, Agenzie, ecc, lire 2,500,000; C. Multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori o per inadempimento di patti contrattuali (capitolo n. 59 della spesa), lire 4 milioni; D. Differenze di cambio, *per memoria*; E. Diversi, lire 5,500,000).

Capitolo 21. Prelevamenti dal Fondo di riserva delle spese imprevedute, destinati alla

parte ordinaria (articolo 2, del Regio decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439, convertito nella legge 2 maggio 1926, n. 898, e articolo 13 del Regio decreto-legge 30 giugno 1934, n. 1059), *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 900 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 e prevenire danni di forza maggiore (capitolo numero 48 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 26. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori per riparare e 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 numero 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), *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), *per memoria.* (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 e prevenire danni di forza maggiore, *per memoria*; C. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento, *per memoria*; D. Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile, *per memoria.*

*Riassunto delle entrate ordinarie.* — *Entrate d'esercizio.* — Titolo I. *Parte ordinaria.* — Sezione I. *Prodotti del traffico e proventi diversi.* — § 1. Prodotti del traffico, lire 2 miliardi 580,000,000.

§ 2. Introiti indiretti dell'esercizio, lire 78 milioni 100,000.

§ 3. Introiti per rimborsi di spesa, lire 156,500,000.

§ 4. Entrate eventuali, lire 937,000,000.

Totale della Sezione I, lire 3,751,600,000.

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

Totale del Titolo I — Parte ordinaria, lire 3,751,600,000.

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, convertito nella legge 22 dicembre 1932, n. 1888, *per memoria*.

Capitolo 33. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del Tesoro, lire 64,400,000. (A. Lavori patrimoniali, *per memoria*: 1° Rimborsi, concorsi a mutui (capitolo n. 69 della spesa), *per memoria*; 2° Ricavo dalla vendita di beni (capitolo n. 69 della spesa), *per memoria*; 3° Materiali di disfaccimento pertinenti al patrimonio immobiliare e ricavi diversi (capitolo n. 69 della spesa), *per memoria*; 4° Contributo della parte ordinaria per le spese di migliorie alle linee ed agli impianti (capitoli nn. 51 e 71 della spesa), *per memoria*; B. Lavori di elettrificazione delle linee (capitolo n. 70 della spesa), *per memoria*: 1° Rimborsi, concorsi e mutui, *per memoria*; 2° Ricavi, *per memoria*. C. Materiale di esercizio (capitolo n. 68 della spesa), *per memoria*: 1° Versamento a magazzino di materiali di 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 64,400,000: 1° Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento (capitoli nn. 50, 66 e 67 della spesa), lire 64,400,000.

Totale del Titolo II, lire 64,400,000.

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. 72 e 73 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 35. Prelevamenti dal Fondo di riserva delle spese imprevedute per aumento temporaneo delle scorte (articolo 2, comma 1° del

Regio decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439, convertito nella legge 2 maggio 1926, n. 898), *per memoria*.

Capitolo 36. Forniture ai Servizi (capitolo n. 73 della spesa), lire 805,000,000.

Capitolo 37. Ricavi per vendite e accrediti diversi (capitolo n. 73 della spesa), lire 75 milioni.

Capitolo 38. Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso (capitolo n. 74 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 39. Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori (capitolo n. 75 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 40. Prelevamento dal Fondo di assicurazione contro i rischi di mare per i trasporti riguardanti la gestione di magazzino (capitolo n. 76 della spesa), *per memoria*.

§ 2. *Gestione speciale distributori viveri « La Provvida »*. (Regio decreto-legge 5 marzo 1925, n. 342, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597; e Regio decreto 4 febbraio 1932, n. 125). — Capitolo 41. Ricuperi di spese di impianto (capitolo n. 78 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 42. Ricavi della gestione per vendite ed accrediti vari (capitolo n. 79 della spesa), lire 240,000,000. (A. Ricavi per vendite, lire 240,000,000; B. Introiti e ricuperi diversi, *per memoria*; C. Deficienze e simili, *per memoria*).

§ 3. *Officine e scorte*. — Capitolo 43. Corrispettivo dei lavori fatti dalle Officine dipendenti dal Servizio materiale e trazione e dall'industria privata (capitolo n. 80 della spesa), lire 520,000,000. (A. Officine di grande riparazione, lire 259,000,000; B. Officine dei depositi e squadre di rialzo, lire 170,000,000; C. Stabilimenti dell'industria privata, lire 91,000,000).

Capitolo 44. Corrispettivo dei lavori fatti in cantieri e officine diverse e dell'energia prodotta nelle centrali elettriche (capitolo n. 81 della spesa), lire 60,000,000. (A. Officine lavori, lire 15,500,000; B. Cantieri dell'elettrificazione, lire 7,200,000; C. Centrali elettriche, lire 35,500,000; D. Tipolitografia, lire 1 milione 800,000).

Capitolo 45. Materiali di scorta, materie impiegate o scaricate (capitolo n. 82 della spesa), lire 229,000,000. (A. Servizio materiale e trazione, lire 228,000,000: 1° Scorte per le officine di grande riparazione e private e per le officine dei depositi e squadre di rialzo, lire 200,000,000; 2° Scorte fisse per le navi-traghetto dello stretto di Messina, lire 1,500,000; 3° Parco sale montate e carrelli completi, lire 26,500,000. B. Servizio lavori e costruzioni —

Cantieri per i lavori di elettrificazione, lire 1,000,000).

Totale del Titolo III, lire 1,929,000,000.

Titolo IV. *Industrie speciali*. (Regio decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1915, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 561). — Capitolo 46. Sfruttamento boschi in Albania, lire 1,000,000. (A. Ricuperi di spese d'impianto (capitolo n. 83-A della spesa), *per memoria*; B. Ricavi dell'esercizio (capitolo n. 83-B della spesa), lire 1,000,000).

Totale del Titolo IV, lire 1,000,000.

Titolo V. *Gestione del fondo pensioni e sussidi*. (Legge 9 luglio 1908, n. 418 e Regio decreto 23 marzo 1924, n. 498, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473). — Capitolo 47. Ritenute al personale, lire 74,500,000. (A. Ordinarie (lettera *a* dell'articolo 3 e parte prima dell'articolo 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418 e Regio decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2373, convertito in legge con l'articolo 9 della legge 7 aprile 1921, n. 369), lire 72 milioni 400,000. B. Straordinarie (lettera *b* dell'articolo 3 e capoversi primo e secondo dell'articolo 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 1,700,000. C. Riscatti (articolo 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 400,000).

Capitolo 48. Entrate diverse, lire 500,000.

Capitolo 49. Contributi dell'Amministrazione al Fondo pensioni e sussidi (capitolo numero 21 della spesa), lire 416,000,000. (A. Per l'integrazione delle pensioni e sussidi, lire 339,000,000. B. Per caro viveri, lire 77,000,000. C. Per accantonamento in conto capitale, *per memoria*).

Capitolo 50. Ricupero somme anticipate per conto del Tesoro per pagamenti di pensioni provvisorie ad agenti ex gestioni austriache ed agenti provenienti da altre Amministrazioni dello Stato (Regio decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1972, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562) (capitolo n. 87 della spesa), lire 8,500,000.

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

Capitolo 52. Interessi sulle somme costituenti il patrimonio del Fondo pensioni e sussidi, lire 49,200,000.

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. 88 della spesa), lire 7,000.

Totale del Titolo V, lire 549,507,000.

Titolo VI. *Gestione del fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi*. (Regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2529 e Regio decreto-legge 31 gennaio 1924, n. 171, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473). — Capitolo 55. Ritenute ordinarie, lire 50,000.

Capitolo 56. Entrate diverse, *per memoria*.

Capitolo 57. Contributo dell'Amministrazione (capitolo n. 22 della spesa), lire 2,800,000.

Capitolo 58. Interessi sul patrimonio della gestione, lire 250,000.

Totale del Titolo VI, lire 3,100,000.

Titolo VII. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*. (Legge 14 luglio 1907, n. 553).

— *Patrimonio*. — Capitolo 59. Somme mutuate per acquisto e costruzione di case (leggi 14 luglio 1907, n. 553 e 19 giugno 1913, n. 641; Regio decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2350, convertito nella legge 5 ottobre 1920, n. 1432; Regi decreti-legge 3 settembre 1925, n. 1647, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562; 4 novembre 1926, n. 2269, convertito nella legge 2 dicembre 1927, n. 2688, e 6 novembre 1930, n. 1954, convertito nella legge 1° giugno 1931, n. 748; legge 18 giugno 1931, n. 920 e Regio decreto-legge 31 marzo 1932, n. 419, convertito nella legge 8 dicembre 1932, numero 1743) (capitoli nn. 93 e 94 della spesa), lire 500,000.

*Gestione*. — Capitolo 60. Affitti delle case, lire 17,500,000.

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), lire 1,600,000.

Totale del Titolo VII, lire 24,600,000.

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; Regio decreto-legge 23 marzo 1924, numero 499, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473 e 7 febbraio 1926, n. 187, convertito nella legge 25 giugno 1926, n. 1190; Leggi 22 dicembre 1927, n. 2685; 2 giugno 1930, n. 713 ed articolo 1 del Regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314, convertito nella legge 2 marzo 1931, n. 251). — Capitolo 63. Contributo del personale, lire 18,500,000.

Capitolo 64. Multe al personale, lire 1 milione 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-legge 23 marzo 1924, n. 499, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473), lire 2,100,000.

Capitolo 67. Interessi sul Fondo dell'Opera, lire 5,350,000.

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 1,350,000.

Capitolo 70. Entrate diverse ed eventuali, lire 200,000.

Totale del Titolo VIII, lire 28,750,000.

Titolo IX. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni*. (Leggi 30 giugno 1908, n. 335; 25 giugno 1909, n. 372; 13 luglio 1910, n. 444 e Regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314, convertito nella legge 2 marzo 1931, n. 251).

— Capitolo 71. Introiti della gestione (capitolo n. 110 della spesa), lire 17,900,000. (A. Riscossioni per ritenute percentuali sulle cessioni, lire 3,500,000; 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 2,000,000; E. Reintegri al Fondo, lire 8,000,000; F. Avanzo della gestione dei mutui al personale (capitolo n. 112-E della spesa), lire 1,700,000).

Totale del Titolo IX, lire 17,900,000.

Titolo X. *Gestione dei mutui al personale*. (Articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641; Regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314, convertito nella legge 2 marzo 1931, n. 251, e articolo 1 del Regio decreto 29 luglio 1933, numero 1109). — *Patrimonio*. — Capitolo 72. Quote in conto capitale da reimpiegare in mutui (capitolo n. 111 della spesa), lire 83,500,000.

*Gestione*. — Capitolo 73. Introiti della gestione (capitolo n. 112 della spesa), lire 93 milioni 100,000.

Totale del Titolo X, lire 176,600,000.

Titolo XI. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale*. (Legge 6 ottobre 1920, n. 1432, Regi decreti 10 maggio 1923, n. 1224; 12 luglio 1923, n. 1932; 10 settembre 1923, n. 2118; Regio decreto-legge 27 gennaio 1924, n. 203, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, e decreto ministeriale 13 maggio 1929, n. 2624). — *Patrimonio*. — Capitolo 74. Sovvenzioni da parte degli enti mutuanti per erogazioni alle cooperative (capitolo n. 113 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. 114 e 115 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-legge 7 ottobre 1923, n. 2412, convertito nella legge 16 giugno 1927, n. 985) (capitolo n. 116 della spesa), *per memoria*.

Totale del Titolo XI, lire 16,500,000.

Titolo XII. *Gestione per lo sfruttamento dei terreni petroliferi in Albania*. (Regio decreto-legge 8 luglio 1925, n. 1301, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562; leggi 31 dicembre 1928, n. 3150 e 8 maggio 1933, numero 524). — *Patrimonio*. — Capitolo 77. Somme fornite dal Ministero delle finanze per l'impianto della gestione (capitolo n. 117 della spesa), lire 40,000,000.

Capitolo 78. Ricuperi diversi (capitolo numero 117 della spesa), *per memoria*.

*Gestione*. — Capitolo 79. Introiti della gestione e proventi diversi (capitolo n. 118 della spesa), *per memoria*.

Totale del Titolo XII, lire 40,000,000.

Titolo XIII. *Operazioni per conto dei terzi e gestione dei Mandati a disposizione e di anticipazione*. — Capitolo 80. Operazioni attinenti ai trasporti (capitolo n. 119 della spesa), lire 950,000,000.

Capitolo 81. Operazioni attinenti al personale (capitolo n. 120 della spesa), lire 70 milioni.

