

CXXVI.

TORNATA DI GIOVEDÌ 17 MARZO 1938

ANNO XVI

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CIANO

INDICE

	<i>Pag.</i>	<i>Pag.</i>	
Congedi	4737		
Disegno di legge (Presentazione):			
BENNI: Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1938-XVI, n. 143, relativo al riordinamento organico dell'Amministrazione Centrale della Marina mercantile	4738	Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 dicembre 1937-XVI, n. 2573, recante l'autorizzazione della spesa di lire 29,000,000 per provvedere al completamento dei lavori ed all'arredamento del nuovo Ospedale di Napoli	4741
Disegni di legge (Discussione):			
Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1938 al 30 giugno 1939	4746	Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 giugno 1937-XV, n. 1048, contenente disposizioni per il perfezionamento e la generalizzazione degli assegni familiari ai prestatori d'opera	4742
GIUNTA	4746	Esonero dal pagamento di qualsiasi diritto erariale all'alcole carburante, ottenuto dal sorgo durante la campagna 1938-39.	4743
CAO DI SAN MARCO	4749	Maggiori spese per alcuni uffici giudiziari e carceri mandamentali	4743
FEROLDI	4753	Disegni di legge (Votazione segreta)	4805
RICCI GIORGIO	4757		
BENNI, <i>Ministro</i>	4758		
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'Africa Italiana per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1938 al 30 giugno 1939.	4799		
SANGIORGI	4799		
PARODI	4802		
BARALDI	4804		
Disegni di legge (Approvazione):			
Dichiarazione di solennità civile dell'anniversario della nascita di Guglielmo Marconi	4738		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 novembre 1937-XVI, n. 2147, riguardante l'autorizzazione all'Istituto nazionale fascista della previdenza sociale ad anticipare le somme occorrenti per la prima applicazione della legge sui prestiti familiari, fino alla concorrenza di cento milioni	4738		
Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 novembre 1937-XVI, n. 2299, relativo al consolidamento del contributo dello Stato a pareggio del bilancio dell'Africa Orientale Italiana ed all'assegnazione di dodici miliardi per un piano organico di lavori pubblici nell'Africa Orientale Italiana	4738		
Istituzione del « Registro nazionale delle varietà elette di frumento » e disposizioni per la diffusione della coltivazione delle varietà stesse.	4739		

La seduta comincia alle 16.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli camerati: Da Empoli, di giorni 3; Gervasio, di 5; per motivi di salute, l'onorevole camerata Lualdi, di giorni 6; per ufficio pubblico, l'onorevole camerata Locurcio, di giorni 1.
(Sono concessi).

Presentazione di un disegno di legge.

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

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 marzo 1938-XVI, n. 143, relativo al riordinamento organico dell'Amministrazione Centrale della Marina mercantile. (2220)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle comunicazioni della presentazione di questo disegno di legge. Sarà inviato alla Giunta del bilancio.

Approvazione del disegno di legge: Dichiarazione di solennità civile dell'anniversario della nascita di Guglielmo Marconi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Dichiarazione di solennità civile dell'anniversario della nascita di Guglielmo Marconi. (*Stampato* n. 2088-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:

« Il giorno 25 aprile, anniversario della nascita di Guglielmo Marconi, è dichiarato, a tutti gli effetti, giorno di solennità civile ».

PRESIDENTE. Propongo che, in omaggio alla memoria dell'illustre Inventore, la Camera osservi un minuto di raccoglimento.

(*Il Presidente sorge in piedi. — I Ministri e i Deputati si alzano. — Si alza anche il pubblico delle tribune. — L'Assemblea rimane un minuto in riverente silenzio.*)

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

Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 novembre 1937-XVI, n. 2147, riguardante l'autorizzazione all'Istituto nazionale fascista della previdenza sociale ad anticipare le somme occorrenti per la prima applicazione della legge sui prestiti familiari, fino alla concorrenza di cento milioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 novembre 1937-XVI, n. 2147, riguardante l'au-

torizzazione all'Istituto nazionale fascista della previdenza sociale ad anticipare le somme occorrenti per la prima applicazione della legge sui prestiti familiari, fino alla concorrenza di cento milioni. (*Stampato* numero 2102-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 22 novembre 1937-XVI, n. 2147, riguardante l'autorizzazione all'Istituto nazionale fascista della previdenza sociale ad anticipare le somme occorrenti per la prima applicazione della legge sui prestiti familiari, fino alla concorrenza di cento milioni ».