Capitolo 82. Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati (capitolo n. 121 della spesa), lire 1,600,000,000.

Capitolo 83. Mandati a disposizione e di anticipazione estinti (capitolo n. 122 della spesa), *per memoria*.

Totale del Titolo XIII, lire 2,620,000,000.

Titolo XIV. *Partite di giro*. — Capitolo 84. Tasse erariali e di bollo sui trasporti (capitolo n. 123 della spesa), lire 62,200,000. (A. Tasse erariali, lire 45,700,000; B. Tassa di bollo, lire 16,500,000).

Capitolo 85. Imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (capitolo n. 124 della spesa, lire 165,700,000. (A. Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi, paghe e competenze accessorie, lire 113,000,000; B. Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni e sugli assegni a carico del Fondo pensioni e dell'Opera di Previdenza, lire 43,500,000; C. Tassa di bollo, lire 950,000; D. Imposta complementare sugli stipendi ed altri assegni del personale in servizio, sulle pensioni e sugli assegni a carico del Fondo pensioni, lire 8,250,000).

Capitolo 86. Imposte e tasse ritenute a terzi (capitolo n. 125 della spesa), lire 7,000,000. (A. Imposta di ricchezza mobile, lire 1,000,000; B. Imposta complementare, lire 50,000; C. Tassa di bollo, lire 5,950,000).

Capitolo 87. Ritenute sulle competenze degli avventizi ordinari e corrispondente contributo dell'Amministrazione per l'assicurazione presso l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni (capitolo n. 126 della spesa), *per memoria*.

Totale del Titolo XIV, lire 234,900,000.

PRESIDENTE. *Riassunto dell'entrata*. — Titolo I. Parte ordinaria, lire 3,751,600,000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 64 milioni 400,000.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 3,816,000,000.

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

§ 1. Gestione autonoma dei magazzini, lire 880,000,000.

§ 2. Gestione speciale distributori viveri « La Provvida », lire 240,000,000.

§ 3. Officine e scorte, lire 809,000,000.

Titolo IV. Industrie speciali, lire 1,000,000.

Titolo V. Gestione del Fondo pensioni e sussidi, lire 549,507,000.

Titolo VI. Gestione del Fondo speciale per le pensioni, ecc., lire 3,100,000.

Titolo VII. Gestione delle case economiche per i ferrovieri, lire 24,600,000.

Titolo VIII. Opera di previdenza per gli orfani, ecc., lire 28,750,000.

Titolo IX. Gestione del Fondo di garanzia per le cessioni, lire 17,900,000.

Titolo X. Gestione dei mutui al personale, lire 176,600,000.

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

Titolo XII. Gestione per lo sfruttamento terreni petroliferi, lire 40,000,000.

Titolo XIII. Operazioni per conto di terzi, ecc., lire 2,620,000,000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 5,406,957,000.

Titolo XIV. Partite di giro, lire 234,900,000.

Totale generale dell'entrata, lire 9 miliardi 457,857,000.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

Si dia lettura dello stato di previsione della spesa.

MARCUCCI, Segretario, legge:

*Stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30*

*giugno 1936*. — Tabella G. — Spesa. — Titolo I. Parte ordinaria. — Sezione I. Spese di 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, lire 65,500,000. (A. Uffici centrali ed Uffici distaccati, lire 51 milioni 700,000. B. Magazzini ed agenzie, lire 13,800,000.

Capitolo 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 4,000,000. (A. Uffici centrali ed Uffici distaccati, lire 2,500,000; B. Magazzini ed agenzie, lire 1,500,000.

§ 2. Servizio movimento. — Capitolo 3. Personale, lire 639,000,000. (A. Servizio centrale, Sezioni e reparti, lire 29,500,000; B. Stazioni, lire 449,000,000; C. Depositi del personale viaggiante, lire 160,500,000).

Capitolo 4. Forniture, spese ed acquisti, lire 42,500,000. (A. Servizio centrale, Sezioni e reparti, lire 750,000; B. Stazioni, lire 34 milioni 200,000; C. Depositi del personale viaggiante, lire 1,300,000; D. Convogli, lire 6 milioni 250,000).

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

§ 3. Servizio commerciale e del traffico. —

Capitolo 6. Personale, lire 28,000,000. (A. Servizio centrale, Sezioni e reparti, lire 13,800,000; B. Controlli prodotti, lire 14 milioni 200,000).

Capitolo 7. Forniture, spese ed acquisti, lire 1,000,000. (A. Servizio centrale, Sezioni e reparti, lire 400,000; B. Controlli prodotti, lire 600,000).

Capitolo 8. Indennizzi per perdite, avarie, ritardata resa di spedizioni e passività per tasse di trasporto rimaste totalmente o parzialmente scoperte, lire 3,000,000.

§ 4. Servizio materiale e trazione. — Capitolo 9. Personale, lire 298,000,000. (A. Servizio centrale, Sezioni e reparti, lire 32,000,000; B. Locomozione a vapore (dirigenza e servizio interno dei depositi locomotive e depositi combustibili, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie), lire 190 milioni; C. Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi e personale di condotta), lire 46,000,000; D. Locomozione con carburante (servizio interno dei depositi e guidatori), lire 3,000,000; E. Pulizia, verifica e untura veicoli, lire 27,000,000).

Capitolo 10. Forniture, spese ed acquisti, lire 308,000,000. (A. Servizio centrale, Sezioni e reparti, lire 4,000,000; B. Locomozione e vapore, lire 189,000,000: 1°) Combustibile, lire

166,000,000; 2°) Spese diverse, lire 23,000,000.  
 C. Locomozione elettrica, lire 102,200,000:  
 1°) Energia elettrica per la trazione dei treni, lire 98,000,000; 2°) Spese diverse, lire 4 milioni 200,000; D. Locomozione con carburanti, lire 1,200,000: 1°) Carburanti, lire 1,000,000; 2°) Spese diverse, lire 200,000; E. Locomozione a vapore ed elettrica, lire 11,600,000: 1°) Pulizia ed untura veicoli, lire 7,600,000; 2°) Spese diverse, lire 4,000,000).

Capitolo 11. Manutenzione del materiale rotabile, lire 362,000,000.

§ 5. *Servizio lavori e costruzioni.* — Capitolo 12. Personale, lire 284,000,000. (A. Servizio centrale, Sezioni e reparti, lire 62,000,000; B. Sorveglianze della linea, lire 20,500,000; C. Manutenzione della linea, lire 128,500,000; D. Manutenzione impianti di elettrificazione, lire 33,000,000; E. Operai, lire 40,000,000).

Capitolo 13. Forniture, spese ed acquisti, lire 74,000,000. (A. Servizio centrale, Sezioni e reparti, lire 4,500,000; B. Linea, lire 37 milioni; C. Impianti di elettrificazione, lire 1 milione 500,000; D. Stazioni-Illuminazione, lire 17,000,000; E. Convogli-Illuminazione elettrica, lire 14,000,000).

Capitolo 14. Manutenzione della linea, lire 196,000,000.

§ 6. *Linee secondarie a scartamento ridotto.* (Gruppo Sicilia). — Capitolo 15. Personale, lire 8,200,000. (A. Servizio movimento, lire 1 milione 800,000; B. Servizio commerciale e del traffico, lire 60,000; C. Servizio materiale e trazione, lire 3,000,000; D. Servizio lavori e costruzioni, lire 3,340,000).

Capitolo 16. Forniture, spese ed acquisti, lire 2,700,000. (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, lire 2,000,000; 1°) Combustibile, lire 1,500,000; 2°) Spese diverse, lire 500,000; F. Linea, lire 275,000; G. Indennizzi, lire 5,000).

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

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

§ 7. *Navigazione dello stretto di Messina.* — Capitolo 19. Personale, lire 2,500,000.

Capitolo 20. Forniture, spese ed acquisti.

Capitolo 20. Forniture, spese ed acquisti, lire 3,500,000. (A. Combustibile, lire 1,200,000; B. Spese diverse, lire 2,300,000).

§ 8. *Spese generali attinenti al personale.* — Capitolo 21. Contributo al Fondo pensioni e sussidi (Regio decreto-legge 23 marzo 1924, n. 498), convertito nella legge 17 aprile 1925,

n. 473) (capitolo n. 49 dell'entrata), lire 416 milioni.

Capitolo 22. Contributo al Fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi (Regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2529 e Regio decreto-legge 31 gennaio 1924, n. 171, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473) (capitolo n. 57 dell'entrata), lire 2,800,000.

Capitolo 23. Contributo per l'assicurazione degli avventizi ordinari presso l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, lire 900,000.

Capitolo 24. Spese per assegni e indennità diverse al personale, lire 28,300,000.

Capitolo 25. Gratificazioni al personale (articolo 62 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con Regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597), lire 5,100,000.

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 Regio decreto-legge 8 gennaio 1925, n. 34, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597), lire 5,300,000.

Capitolo 28. Contributo per il « Dopolavoro ferroviario » (Regio decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1908, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562), lire 2,150,000.

Capitolo 29. Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli, lire 1,500,000. (A. Pel trasporto di persone, lire 550,000; B. Pel trasporto di materiali, lire 950,000).

*Spese generali diverse.* — Capitolo 30. Avvisi, orari e pubblicazioni diverse, lire 3 milioni 800,000. (A. Pubblicazioni statistiche e stampati per lavori statistici, lire 100,000; B. Avvisi, orari e pubblicazioni non interenti ai lavori statistici, lire 3,700,000).

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

Capitolo 32. Spese giudiziali e contenziose, lire 800,000.

Capitolo 33. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'ufficio e di magazzino, lire 800,000.

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 3,400,000.

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 12,900,000.

Capitolo 38. Compensi ad altre Amministrazioni pei servizi coi loro treni e pei ser-



vizi su tronchi in esercizio speciale, lire 1 milione 700,000.

Capitolo 39. Compensi corrisposti ad Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine, lire 7,500,000.

Capitolo 40. Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli, lire 2,330,000. (A. Pel trasporto di persone, lire 850,000; B. Pel trasporto di materiali, lire 1 milione 450,000).

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-legge 27 novembre 1919, n. 2350, convertito nella legge 5 ottobre 1920, n. 1432), lire 1,200,000.

Capitolo 42. Spese casuali (articolo 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 4,000,000.

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-legge 4 novembre 1926, n. 2269, convertito nella legge 22 dicembre 1927, n. 2688), lire 18,800,000.

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 e penultimo capoverso dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439, convertito nella legge 2 maggio 1926, n. 898). — Capitolo 48. Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore (capitoli nn. 25 e 26 dell'entrata), lire 25,000,000.

Capitolo 49. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo n. 27 dell'entrata), lire 42,000,000.

Capitolo 50. Rinnovamento del materiale rotabile (capitoli nn. 28 e 33-D-1 dell'entrata), lire 64,400,000.

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), lire 2 milioni. (A. Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore, lire 1,750,000; B. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento, lire 100,000; C. Rinnovamento del materiale rotabile, lire 150,000).

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, lire 598,700,000. (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 23,711,192.54; B. Delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429), lire 39,026,835.03; 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 533,115,653.52; D. Delle somme fornite per spese straordinarie dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908, lire 1 milione 326,879.94; E. Delle somme fornite per acquisto di 400 carri e per costruzione dei relativi parchi e mezzi di riparazione, lire 1 milione 519,438.97).

Capitolo 54. Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di Tesoreria (articolo 3 della legge 23 dicembre 1903, numero 638), lire 1,443,387.50. (A. Per aumenti della dotazione di magazzino, *per memoria*; B. Per spese patrimoniali e di elettrificazione; lire 1,443,387.50).

Capitolo 55. Annualità dovuta al Consorzio di credito per le opere pubbliche per i fondi da esso mutuati per le spese di nuove elettrificazioni (articolo 2 dei Regi decreti 21 maggio 1933, n. 450 e 2 luglio 1933, n. 755), lire 94 milioni 256,612.50. (A. Interessi, lire 50,827,612.50; B. Capitale, lire 36,625,000; C. Premi, lire 6 milioni; D. Spesa annua pel servizio del prestito, lire 804,000).

Capitolo 56. Assegno al Fondo di riserva per le spese impreviste (articoli 2 e 3 del Regio decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439, convertito nella legge 2 maggio 1926, n. 898, e articolo 6, comma 3° del Regio decreto-legge

26 maggio 1932, n. 563 convertito nella legge 15 dicembre 1932, n. 1737), lire 20,000,000.

Capitolo 57. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione, *per memoria*.

Capitolo 58. Contributo per le spese della Corte dei conti (articolo 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361), lire 120,000.

Capitolo 59. 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 60. Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi a diminuzione del prodotto netto, *per memoria*.

Capitolo 61. Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spese sostenute, lire 4,780,000. (A. Per l'elettrificazione delle linee, lire 4,460,000; B. Per impianti e lavori di carattere patrimoniale, lire 320,000).

§ 2. *Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria*. — Capitolo 62. Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale, lire 3,000,000.

Capitolo 63. Contributo all'erario per linee cedute in esercizio ad altre Amministrazioni, lire 2,800,000.

§ 3. *Avanzo di gestione*. — Capitolo 64. 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*. — *Spese d'esercizio della Rete ferroviaria e dello Stretto di Messina*. — § 1. Direzione generale (Servizi centrali), lire 69,500,000.

§ 2. Servizio movimento, lire 683,500,000.

§ 3. Servizio commerciale e del traffico, lire 32,000,000.

§ 4. Servizio materiale e trazione, lire 968 milioni.

§ 5. Servizio lavori e costruzioni, lire 554 milioni.

§ 6. Ferrovie secondarie Sicule, lire 16 milioni 900,000.

§ 7. Navigazione dello stretto di Messina, lire 6,000,000.

§ 8. Spese generali dell'Amministrazione, lire 538,900,000.

§ 9. Servizi secondari, lire 23,300,000.

Sezione II. *Spese complementari*, lire 133 milioni 400,000.

Sezione III. *Spese accessorie*. — § 1. Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria, lire 722,300,000.

§ 2. Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria, lire 5,800,000.

§ 3. Avanzo di gestione, nulla.

Totale del Titolo I — Parte ordinaria, lire 3,751,600,000.

Titolo II. *Parte straordinaria*. (Articolo 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 65. Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione delle linee assunte in esercizio, *per memoria*.

Capitolo 66. Acquisto di materiale rotabile e di navi-traghetto (capitolo n. 33-D-1 dell'entrata) lire 29,400,000.

Capitolo 67. Miglioramenti al materiale rotabile ed alle navi-traghetto (capitolo n. 33-D-1 dell'entrata), lire 35,000,000.

Capitolo 68. Materiale di esercizio in aumento patrimoniale (capitolo n. 33-C dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 69. Lavori in conto patrimoniale ed acquisto di stabili integrati coi proventi del capitolo n. 33-A-1, 2 e 3 dell'entrata, *per memoria*.

Capitolo 70. Lavori di elettrificazione delle linee (capitolo n. 33-B dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 71. Miglioramenti alle linee ed agli impianti (capitolo n. 33-A-4 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 72. Aumento della dotazione di magazzino (capitolo n. 34 dell'entrata), *per memoria*.

Totale del Titolo II, lire 64,400,000.

Titolo III. *Magazzini, officine e scorte*. —

§ 1. *Gestione autonoma dei Magazzini*. (Articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 73. Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al Magazzino (capitoli numeri 34, 36 e 37 dell'entrata), lire 880,000,000.

Capitolo 74. Acconti sulle forniture in corso (capitolo n. 38 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 75. Rimborso ai fornitori di ritenute per garanzia (capitolo n. 39 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 76. Spese per infortuni marittimi relativi ai trasporti per conto della gestione di magazzino (capitolo n. 40 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 77. Reintegro dei prelevamenti dal Fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (articolo 2 del Regio decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439, convertito nella legge 2 maggio 1926, n. 898), *per memoria*.

§ 2. *Gestione speciale distributori viveri « La Provvida »*. (Regio decreto-legge 5 marzo 1925, n. 342, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, e Regio decreto 4 febbraio 1932,

n. 125). — Capitolo 78. Spese d'impianto, *per memoria* (capitolo n. 41 dell'entrata). (A. Adattamento locali, *per memoria*; B. Materiali di esercizio, *per memoria*; C. Diverse, *per memoria*).

Capitolo 79. Spese di acquisto viveri e addebiti diversi (capitolo n. 42 dell'entrata), lire 240,000,000. (A. Acquisti e spese accessorie, lire 240,000,000; B. Reintegri e rinnovamenti patrimoniali, *per memoria*; C. Eccedenze e maggiori ricavi, *per memoria*).

§ 3. *Officine e scorte*. — Capitolo 80. Spese per lavori fatti dalle Officine dipendenti dal Servizio materiale e trazione e dall'industria privata (capitolo n. 43 dell'entrata), lire 520 milioni. (A. Officine di grande riparazione, lire 259,000,000; 1°) Personale, lire 102,000,000; 2°) Forniture, spese ed acquisti, lire 157 milioni; B. Officine dei depositi e squadre di rialzo, lire 170,000,000; 1°) Personale, lire 95 milioni; 2°) Forniture, spese ed acquisti, lire 75 milioni; C. Stabilimenti nell'industria privata, lire 91,000,000; 1°) Pagamenti per riparazioni al materiale rotabile, lire 78,000,000; 2°) Forniture e spese diverse, lire 13,000,000).

Capitolo 81. Spese dei cantieri e officine diverse, e delle centrali elettriche (capitolo n. 44 dell'entrata), lire 60,000,000. (A. Officine lavori, lire 15,500,000; 1°) Personale, lire 2,500,000; 2°) Forniture, spese ed acquisti, lire 13,000; B. Cantieri dell'elettrificazione, lire 7,200,000; 1°) Personale, lire 1,400,000; 2°) Forniture, spese ed acquisti, lire 5,800,000; C. Centrali elettriche, lire 35,500,000; 1°) Personale, lire 1 milione 500,000; 2°) Forniture, spese ed acquisti, lire 2,000,000; 3°) Rinnovamento degli impianti e macchinari, lire 6,000,000; 4°) Quote d'interessi e di ammortamento dei capitali investiti, lire 26,000,000; D. Tipolitografia, lire 1,800,000; 1°) Personale, lire 700,000; 2°) Forniture, spese ed acquisti, lire 1,100,000).

Capitolo 82. Materiali di scorta, materie ricevute (capitolo n. 45 dell'entrata), lire 229 milioni. (A. Servizio materiale e trazione, lire 228 milioni; 1°) Scorte per le officine di grande riparazione e private e per le officine dei depositi e squadre di rialzo, lire 200,000,000; 2°) Scorte fisse per le navi-traghetto dello stretto di Messina, lire 1,500,000; 3°) Parco sale montate e carrelli completi, lire 26,500,000; B. Servizio lavori e costruzioni — Cantieri per i lavori di elettrificazione, lire 1,000,000).

Totale del Titolo III, lire 1,929,000,000.

Titolo IV. *Industrie speciali*. (Regio decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1915, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562). — Capitolo 83. Sfruttamento boschi in Albania, lire 1

milione. (A. Spese d'impianto (capitolo n. 46-A dell'entrata), *per memoria*; B. Spese d'esercizio (capitolo n. 46-B dell'entrata), lire 1 milione).

Totale del Titolo IV, lire 1,000,000.

Titolo V. *Gestione del fondo pensioni e sussidi*. (Legge 9 luglio 1908, n. 418 e Regio decreto-legge 23 marzo 1924, n. 498, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473). — Capitolo 84. Pensioni, lire 459,200,000.

Capitolo 85. Indennità per caro-viveri, lire 77,000,000.

Capitolo 86. Sussidi, lire 300,000.

Capitolo 87. Pensioni provvisorie ad agenti ex gestioni austriache ed agenti provenienti da altre Amministrazioni dello Stato (Regio decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1972, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562) (capitolo n. 50 dell'entrata), lire 13,000,000. (A. Pensioni, lire 11,000,000; B. Caro-viveri, lire 2 milioni).

Capitolo 88. 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 89. Investimento del contributo dell'Amministrazione per l'accantonamento in conto capitale, *per memoria*.

Totale del Titolo V, lire 549,507,000.

Titolo VI. *Gestione del fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi*. (Regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2529 e Regio decreto-legge 31 gennaio 1924, n. 171, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473). — Capitolo 90. Pensioni, lire 3,100,000.

Capitolo 91. Sussidi, *per memoria*.

Capitolo 92. Avanzo della gestione, *per memoria*.

Totale del Titolo VI, lire 3,100,000.

Titolo VII. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*. (Legge 14 luglio 1907, n. 553). — *Patrimonio*. — Capitolo 93. Spese per acquisto e costruzione di case (leggi 14 luglio 1907, n. 553 e 19 giugno 1913, n. 641; Regi decreti-legge: 27 novembre 1919, n. 2350 convertito nella legge 5 ottobre 1920, n. 1432; 3 settembre 1925, n. 1647, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562; 4 novembre 1926, numero 2269, convertito nella legge 22 dicembre 1927, n. 2688, e 6 novembre 1930, n. 1954, convertito nella legge 1° giugno 1931, n. 748; legge 18 giugno 1931, n. 920 e Regio decreto-legge 21 marzo 1932, n. 419, convertito nella legge 8 dicembre 1932, n. 1743) (capitolo n. 59 dell'entrata), lire 300,000.

Capitolo 94. Interessi sulle spese fatte durante il periodo di costruzione (capitolo n. 59 dell'entrata) lire 200,000.

*Gestione.* — Capitolo 95. Interessi dei capitali investiti nella costruzione e nell'acquisto di case già abitabili, lire 16,800,000.

Capitolo 96. Imposte e sovrimposte, lire 200,000.

Capitolo 97. Spese di amministrazione, custodia e diverse, lire 1,500,000.

Capitolo 98. Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile, lire 1,500,000.

Capitolo 99. Manutenzione ordinaria, lire 3,000,000.

Capitolo 100. Manutenzione straordinaria, lire 400,000.

Capitolo 101. Premi per la buona conservazione dei fabbricati (articolo 50 del regolamento approvato col Regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412), *per memoria*.

Capitolo 102. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti, lire 700,000. (A. Per accantonamento del contributo statale per l'attenuazione dei fitti delle nuove costruzioni (Regio decreto-legge 4 novembre 1926, n. 2269, convertito nella legge 22 dicembre 1927, n. 2688), lire 300 mila; B. Per temporanee esenzioni di imposte e sovrainposte (articolo 4 del regolamento di cui il Regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412), lire 400,000; C. Per eccedenze attive dei bilanci, *per memoria*).

Totale del Titolo VII, lire 24,600,000.

Titolo VIII. *Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita.* (Legge 19 giugno 1913, n. 641 e 7 aprile 1921, n. 370; Regi decreti-legge 23 marzo 1924, numero 499, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, e 7 febbraio 1926, n. 187, convertito nella legge 25 giugno 1926, n. 1190; leggi 22 dicembre 1927, n. 2685; 2 giugno 1930, n. 1 ed articolo 1 del Regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314 convertito nella legge 2 marzo 1931, n. 251). — Capitolo 103. Spese per raccogliere ed istruire orfani e figli di agenti ed ex-agenti, lire 14,400,000.

Capitolo 104. Sussidi straordinaria, lire 1 milione.

Capitolo 105. Indennità di buonuscita, lire 6,300,000.

Capitolo 106. Assegni alimentari, lire 1 milione 300,000.

Capitolo 107. Assegni giornalieri di malattia, lire 2,100,000.

Capitolo 108. Rimborsi di ritenute, lire 2,000.

Capitolo 109. Avanzo della gestione, lire 3,948,000.

Totale del Titolo VIII, lire 28,750,000.

Titolo IX. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni.* (Leggi 30 giugno 1908, n. 335; 25 giugno 1909, n. 372; 13 luglio 1910, n. 444 e Regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314, convertito nella legge 2 marzo 1931, n. 251). — Capitolo 110. Spese della gestione (capitolo n. 71 dell'entrata), lire 17,900,000. (A. Pagamenti per riscatti di cessioni, lire 5,000,000; B. Pagamenti di quote mensili, lire 4,400,000; C. Rimborsi di ritenute fatte ad agenti collocati a riposo, lire 155,000; D. Contributo alle spese di amministrazione, lire 145,000; E. Versamento dell'avanzo, lire 8,200,000.

Totale del Titolo IX, lire 17,900,000.

Titolo X. *Gestione dei mutui al personale.* (Articolo 10 della legge 19 giugno 1913, numero 641; Regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314, convertito nella legge 2 marzo 1931, n. 251, e articolo 1 del Regio decreto 29 luglio 1933, n. 1109). — *Patrimonio.* — Capitolo 111. Somme mutate al personale (capitolo n. 72 dell'entrata), lire 83,500,000.