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 15 novembre 1937-XVI, n. 2299, relativo al consolidamento del contributo dello Stato a pareggio del bilancio dell'Africa Orientale Italiana ed all'assegnazione di dodici miliardi per un piano organico di lavori pubblici nell'Africa Orientale Italiana.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 novembre 1937-XVI, n. 2299, relativo al consolidamento del contributo dello Stato a pareggio del bilancio dell'Africa Orientale Italiana ed all'assegnazione di dodici miliardi per un piano organico di lavori pubblici nell'Africa Orientale Italiana. (*Stampato* n. 2160-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 15 novembre 1937-XVI, n. 2299, rela-

tivo al consolidamento del contributo dello Stato a pareggio del bilancio dell'Africa Orientale Italiana ed all'assegnazione di dodici miliardi per un piano organico di lavori pubblici nell'Africa Orientale Italiana».

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 del « Registro nazionale delle varietà elette di frumento » e disposizioni per la diffusione della coltivazione delle varietà stesse.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Istituzione del « Registro nazionale delle varietà elette di frumento » e disposizioni per la diffusione della coltivazione delle varietà stesse. (*Stampato n. 2185-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. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

ART. 1.

È istituito, presso il Ministero dell'agricoltura e delle foreste, il « Registro nazionale delle varietà elette di frumento ».

Sono varietà elette di frumento quelle che presentano i seguenti requisiti:

- a) caratteri botanici costanti;
- b) accertati pregi colturali e tecnologici;
- c) elevata produttività, dimostrata col conseguimento, in annate agrarie posteriori all'annata 1925-26, di rese unitarie costituenti sicuro fattore d'incremento della produzione granaria nazionale.

(È approvato).

ART. 2.

Entro due mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro dell'agricoltura e delle foreste disporrà l'iscrizione d'ufficio, nel « Registro nazionale delle varietà elette di frumento », delle varietà che, alla data della legge stessa, siano già state costituite, pubblicate e descritte da istituti statali o da enti sottoposti alla vigilanza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, con l'indicazione della genealogia e delle caratteristiche botaniche, e che dalla Commissione di cui all'articolo 4 siano riconosciute ammissibili alla detta iscrizione.

Altre varietà potranno successivamente essere iscritte nel Registro su domanda, con l'osservanza delle norme degli articoli seguenti.

(È approvato).

ART. 3.

La domanda per l'iscrizione di una varietà nel Registro nazionale istituito dalla presente legge dovrà essere indirizzata al Ministero dell'agricoltura e delle foreste, accompagnata da una particolareggiata ed esatta descrizione della genealogia e delle caratteristiche botaniche della varietà della quale si chiede l'iscrizione, nonché dall'invio, al Ministero stesso, di un congruo numero di campioni di piante, di spighe e di cariossidi della varietà stessa.

La domanda può essere presentata soltanto dalla persona o dall'ente che ha costituito la varietà.

(È approvato).

ART. 4.

Il giudizio sull'ammissibilità, in rapporto ai requisiti indicati nell'articolo 1, di una varietà di frumento all'iscrizione nel « Registro nazionale delle varietà elette di frumento » è demandato ad una Commissione, composta del Direttore dell'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura, presidente, del vice presidente della Corporazione dei cereali, del direttore dell'Istituto botanico della Regia Università di Roma, del direttore della Regia Stazione di patologia vegetale di Roma, di un granicoltore premiato nella gara nazionale del Concorso nazionale del grano e dell'azienda agraria e di due funzionari del ruolo tecnico dell'agricoltura, scelti fra quelli preposti alla direzione di un Ispettorato provinciale dell'agricoltura.