*Gestione.* — Capitolo 112. Spese della gestione (capitolo n. 73 dell'entrata), lire 93 milioni 100,000. (A. Quote riversate in conto capitale, lire 83,500,000; B. Interessi sui capitali del Fondo di garanzia per le cessioni, lire 1 milione 500,000; C. Interessi sui capitali del Fondo pensioni e sussidi, lire 6,400,000; D. Spese eventuali, *per memoria*; E. Avanzo della gestione versato al Fondo di garanzia per le cessioni (capitolo n. 71-F dell'entrata), lire 1,700,000.

Totale del Titolo X, lire 176,600,000.

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; Regio decreto-legge 27 gennaio 1924, n. 203, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, e decreto ministeriale 13 maggio 1929, n. 2624). — *Patrimonio.* — Capitolo 113. Società cooperative fra il personale per la costruzione di case (capitolo n. 74 dell'entrata), lire 1,000,000. (A. Somme fornite in conto mutui concessi per acquisto e costruzione di case, lire 980,000; B. Addebito per interessi e quota di spese generali durante il periodo di costruzione, lire 20,000).

*Gestione.* — Capitolo 114. Erogazione di interessi e quote di ammortamento ad estinzione mutui (capitolo n. 75 dell'entrata), lire 15 milioni.

Capitolo 115. Quota spese generali durante il periodo di ammortamento (capitolo n. 75 dell'entrata), lire 500,000.

Capitolo 116. Versamento a cooperative delle ritenute fatte a soci in conto manutenzione degli stabili e per altri titolo diversi (Regio decreto-legge 7 ottobre 1923, n. 2412, convertito nella legge 16 giugno 1927, n. 985) (capitolo n. 76 dell'entrata), *per memoria*.

Totale del Titolo XI, lire 16,500,000.

Titolo XII. *Gestione per lo sfruttamento dei terreni petroliferi in Albania*. (Regio decreto-legge 8 luglio 1925, n. 1301, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562; leggi 31 dicembre 1928, n. 3150 e 8 maggio 1933, n. 524). — *Patrimonio*. — Capitolo 117. Spese di impianto (capitoli nn. 77 e 78 dell'entrata), lire 40,000,000.

*Gestione*. — Capitolo 118. Spese della gestione e diverse (capitolo n. 79 dell'entrata), *per memoria*.

Totale del titolo XII, lire 40,000,000.

Titolo XIII. *Operazioni per conto dei terzi e gestione di mandati a disposizione e di anticipazione*. — Capitolo 119. Operazioni attinenti ai trasporti (capitolo n. 80 dell'entrata), lire 950,000,000.

Capitolo 120. Operazioni attinenti al personale (capitolo n. 81 dell'entrata), lire 70 milioni.

Capitolo 121. Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati (capitolo n. 82 dell'entrata), lire 1,600,000,000.

Capitolo 122. Mandati a disposizione e di anticipazione emessi (capitolo 83 dell'entrata), *per memoria*.

Totale del Titolo XIII, lire 2,620,000,000.

• Titolo XIV. *Partite di giro*. — Capitolo 123. Versamento delle tasse erariali e di bollo sui trasporti (capitolo n. 84 dell'entrata), lire 62 milioni 200,000. (A. Tasse erariali, lire 45 milioni 700,000; B. Tassa di bollo, lire 16,500,000).

Capitolo 124. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (capitolo n. 85 dell'entrata), lire 165 milioni, e 700,000 (A. Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi, paghe e competenze accessorie, lire 113,000,000; B. Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni e sugli assegni a carico del Fondo pensioni e dell'Opera di previdenza, lire 43,500,000; C. Tassa di bollo, lire 950,000; D. Imposta complementare sugli stipendi ed altri assegni del personale in servizio; sulle pensioni e sugli assegni a carico del Fondo pensioni, lire 8,250,000).

Capitolo 125. Versamento dell'imposte e tasse ritenute a terzi (capitolo n. 86 dell'entrata), lire 7,000,000. (A. Imposta di ricchezza mobile, lire 1,000,000; B. Imposta complemen-

tare, lire 50,000; C. Tassa di bollo, lire 5 milioni 950,000).

Capitolo 126. Versamento all'Istituto Nazionale delle Assicurazioni dei premi per l'assicurazione degli avventizi ordinari (capitolo n. 87 dell'entrata), *per memoria*.

Totale del Titolo XIV, lire 234,900,000.

PRESIDENTE. *Riassunto della spesa*. — Titolo I. Parte ordinaria, lire 3,751,600,000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 64 milioni 400,000.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 3,816,000,000.

*Gestioni speciali ed autonome*. — Titolo III. Magazzini, officine e scorte: § 1. Gestione autonoma dei magazzini, lire 880,000,000.

§ 2. Gestione speciale distributori viveri « La Provvida », lire 240,000,000.

§ 3. Officine e scorte, lire 809,000,000.

Titolo IV. Industrie speciali, lire 1,000,000.

Titolo V. Gestione del Fondo pensioni e sussidi, lire 549,507,000.

Titolo VI. Gestione del Fondo speciale per le pensioni, ecc. lire 3,400,000.

Titolo VII. Gestione delle case economiche per ferrovieri, lire 24,600,000.

Titolo VIII. Opera di previdenza per gli orfani, ecc., lire 28,750,000.

Titolo IX. Gestione del Fondo di garanzia per le cessioni, lire 17,900,000.

Titolo X. Gestione dei mutui al personale, lire 176,600,000.

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

Titolo XII. Gestione per lo sfruttamento terreni petroliferi, lire 40,000,000.

Titolo XIII. Operazioni per conto dei terzi ecc., lire 2,620,000,000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 5,406,957,000.

Titolo XIV. Partite di giro, lire 234,900,000.

Totale generale della spesa, lire 9 miliardi 457,857,000.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, 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 1935 al 30 giugno 1936,

in conformità dello stato di previsione, annesso alla presente legge (tabella A).

(È approvato).

ART. 2.

L'Amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936, ai termini del Regio decreto-legge 23 aprile 1925, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 1 — Tabelle B e C).

(È approvato).

ART. 3.

L'Amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936, ai termini del Regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 532, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 2 — Tabelle D. ed E).

(È approvato).

ART. 4.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 3 — Tabelle F e G).

(È approvato).

ART. 5.

Per l'esercizio finanziario 1935-36 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 2° comma dell'articolo 1 del Regio decreto-legge 23 marzo 1924, n. 498, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473.

(È approvato).

ART. 6.

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 1935-36, in lire 900 milioni.

(È approvato).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 luglio 1934-XII, n. 1404, riguardante la istituzione e il funzionamento del tribunale per i minorenni.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge modificato dal Senato: Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1404, riguardante la istituzione e il funzionamento del tribunale per i minorenni. (*Stampato n. 210-c*).

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. Se ne dia lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1404, riguardante la istituzione e il funzionamento del tribunale per i minorenni, con le seguenti modificazioni:

« Il 2° comma dell'articolo 4 è sostituito dal seguente:

« Al procuratore del Re presso il tribunale per i minorenni spetta di promuovere ed esercitare l'azione penale per tutti i reati commessi dai minori degli anni 18 nel territorio della Corte di appello o della sezione di Corte di appello in cui è istituito il tribunale per i minorenni, e perciò a lui sono trasmessi tutti i rapporti, i referti, le denunce, le querele, le istanze e le richieste concernenti reati commessi dai minori degli anni 18.

« All'articolo 12, 1° comma, le parole: ogni triennio sono sostituite dalle altre: ogni triennio.

« Il 1° comma dell'articolo 32 è sostituito dal seguente:

« Sono di competenza del tribunale per i minorenni o del presidente di esso i provvedimenti che le leggi vigenti deferiscono alla

competenza del tribunale o del presidente relativi: all'esercizio della patria potestà o della tutela, preveduti negli articoli 221, 222, 223, 233, 271, e 279 del Codice civile; alla impugnazione avverso la deliberazione del consiglio di famiglia, nella ipotesi preveduta nell'articolo 278; alla interdizione del minore emancipato o del minore non emancipato nell'ultimo anno della minore età, preveduti negli articoli 324 e 325 dello stesso codice; all'esercizio del commercio da parte dei minori, indicati negli articoli 12 e 15 del codice di commercio; all'ammissione nei manicomi degli alienati minori degli anni 21 e al loro licenziamento dai manicomi stessi, a termini degli articoli 2 e 3 della legge 14 febbraio 1904, n. 36 ».

PRESIDENTE. 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 28 febbraio 1935-XIII, n. 227, concernente modificazioni all'ordinamento e funzionamento del Consorzio per sovvenzioni su valori industriali.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 227, concernente modificazioni all'ordinamento e funzionamento del Consorzio per sovvenzioni su valori industriali. (*Stampato* n. 558-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. Se ne dia lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 227, concernente modificazioni all'ordinamento e funzionamento del Consorzio per sovvenzioni su valori industriali ».

PRESIDENTE. 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 18 febbraio 1935-XIII, n. 243, recante norme per le spese di spedalità dei cittadini italiani in Colonia e dei sudditi coloniali nel Regno.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 febbraio 1935-XIII, n. 243, recante norme per le spese di spedalità dei cittadini italiani in colonia e dei sudditi coloniali nel Regno. (*Stampato* n. 559-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. Se ne dia lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 18 febbraio 1935, Anno XIII, n. 243, recante norme per le spese di spedalità dei cittadini italiani in Colonia e dei sudditi coloniali nel Regno ».

PRESIDENTE. 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 5 marzo 1935, n. 184, concernente la nuova disciplina giuridica dell'esercizio delle professioni sanitarie.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935, n. 184, concernente la nuova disciplina giuridica dell'esercizio delle professioni sanitarie (*Stampato* n. 560-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. Se ne dia lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 5 marzo 1935, n. 184, concernente la nuova disciplina giuridica dell'esercizio delle professioni sanitarie ».

PRESIDENTE. 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 1º aprile 1935-XIII, n. 343, concernente il trattamento al personale statale e degli enti pubblici richiamato alle armi per mobilitazione.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 343, concernente il trattamento al personale statale e degli enti pubblici richiamato alle armi per mobilitazione. (*Stampato* n. 570-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. Se ne dia lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 343, concernente il trattamento al personale statale e degli enti pubblici richiamato alle armi per mobilitazione ».

PRESIDENTE. 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 1º aprile 1935-XIII, n. 297, concernente la istituzione della provincia di Asti.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º

aprile 1935-XIII, n. 297, concernente la istituzione della provincia di Asti (*Stampato* n. 573-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. Se ne dia lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 297, concernente la istituzione della provincia di Asti ».

PRESIDENTE. 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 28 gennaio 1935-XIII, n. 314, che approva le norme riguardanti il reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali della Regia Aeronautica.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1935-XIII, n. 314, che approva le norme riguardanti il reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali della Regia Aeronautica (*Stampato* n. 576-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. Se ne dia lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 28 gennaio 1935-XIII, n. 314, che approva le norme riguardanti il reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali della Regia aeronautica ».

PRESIDENTE. 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 5 marzo 1935-XIII, n. 467, recante ulteriore proroga del termine per il funzionamento dell'Alto Commissariato per la città e provincia di Napoli.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935-XIII, n. 467, recante ulteriore proroga del termine per il funzionamento dell'Alto Commissariato per la città e provincia di Napoli (*Stampato* n. 577-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. Se ne dia lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 5 marzo 1935-XIII, n. 467, recante ulteriore proroga del termine per il funzionamento dell'Alto Commissariato per la città e provincia di Napoli ».

PRESIDENTE. 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 7 marzo 1935-XIII, n. 370, concernente le nuove attribuzioni dell'Istituto Nazionale per l'Esportazione e il cambiamento della sua denominazione in « Istituto Nazionale Fascista per gli Scambi con l'estero ».**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 marzo 1935-XIII, n. 370, concernente le nuove attribuzioni dell'Istituto Nazionale per l'Esportazione e il cambiamento della sua denominazione in « Istituto Nazionale Fascista per gli Scambi con l'estero ». (*Stampato* n. 579-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. Se ne dia lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 7 marzo 1935, n. 370, concernente le nuove attribuzioni dell'Istituto Nazionale per la Esportazione e il cambiamento della sua denominazione in « Istituto Nazionale Fascista per gli Scambi con l'Estero ».

PRESIDENTE. 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 4 aprile 1935-XIII, n. 415, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1934-35, nonché altri indifferibili provvedimenti; e convalidazione del Regio decreto 4 aprile 1935-XIII, n. 406, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 415, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1934-35, nonché altri indifferibili provvedimenti; e convalidazione del Regio decreto 4 aprile 1935-XIII, n. 406, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo. (*Stampato* n. 582-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. Se ne dia lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 415, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1934-35, nonché altri indifferibili provvedimenti; ed è convalidato il decreto Reale 4 aprile 1935-XIII, n. 406, col quale è stato autorizzato un prelievo dal fondo di riserva per le spese impreviste, iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze, per l'esercizio medesimo ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Completamento a cura ed a carico dello Stato delle opere di sistemazione dell'ex Convento degli Angioli e della Rotonda del Brunellesco detta « il Castellaccio » in Firenze.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Completamento a cura ed a carico dello Stato delle opere di sistemazione dell'ex Convento degli Angioli e della Rotonda del Brunellesco detta « il Castellaccio » in Firenze. (*Stampato* n. 586-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.

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

ART. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a completare le opere di sistemazione dell'ex Convento degli Angioli e della Rotonda del Brunellesco detta « il Castellaccio » in Firenze, fino alla concorrenza di lire 500,000, in base a progetto da sottoporre all'approvazione del Ministero della educazione nazionale agli effetti della tutela monumentale.

(È approvato).

ART. 2.

La spesa di lire 500,000 graverà sulla autorizzazione già consentita con l'articolo 3 della legge di approvazione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1935-36.

(È approvato).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 marzo 1935-XIII, n. 430, riguardante l'aumento del limite di impegno per spese pagabili in annualità e relative a sovvenzioni e contributi previsti da leggi speciali.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 marzo 1935-XIII, n. 430, riguardante l'aumento del limite di impegno per spese pagabili in annualità e relative a sovvenzioni e contributi previsti da leggi speciali. (*Stampato* n. 591-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. Se ne dia lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 7 marzo 1935-XIII, n. 430, riguardante l'aumento, di lire 725,000, del limite d'impegno per spese pagabili in annualità e relative a sovvenzioni e contributi previsti da leggi speciali ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Provvedimenti a favore della Reale Accademia di Santa Cecilia.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti a favore della Reale Accademia di Santa Cecilia. (*Stampato* n. 593-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.  
MARCUCCI, *Segretario*, legge:

ART. 1.

L'un per cento della quota spettante all'Ente italiano audizione radiofoniche (E. I. A. R.) sul provento dei canoni di abbonamento alle radioaudizioni circolari pagati dai privati utenti, di cui all'articolo 14 del decreto 30 dicembre 1934-XIII, del Ministro delle finanze e del Ministro delle comunicazioni, emesso in base all'articolo 2 del Regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1203, e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 31 gennaio 1935, n. 26, sarà devoluto alla Reale Accademia di Santa Cecilia, quale contributo per l'orchestra stabile.

La quota peraltro devoluta alla Reale Accademia di Santa Cecilia non dovrà, in ogni caso, superare la somma di lire 500,000 per ogni esercizio finanziario; la eventuale differenza in più resterà di spettanza dell'E. I. A. R.

L'Amministrazione delle finanze correrà le somme spettanti alla Reale Accademia di Santa Cecilia mediante acconti trimestrali posticipati in base alle risultanze provvisorie delle riscossioni, salvo conguaglio alla fine di ciascun esercizio finanziario.

(È approvato).

ART. 2.

La Reale Accademia di Santa Cecilia dovrà, a richiesta e a giudizio insindacabile dell'E. I. A. R., concedere gratuitamente la radiotrasmissione dei concerti eseguiti dalla orchestra stabile.

(È approvato).

ART. 3.

Con decreto del Ministro delle finanze sarà stabilita l'entrata in vigore della presente legge e saranno dettate le norme per la sua attuazione.

(È approvato).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Agevolazioni tributarie per assegnazioni gratuite di case o quartieri di abitazione a famiglie numerose a titolo di premio di natalità.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Agevolazioni tributarie per assegnazioni gratuite di case o quartieri di abitazione, a famiglie numerose a titolo di premio di natalità. (*Stampato* n. 594-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. Se ne dia lettura.

MARCUCCI, *Segretario*, legge:

« Gli atti di donazione con i quali il Governatorato di Roma, i comuni e gli Istituti autonomi per le Case popolari cedono in proprietà, anche condizionatamente, case o quartieri di abitazione in premio di natalità, a famiglie numerose, sono esenti da tassa di bollo e soggetti alle tasse fisse di registro ed ipotecaria di lire 10.

« La presente legge ha effetto dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* ».

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

**Discussione del disegno di legge: Provvidenze per la Fabbrica del Duomo di Milano.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvidenze per la Fabbrica del Duomo di Milano. (*Stampato* n. 595-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

VERGA. Onorevoli Camerati, consentite che mi faccia eco del senso di viva e diffusa soddisfazione della mia città, per questo disegno di legge che assicura la conservazione nei tempi del Duomo di Milano, nel quale vive in maestà e bellezza la Fede dei padri.

Non senza una profonda significazione politica il disegno di legge è iniziativa del Capo del Governo, che già nel 1927, in epoca cioè anteriore al concordato fra l'Italia e la Santa Sede, con apposita legge, superando, con la visione delle altezze, le cose minori e cioè le difficoltà della perenzione e della prescrizione, aveva confermato alla Veneranda Fabbrica un diritto di esclusiva sui marmi di Candoglio, Mergozzo e Roveggio; diritto già sancito in una costituzione dei duchi di Milano del 16 ottobre 1387, giorno in cui, col concorso dell'autorità civile e col consenso dell'autorità ecclesiastica, si stendeva l'atto di nascita del monumento e quello della sua giuridica personalità, che tutte indistintamente le Amministrazioni della Veneranda Fabbrica del Duomo di Milano hanno tenacemente difeso e che il Governo ripetutamente e giustamente ha riconosciuto.

Qualcuno scrisse che il Duomo di Milano è sacro a quanti « in ogni terra e di ogni fede, professano il culto ideale dell'arte ».

In queste parole può essere la definizione della presente legge ed in esse sono la sua ragione, la sua delicatezza, la sua importanza.

Essa offre inoltre occasione di constatare come il Duomo di Milano possa dirsi quasi un campo magnetico per i grandi nomi e per i grandi fatti della storia.

Non diversamente da oggi, quando Benito Mussolini ha rapidamente compreso e risolto il non facile problema, Napoleone nel 1797 se ne preoccupava e lo risolveva nel 1805 con pari avvedutezza ed efficacia.

Giacciono negli archivi della Veneranda Fabbrica, degli interessanti documenti in proposito.

Vi è una lettera dell'agosto 1797 del Bonaparte, scritta in quel suo francese che rivela la sua origine italiana, al Ministro della Repubblica Cisalpina, in cui si legge testualmente così: « Je vous prie, Citoyen Ministre, de faire faire une loi par le Comité de Finances et de Constitution pour qu'il soit pris la moitié des fonds destinés pour achever la cathédrale de Milan, pour être employés de suite au dit ouvrage » (sic).

Questa lettera fu scritta probabilmente a seguito di un colloquio che Napoleone aveva avuto il giorno prima, identificabile nel 6 termidoro dell'anno V della Repubblica, con un tal cittadino Giusti, amministratore in quell'epoca della Veneranda Fabbrica. Il Giusti in una lettera, pur conservata nei suddetti archivi, a un tale avvocato Dell'Acqua racconta di un colloquio avuto da lui con il futuro Imperatore dei Francesi.

« Fui dal generale in capite. Poche parole mi disse e poco ebbi luogo a rispondere. Domandommi se io ero l'amministratore della fabbrica: le risposi di sì, ma le soggiunsi che ero altro dei cinque incaricati dell'Amministrazione. Mi impose di spedirci una nota della spesa per terminare la facciata del Duomo che era vergognosa in una metropoli di questa fatta ». (sic).

E più sotto, dopo aver detto che il generale « voleva che in due anni al più tutto fosse ultimato » (a noi, del tempo di Mussolini, non stupiscono gli immanchevoli appuntamenti nel futuro), e dopo aver detto che a certe sue preoccupazioni di carattere finanziario Napoleone gli aveva risposto congedandolo « che avrebbe pensato », il cittadino Giusti, con un tantino di fatalismo niente affatto degno di un milanese, aggiunge: « Noi adempiamo il nostro dovere e... segua ciò che si vuole ».

Quel Giusti, onorevoli camerati, doveva trovare a cento quaranta anni di distanza un assai meno pavido successore nel senatore de Capitani D'Arzago, Ministro di Stato ed attuale Commissario per la Veneranda Fabbrica del Duomo di Milano.

Si ha ragione di credere che anche questo benemerito patrizio milanese e illustre patriotta abbia avuto colloqui col Capo del Governo, nè più lunghi nè più numerosi di quelli concessi da Napoleone al Giusti, ottenendo anch'egli direttive ben chiare, se, in soli cinque mesi, le complesse questioni giuridiche, quelle fiscali e quelle finanziarie vennero brillantemente risolte, come lo sono nel disegno di legge che state per votare e come il Duce aveva assicurato, in un incontro in Duomo, a Sua Eminenza il cardinale Schuster, Arcivescovo di Milano, subito dopo lo storico discorso da Lui tenuto nell'ottobre scorso ai milanesi.

È doveroso attribuire una parte di merito all'ufficio legale dell'Amministrazione della Veneranda Fabbrica del Duomo. Esso ha trasportato la questione giuridica dalla sede della documentazione e della disquisizione, entrambe fondate in diritto, nella vita della questione tecnica.

In sostanza non si è fatto che riesumare un decreto napoleonico dell'8 giugno 1805 in cui l'Imperatore riafferma e regola i suoi precedenti propositi in merito alla conservazione del Duomo di Milano.

Nel decreto si assegnano, per il compimento della facciata, 5 milioni di lire da prelevare sul ricavato della vendita dei beni ecclesiastici appresi in virtù delle leggi ever-

sive. Però, mentre la Veneranda Fabbrica ha adempito la propria obbligazione in modo completo, e cioè ha alienato i propri fondi ed eseguita la facciata, che è la facciata attuale, l'obbligazione dello Stato fu eseguita solo in parte, e in piccola parte.

Dei 5 milioni, valuta 1805, lo Stato ha versato alla Veneranda Fabbrica, solo un milione e settecento mila lire.

Sul debito residuo ha pagato gli interessi, con l'assegnazione di una rendita annua, riconosciuta dal Governo Napoleonico, fatta propria dagli Stati successivi.

È questo l'assegno di annue lire centoventiduemilaottocento attualmente iscritto nel capitolo 112 del bilancio della Educazione Nazionale: assegno che dal disegno di legge viene elevato a lire cinquecentomila.

Ma questo assegno non appariva sufficiente. Il Duomo ha bisogno di opere straordinarie, urgenti, importanti.

Per queste, all'articolo 2 del disegno di legge, si provvede con una straordinaria contribuzione dei cittadini.

Il Duce ha inteso e raccolto la fiera civica di Milano, che reputa onore e dovere di dare, essa, il contributo necessario alle opere straordinarie che devono restituire il decoro del Duomo.

Tutta la città, nelle sue rappresentanze, ha fatto conoscere di essere disposta alla civica offerta. E un delicato, elevato senso politico ha contenuto il sacrificio chiesto ai cittadini e chiesto dai cittadini, in una misura degna di ogni approvazione.

Il contributo straordinario, applicato sul valore locativo, è congegnato in modo da risparmiare del tutto i redditi minimi e una gran parte dei contribuenti.

Onorevoli Camerati, solo in una atmosfera di alta tensione ideale, in cui « si redimono le terre e si fondano le città », solo in un clima di serena forza, in cui tutto il popolo saluta con irrefrenabile entusiasmo i reggimenti che salpano per le fortune coloniali d'Italia, era concepibile una azione che, per tradursi nella sua realtà economica e giuridica, doveva attingere la forza al vigore ed al rigore del Regime.

Questo disegno di legge è una benemerita di più di Benito Mussolini verso il patrimonio artistico, morale, religioso, degli italiani; i quali, nel Duomo di Milano, vedono, oltre che il tempio creato per la gloria di Dio, il marmoreo spalto da cui Luigi Torelli sventolò il tricolore nella gesta delle cinque giornate, e da cui lo storico campanone, mai invano, ha suonato a raccolta nelle ore del giubilo e del pericolo per la Patria.

La Camera, approvando questo disegno di legge, avrà l'orgoglio di avervi partecipato, non già discutendo o novellando su formule astratte, ma stabilendo una disciplina che risolve e che crea. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Procediamo ora alla discussione degli articoli.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

#### ART. 1.

L'assegno annuo di lire 122,800 corrisposto alla Fabbrica del Duomo di Milano sui fondi dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'educazione nazionale in relazione alla natura monumentale del Duomo stesso, riconosciuta col Regio decreto 13 dicembre 1878, viene elevato a lire 500,000 a decorrere dall'esercizio finanziario 1935-36. (*È approvato*).