I membri della Commissione, esclusi quelli di diritto, durano in carica tre anni e possono essere confermati.

Funzionerà da segretario un funzionario dello stesso ruolo, di grado non inferiore al settimo.

(È approvato).

ART. 5.

La Commissione di cui all'articolo precedente pronuncerà il suo giudizio, previo accertamento del valore colturale e tecnolo-

gico della varietà di frumento della quale è domandata l'iscrizione.

L'accertamento del valore colturale sarà fatto mediante ripetute prove colturali in diversi ambienti agrari, affidate a Stazioni agrarie sperimentali o a Laboratori aventi funzionari di Stazione sperimentale agraria o ad Ispettorati provinciali dell'agricoltura, sotto la direzione unica dell'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura.

L'accertamento del valore tecnologico è fatto dall'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura.

Nei riguardi delle varietà delle quali il Ministro promuova l'iscrizione d'ufficio a norma del primo comma dell'articolo 2, la Commissione esprimerà il giudizio prescindendo dall'effettuazione delle prove e degli accertamenti previsti nei precedenti comma.

(È approvato).

ART. 6.

L'iscrizione delle varietà di frumento riconosciute dalla Commissione ammissibili alla iscrizione stessa è disposta con decreto del Ministro, da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e nel *Bollettino Ufficiale* del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, contenente, per ciascuna varietà, l'indicazione di tutte le sue caratteristiche.

Tale indicazione è riportata nel Registro, nel quale sarà altresì inserita una riproduzione in tricromia della spiga, delle cariossidi ed eventualmente di altre parti della pianta, che servano ad identificare esattamente la varietà.

(È approvato).

ART. 7.

Di ogni varietà di frumento iscritta nel Registro saranno conservati, in apposito « Erbario delle varietà elette di frumento », esemplari di cariossidi, di piante intere e di spighe prelevate dalla coltura comune, prima della loro maturazione e all'atto di essa.

La tenuta e la conservazione dell'Erbario saranno affidate all'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura.

(È approvato).

ART. 8.

Con decreto del Ministro dell'agricoltura e delle foreste sarà stabilita la data a partire dalla quale non potranno essere esonerate dal conferimento agli ammassi obbligatori collettivi, in quanto destinate alla produzione di

seme, partite di grano provenienti da coltivazioni di varietà diverse da quelle iscritte nel « Registro nazionale delle varietà elette di frumento ».

(È approvato).

ART. 9.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, sentita la Commissione di cui all'articolo 4, potrà, con decreti da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e nel *Bollettino Ufficiale* del Ministero, determinare le zone riconosciute tradizionalmente come tipiche per la produzione di grano da seme, stabilendone la delimitazione.

In tali zone tipiche non potranno essere esonerate dal conferimento agli ammassi obbligatori collettivi, in quanto destinate alla produzione di seme, partite di grano, le quali, oltre ad appartenere a varietà iscritte nel « Registro nazionale delle varietà elette di frumento », non provengano da coltivazioni sottoposte al controllo dell'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura, esercitato dalla semina al raccolto, nonché sulla lavorazione a seme del prodotto, e non siano vendute o cedute in sacchi o altri involucri o recipienti, muniti di apposito marchio del detto Istituto.

Nelle stesse zone tipiche il certificato per l'esonero dal conferimento agli ammassi delle partite di grano destinate alla produzione di seme sarà rilasciato esclusivamente dall'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura, che ne darà comunicazione all'Ispettorato provinciale dell'agricoltura e al Centro ammassi granari della provincia del cui territorio la zona tipica fa parte.

Il Ministro ha facoltà di dividere singole zone tipiche in settori, in ciascuno dei quali non potrà essere coltivata, con esonero del prodotto dal conferimento agli ammassi obbligatori collettivi, in quanto destinato alla produzione di seme, che una sola varietà di frumento, stabilita dallo stesso Ministro, su conforme parere dell'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura.