#### ART. 2.

Per provvedere alle spese straordinarie necessarie ai restauri ed alla conservazione del monumentale Duomo il comune di Milano è autorizzato ad imporre un contributo annuo straordinario per un periodo non superiore a dieci anni devolvendo il relativo ricavo alla Fabbrica del Duomo di Milano.

Le misure e le modalità di applicazione e di riscossione di detto contributo verranno stabilite con Decreto del Ministro delle finanze di concerto con quello dell'interno.

(*È approvato*).

#### ART. 3.

La Fabbrica del Duomo di Milano ed il comune di Milano sono autorizzati a destinare il provento del suddetto contributo al servizio di operazioni di credito per ottenere le anticipazioni necessarie al finanziamento delle opere.

(*È approvato*).

#### ART. 4.

Con quanto è disposto ai precedenti articoli restano definiti tutti i rapporti fra la Fabbrica del Duomo di Milano e lo Stato derivanti dal decreto 8 giugno 1805, n. 45, di Napoleone I Re d'Italia e dai decreti 20 febbraio 1810 e 13 settembre 1811 di Eugenio Vicerè d'Italia.

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

### Approvazione del disegno di legge: Agevolazioni tributarie per il Piano regolatore edilizio della città di Cremona.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Agevolazioni tributarie per il Piano regolatore edilizio della città di Cremona. (*Stampato* n. 596-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.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

#### ART. 1.

Tutte le costruzioni e ricostruzioni eseguite sia da privati che dal comune o suoi concessionari per l'attuazione del piano regolatore edilizio della città di Cremona, approvato con legge 1º maggio 1930, n. 612, concernente la prima zona di cui all'articolo 12 della legge stessa, compiute entro l'anno 1945, godranno dell'esenzione venticinquennale dalla imposta e dalle sovrimposte comunale e provinciale sui fabbricati.

(*È approvato*).

#### ART. 2.

Gli atti di esproprio ed i contratti di acquisto di immobili fatti dal comune di Cremona per l'attuazione del piano regolatore edilizio approvato con legge 1º maggio 1930, n. 612, limitatamente alla prima zona di cui all'articolo 12 della legge stessa, saranno soggetti alla tassa di registro e di trascrizione nella misura fissa di lire dieci per ogni trapasso e per ogni trascrizione.

La stessa disposizione si applica, sempre limitatamente alla detta zona, anche agli atti di trasferimento di immobili a favore di enti o privati che provvedono alle ricostruzioni in luogo e vece del comune in relazione ad apposite convenzioni aventi data certa, stipulate per la esecuzione del piano regolatore medesimo.

(*È approvato*).

#### ART. 3.

Le norme di cui all'articolo 2 entrano in vigore alla data di pubblicazione della presente legge, ma non si estendono alle tasse già pagate e nemmeno a quelle già accertate anche se non ancora pagate.

I diritti di terzi per eventuali valutazioni o giudizi di stima in corso faranno carico al contribuente.

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

### Approvazione del disegno di legge: Proroga al 31 dicembre 1936-XV del termine per ultimare la costruzione di fabbricati fruanti della esenzione venticinquennale dall'imposta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Proroga al 31 dicembre 1936-XV del termine per ultimare la costruzione di fabbricati fruanti della esenzione venticinquennale dall'imposta. (*Stampato* n. 597-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 nel testo concordato tra Governo e Commissione. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

«È prorogato al 31 dicembre 1936-XV il termine di cui all'articolo 1º della legge 7 giugno 1928-VI, n. 1780, concernente provvedimenti per lo sviluppo edilizio e per le nuove costruzioni, ed all'articolo unico della legge 23 giugno 1930-VIII, n. 899, riguardante esenzione dall'imposta sui fabbricati delle autorimesse».

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

### Approvazione del disegno di legge: Estensione alla Diocesi di Patti dei benefici concessi ad altre Diocesi per la ricostruzione o riparazione degli episcopi e dei seminari in località colpite dal terremoto del 1908.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Estensione alla diocesi di Patti dei benefici concessi ad altre diocesi per la ricostruzione o riparazione degli episcopi e dei seminari in

località colpite dal terremoto del 1908. (*Stampato* n. 602-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiarato chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« Per i restauri dell'episcopio e del seminario di Patti, danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, il Governo del Re è autorizzato a concedere alla Mensa vescovile sussidi sino all'ammontare di otto noni della spesa, compresa quella per la redazione dei progetti, direzione e sorveglianza, con esclusione delle opere di decorazione e di abbellimento e detratte le somme già concesse dal Ministero delle finanze a titolo di contributo diretto dello Stato.

« I progetti saranno approvati dal Ministro per i lavori pubblici, previ i pareri prescritti dalle vigenti norme per l'esecuzione delle opere pubbliche dello Stato.

« Le somme occorrenti per i sussidi saranno assegnate sul fondo consolidato della addizionale, iscritto nello stato di previsione del Ministero dell'interno, e le somministrazioni saranno fatte direttamente agli assuntori delle opere in base ai certificati di avanzamento dei lavori rilasciati dall'ufficio del Genio civile e sino all'importo degli otto noni dell'ammontare dei certificati stessi.

« I sussidi integrativi, da concedere a carico del fondo dell'addizionale, sono sostitutivi di ogni altro sussidio o contributo che possa spettare per l'episcopio ed il seminario di Patti a' termini del testo unico 19 agosto 1917, n. 1399, e successive modificazioni ed aggiunte ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Misura della rendita lorda da sottoporre a vincolo dotale per i capitani del Regio Esercito con trattamento economico di primo capitano.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Misura della rendita lorda da sottoporre a vincolo dotale per i capitani del Regio Esercito con

trattamento economico di primo capitano. (*Stampato* n. 603-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

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

Procediamo alla discussione degli articoli:

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

ART. 1.

Per ottenere il Regio assentimento a contrarre matrimonio, di cui all'articolo 1° del testo unico delle leggi sul matrimonio degli ufficiali del Regio esercito, della Regia marina, della Regia aeronautica e della Regia guardia di finanza, e sulla costituzione della relativa dote, approvato con Regio decreto 9 febbraio 1928, n. 371, e successive modificazioni, i capitani con trattamento economico di primo capitano, a sensi dell'articolo 182 della legge 7 giugno 1934, n. 899, debbono comprovare di possedere — a prescindere dallo stipendio del proprio grado e delle relative indennità di qualsiasi natura — una rendita lorda annua di lire 1050, assicurata con vincolo ipotecario a favore della futura sposa e della prole nascitura sul debito pubblico consolidato o sopra beni immobili ovvero su titoli garantiti dallo Stato.

(*È approvato*).

ART. 2.

Con declaratoria del Tribunale supremo militare, su richiesta dell'interessato, anche le rendite assicurate anteriormente all'entrata in vigore della presente legge possono essere ridotte, per gli ufficiali menzionati nell'articolo precedente, alla misura stabilita dal medesimo articolo.

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Modificazione all'articolo 177 del testo unico delle leggi sul reclutamento del Regio Esercito approvato con Regio decreto 8 settembre 1932-X, n. 1332.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazione all'articolo 177 del testo unico delle leggi sul reclutamento del Regio Esercito, approvato con Regio decreto 8 settembre 1932-X, n. 1332. (*Stampato* n. 607-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. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« L'articolo 177 del testo unico delle leggi sul reclutamento del Regio esercito, approvato con Regio decreto 8 settembre 1932, n. 1332, è sostituito dal seguente:

« I sottufficiali ed i militari di truppa in congedo illimitato possono essere richiamati in servizio in totalità, ovvero in parte, per classi, per considerazione della categoria originaria o del loro originario obbligo di ferma, per arma di ascrizione o di provenienza, per Corpo, per specialità di servizio, o per distretto militare.

« Tali richiami devono aver luogo per decreto Reale, ma i militari, se invitati a presentarsi con precetto personale, hanno obbligo di rispondere nel termine loro assegnato, anche se non sia intervenuta ancora la pubblicazione del decreto Reale di richiamo.

« Col consenso degli interessati possono essere richiamati dal congedo anche singoli sottufficiali o militari di truppa.

« Questi ultimi richiami possono essere disposti dal Ministro per la guerra, previo assenso della finanza, senza che occorra decreto Reale.

« La presente legge entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno ».

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

**Approvazione del disegno di legge: Istituzione delle cariche di maresciallo capo-banda e di sottufficiale tamburino presso i reggimenti di fanteria divisionale.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Istituzione delle cariche di maresciallo capo-banda e di sottufficiale tamburino presso i reggimenti di fanteria divisionale. (*Stampato* n. 608-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.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

ART. 1.

Sono istituite le cariche di maresciallo capo-banda e di sottufficiale tamburino presso i reggimenti di fanteria divisionale.

(*È approvato*).

ART. 2.

Ai vincitori dei concorsi per la nomina alla carica di maresciallo capo-banda e di sottufficiale tamburino, vengono, rispettivamente, conferiti i gradi di maresciallo ordinario e di sergente.

L'ulteriore avanzamento dei marescialli capi-banda e dei sergenti tamburini è regolato dalle norme in vigore sull'avanzamento dei sottufficiali del Regio esercito.

(*È approvato*).

ART. 3.

I marescialli capi-banda ed i sottufficiali tamburini, di cui all'articolo 2, sono compresi nell'organico dei sottufficiali stabilito dall'articolo 14 della legge 21 giugno 1934, n. 1093.

(*È approvato*).

ART. 4.

Il Ministro per la guerra è autorizzato ad emanare, di concerto col Ministro per le finanze, le disposizioni particolari per l'esecuzione della presente legge.

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 487, contenente provvedimenti per il servizio di manutenzione, pulizia e custodia del Palazzo di Giustizia di Roma.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 487, contenente provvedimenti



per il servizio di manutenzione, pulizia e custodia del Palazzo di Giustizia di Roma. (*Stampato* n. 619-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. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 487, contenente provvedimenti per il servizio di manutenzione, pulizia e custodia del palazzo di giustizia di Roma ».

PRESIDENTE. 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 21 marzo 1935-XIII, n. 271, col quale è accordato alla « Società subalpina di imprese ferroviarie » un sussidio straordinario di lire 700,000.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 271, col quale è accordato alla « Società subalpina di imprese ferroviarie » un sussidio straordinario di lire 700,000 (*Stampato* n. 628-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. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 271, col quale è accordato alla « Società subalpina di imprese ferroviarie », concessionaria del servizio di navigazione sul Lago Maggiore, un sussidio straordinario di esercizio di lire 700,000 ».

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

**Prima votazione segreta.**

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta sui primi dodici disegni di legge già approvati per alzata e seduta:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1935 al 30 giugno 1936; (446).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 luglio 1934-XII, n. 1404, riguardante la istituzione e il funzionamento del tribunale per i minorenni; (210-B).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 227, concernente modificazioni all'ordinamento e funzionamento del Consorzio per sovvenzioni su valori industriali; (558)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 febbraio 1935-XIII, n. 243, recante norme per le spese di spedalità dei cittadini italiani in colonia e dei sudditi coloniali nel Regno; (559)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935, n. 184, concernente la nuova disciplina giuridica dell'esercizio delle professioni sanitarie; (560)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 343, concernente il trattamento al personale statale e degli enti pubblici richiamato alle armi per mobilitazione; (570)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 297, concernente la istituzione della provincia di Asti; (573)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1935-XIII, n. 314, che approva le norme riguardanti il reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali della Regia aeronautica; (576)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935-XIII, n. 467, recante ulteriore proroga del termine per il funzionamento dell'Alto Commissariato per la città e la provincia di Napoli; (577)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 marzo 1935-XIII, n. 370, concernente le nuove attribuzioni all'Istituto Nazionale per l'Esportazione e il cambiamento della sua denominazione in « Istituto Nazionale Fascista per gli Scambi con l'estero »; (579)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 415, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1934-35, nonché altri indifferibili

provvedimenti; e convalidazione del Regio decreto 4 aprile 1935-XIII, n. 406, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo; (582)

Completamento a cura ed a carico dello Stato delle opere di sistemazione dell'ex Convento degli Angioli e della Rotonda del Brunellesco detta « il Castellaccio » in Firenze. (586)

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la prima votazione segreta, ed invito gli onorevoli Segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(Gli onorevoli Segretari numerano i voti).

### Seconda votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta sui seguenti altri disegni di legge, già approvati per alzata e seduta:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 marzo 1935-XIII, n. 430, riguardante l'aumento del limite di impegno per spese pagabili in annualità e relative a sovvenzioni e contributi previsti da leggi speciali; (591)

Provvedimenti a favore della Reale Accademia di Santa Cecilia; (593)

Agevolazioni tributarie per assegnazioni gratuite di case o quartieri di abitazione a famiglie numerose a titolo di premio di natalità; (594)

Provvidenze per la Fabbrica del Duomo di Milano; (595)

Agevolazioni tributarie per il piano regolatore edilizio della città di Cremona; (596)

Proroga al 31 dicembre 1936-XV del termine per ultimare la costruzione di fabbricati fruanti della esenzione venticinquennale dell'imposta; (597)

Estensione alla Diocesi di Patti dei benefici concessi ad altre Diocesi per la ricostruzione o riparazione degli episcopi e dei seminari in località colpite dal terremoto del 1908; (602)

Misura della rendita lorda da sottoporre a vincolo dotale per i capitani del Regio esercito con trattamento economico di primo capitano; (603)

Modificazione all'articolo 177 del testo unico delle leggi sul reclutamento del Regio esercito approvato con Regio decreto 8 settembre 1932-X, n. 1332; (607)

Istituzione delle cariche di maresciallo capo-banda e di sottufficiale tamburino presso i reggimenti di fanteria divisionale; (608)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 487, contenente provvedimenti per il servizio di manutenzione, pulizia e custodia del Palazzo di Giustizia di Roma; (619)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 271, col quale è accordato alla « Società Subalpina di imprese ferroviarie » un sussidio straordinario di lire 700,000. (628)

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la seconda votazione segreta, ed invito gli onorevoli Segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(Gli onorevoli Segretari numerano i voti).

### Risultato della prima votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultato della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1935 al 30 giugno 1936: (446)

Presenti e votanti . . . . .	309
Maggioranza . . . . .	155
Voti favorevoli . . . . .	309
Voti contrari . . . . .	—

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 luglio 1934-XII, n. 1404, riguardante la istituzione e il funzionamento del tribunale per i minorenni: (210-B)

Presenti e votanti . . . . .	309
Maggioranza . . . . .	155
Voti favorevoli . . . . .	306
Voti contrari . . . . .	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 227, concernente modificazioni all'ordinamento e funzionamento del Consorzio per sovvenzioni su valori industriali: (558)

Presenti e votanti . . . . .	309
Maggioranza . . . . .	155
Voti favorevoli . . . . .	305
Voti contrari . . . . .	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 febbraio 1935-XIII, n. 243, recante norme per le spese di spedalità dei cittadini italiani in Colonia e dei sudditi coloniali nel Regno: (559)

Presenti e votanti. . . . .	309
Maggioranza . . . . .	155
Voti favorevoli . . . . .	305
Voti contrari . . . . .	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935, n. 184, concernente la nuova disciplina giuridica dell'esercizio delle professioni sanitarie: (560)

Presenti e votanti. . . . .	309
Maggioranza . . . . .	155
Voti favorevoli . . . . .	305
Voti contrari . . . . .	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 343, concernente il trattamento al personale statale e degli Enti pubblici richiamato alle armi per mobilitazione: (570)

Presenti e votanti. . . . .	309
Maggioranza . . . . .	155
Voti favorevoli . . . . .	305
Voti contrari . . . . .	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 297, concernente la istituzione della provincia di Asti: (573)

Presenti e votanti. . . . .	309
Maggioranza . . . . .	155
Voti favorevoli . . . . .	304
Voti contrari . . . . .	5

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 gennaio 1935-XIII, n. 314, che approva le norme riguardanti il reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali della Regia aeronautica: (576)

Presenti e votanti. . . . .	309
Maggioranza . . . . .	155
Voti favorevoli . . . . .	304
Voti contrari . . . . .	5

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935-XIII, n. 467, recante ulteriore proroga del termine per il funzionamento

dell'Alto Commissariato per la città e la provincia di Napoli: (577)

Presenti e votanti. . . . .	309
Maggioranza . . . . .	155
Voti favorevoli . . . . .	306
Voti contrari . . . . .	3

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 marzo 1935-XIII, n. 370, concernente le nuove attribuzioni all'Istituto Nazionale per l'Esportazione e il cambiamento della sua denominazione in « Istituto Nazionale Fascista per gli Scambi con l'Estero »: (579)

Presenti e votanti. . . . .	309
Maggioranza . . . . .	155
Voti favorevoli . . . . .	305
Voti contrari . . . . .	4

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 415, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1934-35, nonchè altri indifferibili provvedimenti; e convalidazione del Regio decreto 4 aprile 1935-XIII, n. 406, relativo a prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo: (582)

Presenti e votanti. . . . .	309
Maggioranza . . . . .	155
Voti favorevoli . . . . .	305
Voti contrari . . . . .	4

(La Camera approva).

Completamento a cura ed a carico dello Stato delle opere di sistemazione dell'ex Convento degli Angioli e della Rotonda del Brunellesco detta « il Castellaccio » in Firenze: (586)

Presenti e votanti. . . . .	309
Maggioranza . . . . .	155
Voti favorevoli . . . . .	308
Voti contrari . . . . .	1

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Acerbo — Aghemo — Albertini — Alesandrini — Allegreni — Amato — Amicucci — Andreoli — Andriani — Angelini — Anitori — Antonelli — Aprilis — Arcidiacono — Ardissoni — Arias — Arlotti — Arnoni — Ascenzi — Asinari di San Marzano.

Baccarini — Bacci — Baistrocchi — Baldi Giovanni — Baragiola — Baraldi — Barbaro

— Bardanzellu — Barenghi — Basile — Begnotti — Belelli — Benni — Bergamaschi — Bernocco — Bertagna — Besozzi di Carnisio — Bianchini — Bibolini — Bifani — Biggini — Bleiner — Bolzon — Bombrini — Bonaccini — Bonardi — Bonfatti — Bono — Bonomi — Borghese — Borriello — Bottai Giuseppe — Bottari Tommaso — Bresciani — Bruni — Buffarini Guidi — Buronzo — Buttafochi.

Caffarelli — Calvetti — Canelli — Capiabbi — Capoferri — Caradonna — Carapelle — Carretto — Carusi — Casilli — Castellino — Catalano — Ceci — Cempini Meazzuoli — Chiarelli — Chiarini — Chiesa — Cianetti — Ciardi — Ciarlantini — Cilento — Cingolani — Clavenzani — Cobolli Gigli — Cocca — Coceani — Corni — Costamagna — Cro — Crollanza.

Da Empoli — D'Annunzio — De Carli Felice — De Collibus — De Francisci — Del Bufalo — Del Croix — Del Giudice — De Marsanich — Dentice di Frasso — De Regibus — Diaz — Di Belsito Parodi Giusino — Di Giacomo — Di Marzo — Dolfin — Durini.

Fabbrici — Fani — Fantucci — Felicella — Felicioni — Fera — Ferragatta Gariboldi — Ferrario — Ferretti Giacomo — Ferretti Lando — Ferretti di Castelferretto — Ferroni — Fioretti Arnaldo — Fioretti Ermanno — Folliero — Fossa Davide — Fossa Mario — Franco — Fregonara — Frignani.

Gaetani dell'Aquila d'Aragona — Galleni — Garbaccio — Garibaldi — Gastaldi — Genaioli — Genovesi — Gervasio — Ghigi — Giannantonio — Gianturco — Giarratana — Gibertini — Giglioli — Giordani — Giovannini — Giunta Francesco — Giunti Pietro — Gorini — Gorio — Gray — Griffey — Guglielmotti — Guidi — Guzzeloni.

Host Venturi.

Igliori.

Jannelli — Jung.

Klinger.

Labadessa — Lai — Landi — Lanfranconi — Lantini — La Rocca — Lembo — Leoni — Lessona — Livoti — Locurcio — Lojacono — Lualdi — Lucchini — Lucentini — Lunelli — Luzzati.

Macarini-Carmignani — Madia — Maffezoli — Maggi — Magini — Malusardi — Manaresi — Mancini — Maracchi — Marchini — Marcucci — Maresca di Serracapriola — Marinelli — Marini — Marquet — Martignoni — Masetti Enrico — Mazzetti Mario — Mazzucotelli — Medici del Vascello — Menegozzi — Mezzetti Nazzareno — Mezzi — Michelini — Milani — Miori — Misciattelli — Moncada

di Paternò — Morelli Eugenio — Moretti — Mori Nino — Morigi — Moro Aurelio — Mosselli — Motolese — Muzzarini.

Nannini — Negrotto Cambiaso — Nicolato. Olivetti — Olmo — Orano — Orlandi — Orsi — Orsolini Cencelli.

Pace Biagio — Pace Nicola Tommaso — Pagliani — Pala — Panepinto — Panunzio — Paoloni — Paolucci — Parisi Alessandro — Parisio Pietro — Parolari — Pasini — Pasti — Pavolini — Pavoncelli — Pellizzari — Pennavaria — Perna — Peverelli — Pierantoni — Pierazzi — Pileri — Pocherra — Polverelli — Postiglione — Pottino di Capuano — Preti — Proserpio — Putzolu.

Rabotti — Raffaeli — Razza — Redenti — Riccardi — Ricchioni — Ricci Giorgio — Ricci Renato — Rocca — Roncoroni — Rossi Amilcare — Rossoni — Rotigliano.

Sacco — Sangiorgi — Sansanelli — Savini — Scarfiotti — Schiassi — Sciarra — Scorza — Scotti — Serena — Serono — Serpieri — Sertoli — Silva — Solmi — Spinelli Domenico — Spinelli Francesco — Starace — Steiner — Suppiej — Suvich.

Tallarico — Tanzini — Tarabini — Tarchi — Tassinari — Tecchio — Teruzzi — Tommaselli — Toselli — Trapani-Lombardo — Tringali Casanuova — Tullio — Tumedei.

Ungaro — Urso — Usai.

Varzi — Vaselli — Vecchini Rodolfo — Vecchioni — Verga — Viale — Vidau — Vignati — Vinci — Visco — Volpe.

Zingali.

*Sono in congedo:*

Ascione.

Chiurco — Coselschi.

Motta.

Natoli.

Valery.

*Sono ammalati:*

Barbiellini-Amidei — Bilucaglia.

De Carli Nicolò.

Foschini.

Marchi.

Tredici.

Verdi.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Agodi — Alberici — Alfieri — Asquini.

Biagi — Boidi.

Capri-Cruciani — Carlini — Colombati.

Dalla Bona — Donegani.

Ercole.

Fancello.

Gangitano — Gusatti Bonsembiante.  
 Maraini — Mazzini — Melchiori — Mendini.  
 Oppo Cipriano Efisio.  
 Paolini — Parodi — Pesenti Antonio — Pinchetti — Puppini.  
 Rossi Ottorino.  
 Spizzi.  
 Vezzani.

*Richiamati alle armi per mobilitazione:*

Barni.  
 Oddo Vincenzo.  
 Pettini.