(È approvato).

ART. 10.

Con decreti Reali, su proposta del Ministro dell'agricoltura e delle foreste e sentita la Commissione di cui all'articolo 4, potrà essere fatto obbligo di impiegare, nelle coltivazioni per la produzione di grano da seme, esclusivamente sementi della varietà o delle varietà

che, fra quelle iscritte nel « Registro nazionale delle varietà elette di frumento », saranno tassativamente indicate, provincia per provincia, e, nell'ambito della stessa provincia, separatamente per zone agrarie di pianura, di collina e di montagna.

Le partite di grano provenienti dalla coltivazione, in una provincia o in una zona per la quale sia stato disposto l'obbligo previsto nel precedente comma, di varietà diversa da quella o da quelle prescritte, non potranno in nessun caso essere considerate come destinate alla produzione di seme, agli effetti dell'esonero dal conferimento agli ammassi obbligatori collettivi.

(È approvato).

ART. 11.

Nelle provincie per le quali siano emanati i decreti di cui all'articolo precedente e nelle zone tipiche determinate e delimitate a norma dell'articolo 9, ma non suddivise in settori a norma dell'ultimo comma dello stesso articolo, i conduttori di fondi che coltivano frumento per la produzione di grano da seme non potranno coltivare che una sola varietà per ciascuna colonia o unità poderale, eccezione fatta per le unità per le quali, per l'estensione, l'ordinamento culturale e la attrezzatura aziendale, sussista, a giudizio dell'organo incaricato del rilascio dei certificati per l'esonero dal conferimento agli ammassi, garanzia di esclusione di qualsiasi inquinamento.

(È approvato).

ART. 12.

Ferma l'osservanza delle disposizioni del Regio decreto-legge 15 aprile 1937-XV, numero 694, alla trebbiatura del grano proveniente dalle coltivazioni di frumento nelle zone tipiche per la produzione di grano da seme, determinate e delimitate a norma dell'articolo 9, non potranno essere adibite altre macchine trebbiatrici all'infuori di quelle che, per ciascuna campagna, saranno all'uopo designate dal Prefetto, sentiti l'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura e la Commissione di cui all'articolo 3 del predetto decreto.

Il Prefetto stabilirà altresì le norme da osservare, prima dell'ammissione di tali macchine al lavoro e durante la trebbiatura del grano proveniente da coltivazioni per produzione di seme, al fine di evitare pericoli d'inquinamento fra varietà o con frumenti non da seme.

Nei confronti degli esercenti della trebbiatura che contravvengano a tali norme, il Prefetto può ordinare la revoca della licenza per l'esercizio della trebbiatura.

(È approvato).

ART. 13.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste ha facoltà di istituire uno speciale controllo su colture di conservazione di purezza di varietà iscritte nel Registro nazionale delle varietà elette di frumento, ai fini della produzione di grano da seme mediante moltiplicazione di semente fornita dall'Istituto o dalla persona che ha costituito la varietà.

Il produttore, che intenda sottoporre le proprie colture a tale controllo, dovrà farne domanda al Ministero dell'agricoltura e delle foreste entro il mese di luglio precedente l'inizio delle colture stesse.

Le spese per il controllo sono a carico del produttore interessato.

Il prodotto ottenuto dalle colture sottoposte a tale controllo, che sarà esercitato dall'Istituto nazionale di genetica per la cerealicoltura, sarà contrassegnato da apposito marchio, applicato sui sacchi od altri involucri, a cura dell'Istituto.

Il marchio ha esclusivamente valore di attestazione della provenienza del seme da colture controllate.

(È approvato).

ART. 14.

Con decreti Reali, sentito il Consiglio dei Ministri, le disposizioni della presente legge potranno essere estese, in tutto o in parte, ad altre colture agrarie ed ortive.

(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 23 dicembre 1937-XVI, n. 2573, recante l'autorizzazione della spesa di lire 29 milioni per provvedere al completamento dei lavori ed all'arredamento del nuovo Ospedale di Napoli.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 dicembre 1937-XVI, n. 2573, recante l'autorizzazione della spesa di lire 29,000,000 per

provvedere al completamento dei lavori ed all'arredamento del nuovo Ospedale di Napoli. (*Stampato* n. 2187-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 23 dicembre 1937-XVI, n. 2573, recante l'autorizzazione della spesa di lire 29,000,000 per provvedere al completamento dei lavori ed all'arredamento del nuovo Ospedale 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 17 giugno 1937-XV, n. 1048, contenente disposizioni per il perfezionamento e la generalizzazione degli assegni familiari ai prestatori d'opera.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 giugno 1937-XV, n. 1048, contenente disposizioni per il perfezionamento e la generalizzazione degli assegni familiari ai prestatori d'opera. (*Stampato* n. 1996-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 nel testo concordato fra Governo e Commissione.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 giugno 1937-XV, n. 1048, contenente disposizioni per il perfezionamento e la generalizzazione degli assegni familiari ai prestatori d'opera, *colle seguenti modificazioni:*

All'articolo 2, le parole: « salvo quanto è disposto dall'articolo 27 per i dipendenti dai Consorzi di bonifica e i lavoratori raggruppati nelle compagnie portuali » *sono sostituite dalle seguenti:* « salvo in ogni caso che il per-

sonale predetto non goda di un trattamento di famiglia per legge, regolamento o atto amministrativo ».

All'articolo 10, le parole: « nel termine di sei mesi », *sono sostituite dalle seguenti:* « nel termine di un anno ».

All'articolo 14, dopo il secondo comma, è inserito il seguente: « Il compenso per lavoro straordinario è compreso, agli effetti dei precedenti comma, nella retribuzione, quando il lavoro straordinario non abbia carattere eccezionale o saltuario ».

All'articolo 15, comma 2º, dopo la parola: rispettivamente *sono inserite le seguenti:* « più nel primo caso un assegno giornaliero e due nel secondo ».

All'articolo 17, dopo il 2º comma, aggiungere il seguente: « Il decreto di attribuzione all'una o all'altra gestione obbliga i dipendenti e i datori di lavoro predetti all'osservanza delle disposizioni di legge e dei contratti collettivi vigenti per la gestione cui sono aggregati ».

All'articolo 24, 2º comma, dopo la parola « trattenuta » sono inserite le seguenti: « o che non provvede, se tenutovi, alla corresponsione degli assegni ».

All'articolo 27, comma 1º, punto 1º, sono aggiunte in fine le parole: « e per i consorzi di bonifica ». *Al punto 2º, in fine, sono sopresse le parole:* « e per i consorzi di bonifica ».

Negli allegati nn. 1 e 2, tabelle A e B, alla indicazione in parentesi, sono aggiunte le parole: « più nel secondo caso un assegno giornaliero, o due nel terzo caso ».

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, la Giunta del bilancio ha apportato in questo disegno di legge degli emendamenti concordati con l'onorevole Ministro delle corporazioni agli articoli 2, 10, 14, 15, 17, 24, 27 ed agli allegati 1 e 2 del decreto-legge.

L'onorevole Ministro delle corporazioni conferma l'accettazione di questi emendamenti?

LANTINI, *Ministro delle corporazioni*. La confermo, e dichiaro inoltre che la modifica all'articolo 2, d'accordo col Ministero dell'interno, s'intende che vale anche per il personale dei comuni, delle provincie, e degli enti locali.

PRESIDENTE. Questo si deve inserire nel testo dell'articolo, o basta che risulti dal resoconto della seduta?

LANTINI, *Ministro delle corporazioni*. Basta che risulti dal resoconto.

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, l'onorevole Ministro delle corporazioni intende

che risulti dal resoconto la sua dichiarazione che la modifica all'articolo 2 si estende anche al personale dei comuni, delle provincie e degli enti locali.

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

Approvazione del disegno di legge: Esonero dal pagamento di qualsiasi diritto erariale all'alcole carburante, ottenuto dal sorgo durante la campagna 1938-39.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Esonero dal pagamento di qualsiasi diritto erariale all'alcole carburante ottenuto dal sorgo durante la campagna 1938-39. (*Stampato* numero 2197-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'alcole ottenuto dalla distillazione del sorgo durante la campagna 1938-39 e destinato a carburante è esonerato dal pagamento di qualsiasi diritto erariale».

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: Maggiori spese per alcuni uffici giudiziari e carceri mandamentali.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Maggiori spese per alcuni uffici giudiziari e carceri mandamentali. (*Stampato* n. 2198-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. Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

ART. 1.

Il Ministro delle finanze, di concerto col Ministro di grazia e giustizia, è autorizzato:

1º) a stipulare con il Comune di Padova un contratto di locazione col quale il detto

Comune concederà in fitto allo Stato con decorrenza dal 1º marzo 1934, il fabbricato di proprietà comunale denominato «Palazzo di giustizia», sito nella detta città alla Via Altinate, ricostruito dal Comune stesso dopo l'incendio del 1929 e destinato a sede di quegli uffici giudiziari, e lo Stato si obbligherà a corrispondere la pigione annua di lire 200,000, oltre a lire 103,000 annue per la manutenzione;

2º) a pagare allo stesso Comune di Padova in nove annualità eguali e senza interessi la somma complessiva di lire 332,100 a rimborso delle spese da esso sostenute per l'arredamento del fabbricato suindicato;

3º) a stipulare un contratto di locazione con il Comune di Genova, mediante il quale questo darà in fitto allo Stato, per adibirli ad uso di quegli uffici giudiziari, tanto i locali del palazzo ducale, di proprietà comunale, sito nella detta città, già adibiti a tale uso, quanto gli altri locali dello stesso palazzo che erano occupati dall'Intendenza di finanza e dalla questura, e lo Stato aumenterà la pigione, attualmente corrisposta in lire 260,000, a lire 330,000;

4º) a stipulare con il Comune di Trapani un contratto di locazione, mediante il quale il detto Comune concederà in fitto allo Stato il fabbricato di proprietà comunale sito in quella città e già adibito a palazzo di giustizia, e lo Stato corrisponderà invece dell'attuale pigione di lire 72,250, quella di lire 105,000;

5º) a stipulare con il Comune di Santa Maria Capua Vetere, mediante l'annuo canone di lire 40,000, con decorrenza dal 1º gennaio 1934, un contratto di locazione del fabbricato di proprietà comunale sito nella detta città e adibito a sede di quegli uffici giudiziari.

L'aumento di pigione, di cui al n. 3º, decorrerà dal giorno in cui saranno compiuti e riconosciuti idonei i restauri, gli adattamenti e l'arredamento che il Comune di Genova eseguirà a sue spese nel palazzo ducale per un importo non inferiore a lire 1,800,000, e saranno stati consegnati all'Amministrazione della giustizia, in aggiunta ai locali già ora occupati dagli uffici giudiziari, quelli che erano adibiti ad uso dell'Intendenza di finanza e della questura; e l'aumento di pigione di cui al n. 4 decorrerà dal giorno in cui saranno stati compiuti, e riconosciuti idonei, i lavori di consolidamento, sopraelevazione, ampliamento e restauro che il Comune di Trapani eseguirà a sue spese in quel palazzo di giustizia per un importo presunto di circa un milione di lire. L'idoneità dei lavori sarà

LEGISLATURA XXIX — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MARZO 1938

dichiarata dal Ministero di grazia e giustizia su parere rispettivamente degli uffici tecnici erariali di Genova e di Trapani.

(È approvato).

ART. 2.

Il Ministro per le finanze, di concerto col Ministro di grazia e giustizia, è autorizzato a rimborsare, dall'esercizio finanziario in corso, ai comuni indicati