### Risultato della seconda votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultato della votazione segreta sui seguenti altri disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 marzo 1935-XIII, n. 430, riguardante l'aumento del limite di impegno per spese pagabili in annualità e relative a sovvenzioni e contributi previsti da leggi speciali: (591)

Presenti e votanti . . . . .	316
Maggioranza . . . . .	159
Voti favorevoli . . . . .	316
Voti contrati . . . . .	—

*(La Camera approva).*

Provvedimenti a favore della Reale Accademia di Santa Cecilia: (593)

Presenti e votanti . . . . .	316
Maggioranza . . . . .	159
Voti favorevoli . . . . .	315
Voti contrari . . . . .	1

*(La Camera approva).*

Agevolazioni tributarie per assegnazioni gratuite di case o quartieri di abitazione a famiglie numerose a titolo di premio di natalità: (594)

Presenti e votanti . . . . .	316
Maggioranza . . . . .	159
Voti favorevoli . . . . .	314
Voti contrari . . . . .	2

*(La Camera approva).*

Provvidenze per la Fabbrica del Duomo di Milano: (595)

Presenti e votanti . . . . .	316
Maggioranza . . . . .	159
Voti favorevoli . . . . .	314
Voti contrari . . . . .	2

*(La Camera approva).*

Agevolazioni tributarie per il piano regolatore edilizio della città di Cremona: (596)

Presenti e votanti . . . . .	316
Maggioranza . . . . .	159
Voti favorevoli . . . . .	314
Voti contrari . . . . .	2

*(La Camera approva).*

Proroga al 31 dicembre 1936-XV del termine per ultimare la costruzione di fabbricati fruanti dalla esenzione venticinquennale dall'imposta: (597)

Presenti e votanti . . . . .	316
Maggioranza . . . . .	159
Voti favorevoli . . . . .	313
Voti contrari . . . . .	3

*(La Camera approva).*

Estensione alla Diocesi di Patti dei benefici concessi ad altre Diocesi per la ricostruzione o riparazione degli episcopi e dei seminari in località colpite dal terremoto del 1908: (602)

Presenti e votanti . . . . .	316
Maggioranza . . . . .	159
Voti favorevoli . . . . .	314
Voti contrari . . . . .	2

*(La Camera approva).*

Misura della rendita lorda da sottoporre a vincolo dotale per i capitani del Regio esercito con trattamento economico di primo capitano: (603)

Presenti e votanti . . . . .	316
Maggioranza . . . . .	159
Voti favorevoli . . . . .	310
Voti contrari . . . . .	6

*(La Camera approva).*

Modificazione all'articolo 177 del testo unico delle leggi sul reclutamento del Regio esercito approvato con Regio decreto 8 settembre 1932-X, n. 1332: (607)

Presenti e votanti . . . . .	316
Maggioranza . . . . .	159
Voti favorevoli . . . . .	315
Voti contrari . . . . .	1

*(La Camera approva).*

Istituzione delle cariche di maresciallo capo-banda e di sottufficiale tamburino presso i reggimenti di fanteria divisionale: (608)

Presenti e votanti . . . . .	316
Maggioranza . . . . .	159
Voti favorevoli . . . . .	314
Voti contrari . . . . .	2

*(La Camera approva).*

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º aprile 1935-XIII, n. 487, contenente provvedimenti per il servizio di manutenzione, pulizia e custodia del Palazzo di Giustizia di Roma: (619)

Presenti e votanti. . . .	316
Maggioranza . . . . .	159
Voti favorevoli . . . .	314
Voti contrari . . . . .	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 marzo 1935-XIII, n. 271, col quale è accordato alla « Società Subalpina di imprese ferroviarie » un sussidio straordinario di lire 700,000: (628)

Presenti e votanti. . . .	316
Maggioranza . . . . .	159
Voti favorevoli . . . .	315
Voti contrari . . . . .	1

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Acerbo — Aghemo — Albertini — Alessandrini — Allegreni — Amato — Amicucci — Andreoli — Andriani — Angelini — Anitori — Antonelli — Aprilis — Arcidiacono — Ardissoni — Arias — Arlotti — Arnoni — Ascenzi — Asinari di San Marzano.

Baccarini — Bacci — Baistrocchi — Baldi Giovanni — Baragiola — Baraldi — Barbaro — Bardanzellu — Barengi — Basile — Bagnotti — Belemi — Benni — Bergamaschi — Bernocco — Bertagna — Besozzi di Carnisio — Bianchini — Bibolini — Bifani — Biffis — Biggini — Bleiner — Bolzon — Bombrini — Bonaccini — Bonardi — Bonfatti — Bono — Bonomi — Borghese — Borriello — Bottai Giuseppe — Bottari Tommaso — Bresciani — Bruni — Buffarini Guidi — Buronzo — Buttafocchi.

Caffarelli — Calvetti — Canelli — Capialdi Capoferri — Caprino — Caradonna — Carapelle — Carretto — Carusi — Casilli — Castellino — Catalano — Ceci — Cempini Meazzuoli — Chiarelli — Chiarini — Chiesa — Cianetti — Ciardi — Ciarlantini — Cilento — Cingolani — Clavenzani — Cobolli Gigli — Cocca — Coceani — Corni — Costamagna — Cro — Crollalanza.

Da Empoli — D'Annunzio — De Carli Felice — De Collibus — De Francischi — Del Bufalo — Del Croix — Del Giudice — De Marzanich — Dentice di Frasso — De Regibus — Diaz — Di Belsito Parodi Giusino — Di Giacomo — Di Marzo — Dolfin — Donella — Durini.

Fabbrici — Fani — Fantucci — Fassini — Felicella — Felicioni — Fera — Ferragatta Gariboldi — Ferrario — Ferretti Giacomo — Ferretti Lando — Ferretti di Castelferretto — Ferroni — Fioretti Arnaldo — Fioretti Ermanno — Folliero — Formenton — Fossa Davide — Fossi Mario — Franco — Fregonara — Frignani.

Gaetani dell'Aquila d'Aragona — Galleni — Garbaccio — Garibaldi — Gastaldi — Genaioli — Genovesi — Gervasio — Ghigi — Giannantonio — Gianturco — Giarratana — Gibertini — Giglioli — Giordani — Giovannini — Giunta Francesco — Giunti Pietro — Gorini — Gorio — Gray — Griffey — Guglielmotti — Guidi — Guzzeloni.

Host Venturi.

Igliori.

Jannelli — Jung.

Klinger.

Labadessa — Lai — Landi — Lanfranconi — Lantini — La Rocca — Lembo — Leoni — Lessona — Livoti — Locurcio — Lojacono — Lualdi — Lucchini — Lucentini — Lunelli — Luzzati.

Macarini-Carmignani — Madia — Maffezzoli — Maggi — Magini — Malusardi — Manaresi — Mancini — Maracchi — Marchini — Marcucci — Maresca di Serracapriola — Marinelli — Marini — Marquet — Martignoni — Masetti Enrico — Mazzetti Mario — Mazzucotelli — Medici del Vascello — Menegozzi — Mezzetti Nazzareno — Mezzi — Michelini — Milani — Miori — Misciattelli — Moncada di Paternò — Morelli Eugenio — Moretti — Mori Nino — Morigi — Moro Aurelio — Morselli — Motolese — Muzzarini.

Nannini — Negrotto Cambiaso — Nicolato.

Olivetti — Olmo — Orano — Orlandi — Orsi — Orsolini Cencelli.

Pace Biagio — Pace Nicola Tommaso — Pagliani — Pala — Panepinto — Panunzio — Paoloni — Paolucci — Parisi Alessandro — Parisio Pietro — Parolari — Pasini — Pasti — Pavolini — Pavoncelli — Pellizzari — Pennavaria — Perna — Peverelli — Pierantoni — Pierazzi — Pileri — Pocherra — Polverelli — Postiglione — Pottino di Capuano — Preti — Proserpio — Putzolu.

Rabotti — Raffaeli — Razza — Redenti — Riccardi — Ricchioni — Ricci Giorgio — Ricci Renato — Rocca — Roncoroni — Rossi Amilcare — Rossoni — Rotigliano.

Sacco — Sangiorgi — Sansanelli — Savini — Scarfiotti — Schiassi — Sciarra — Scorza — Scotti — Serena — Serono — Serpieri — Sertoli — Silva — Solmi — Spinelli Dome-

nico — Spinelli Francesco — Starace — Steiner — Suppiej — Suvich.

Tallarico — Tanzini — Tarabini — Tarchi — Tassinari — Tecchio — Teruzzi — Tommaselli — Toselli — Trapani-Lombardo — Tringali Casanuova — Tullio — Tumedei.

Ungaro — Urso — Usai.

Varzi — Vaselli — Vecchini Aldo — Vecchini Rodolfo — Vecchioni — Velo — Verga — Viale — Vidau — Vignati — Vinci — Visc — Volpe.

Zingali.

*Sono in congedo:*

Ascione.

Chiurco — Coselschi.

Motta.

Natoli.

Valery.

*Sono ammalati:*

Barbiellini-Amidei — Bilucaglia.

De Carli Nicolò.

Foschini.

Marchi.

Tredici.

Verdi.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Agodi — Alberici — Alfieri — Asquini.

Biagi — Boidi.

Capri-Cruciani — Carlini — Colombati.

Dalla Bona — Donegani.

Ercole.

Fancello.

Gangitano — Gusatti Bonsembiante.

Maraini — Mazzini — Melchiori — Mendini.

Oppo Cipriano Efsio.

Paolini — Parodi — Pesenti Antonio —

Pinchetti — Puppini.

Rossi Ottorino.

Spizzi.

Vezzani.

*Richiamati alle armi per mobilitazione:*

Barni.

Oddo Vincenzo.

Pettini.

### Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Do lettura dell'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 16:

I. — *Discussione dei seguenti disegni di legge:*

1 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 luglio 1934-XII, n. 1229, che autorizza l'assunzione di impegni per la com-

pressiva somma di lire 1.200.000.000 negli esercizi 1934-35 e seguenti per il rinnovamento del materiale aeronautico e per la ricostituzione di scorte. (219)

2 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 315, concernente una nuova ripartizione del fondo di lire 1.200.000.000 per spese straordinarie per l'aeronautica. (581)

3 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 febbraio 1935-XIII, n. 272, che ha dato approvazione alla Convenzione culturale fra l'Italia e l'Ungheria, firmata in Roma il 16 febbraio 1935. (563)

4 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 369, riguardante esenzione venticinquennale dalla imposta sui fabbricati per le costruzioni eseguite in dipendenza di piani regolatori edilizi della città di Napoli, approvati dall'Alto Commissario. (569)

5 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 409, che ha dato esecuzione all'Accordo stipulato in Roma fra l'Italia e l'Austria il 25 marzo 1935, mediante scambio di Note, col quale l'olio di sesamo viene escluso dal regime convenzionale stabilito dal Trattato di commercio e di navigazione del 28 aprile 1923. (571)

6 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 marzo 1935-XIII, n. 445, recante modificazioni alla legge 7 giugno 1934-XII, n. 899, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio Esercito. (583)

7 — Approvazione del piano regolatore e di ampliamento di Littoria e delle relative norme di attuazione. (584)

8 — Norme per la riforma degli Istituti per le Case popolari e per la costituzione di un Consorzio nazionale tra gli Istituti predetti. (588)

9 — Espropriazioni da eseguirsi dall'Alto Commissario per la provincia di Napoli. (589)

10 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° aprile 1935-XIII, n. 478, riguardante l'autorizzazione di spesa di lire 5,375,000 per l'esecuzione di opere idrauliche straordinarie e urgenti per il Po e l'Adige. (590)

11 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 febbraio 1935-XIII, n. 342, recante provvedimenti per la chiusura delle operazioni di liquidazione dell'Unione edilizia nazionale. (592)

12 — Approvazione del Protocollo concernente i libri ferroviari della Compagnia ferroviaria Danubio-Sava-Adriatico, firmato in Roma il 7 luglio 1934, anno XII, tra l'Italia, l'Austria, la Jugoslavia, l'Ungheria, la Com-

pagnia anzidetta e il Comitato dei portatori di obbligazioni della stessa, nonchè del relativo Protocollo di firma di pari data. (599)

13 — Modificazioni all'ordinamento dell'Istituto Nazionale Fascista assistenza dipendenti Enti locali. (600)

14 — Norme per il trapasso di proprietà dei beni immobili siti nelle province di confine terrestre. (609)

15 — Disposizioni sull'avanzamento degli ufficiali della Regia Marina. (610)

16 — Nuovi organici degli ufficiali dei Corpi militari della Regia Marina. (611)

17 — Istituzione di un ruolo speciale di ufficiali di complemento della Regia Marina. (612)

18 — Autorizzazione, entro determinati limiti, ad eseguire lavori di riparazioni urgenti al Regio naviglio, prima del perfezionamento amministrativo dei relativi contratti. (613)

19 — Disposizioni di carattere transitorio riguardanti i sottufficiali e militari di truppa della Regia Aeronautica. (614)

20 — Completamento dell'assetto edilizio degli Ospedali e degli Istituti clinici di Torino. (617)

21 — Completamento dell'assetto edilizio della Regia Università e dei Regi Istituti superiori di Bologna. (618)

22 — Nuove norme per la migliore disciplina dei mercati all'ingrosso del pesce. (622)

23 — Mutamento della denominazione di Monti di Pietà in « Monti di Pegni ». (623)

24 — Aumento di fondi per contributi relativi alla costruzione di silos da cereali. (624)

Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze e stato di previsione del-

l'entrata per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936. (439)

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936. (441)

Approvazione dell'Accordo italo-britannico-egiziano per la delimitazione del confine fra la Libia ed il Sudan, Accordo stipulato in Roma mediante scambio di Note il 20 luglio 1934, con effetto dallo stesso giorno. (543)

Approvazione dell'Accordo italo-britannico per la delimitazione del confine tra la Somalia italiana ed il Chenia, firmato a Firenze il 17 dicembre 1927, e dell'Accordo relativo, stipulato in Londra il 22 novembre 1933, mediante scambio di Note. (546)

**La seduta termina alle 19,15.**

---

---

#### ERRATA CORRIGE.

Ai nomi degli onorevoli deputati posti in congedo, per ufficio pubblico, nella tornata dell'8 corrente deve aggiungersi quello dell'onorevole deputato Pileri.

---

---

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

AVV. CARLO FINZI

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI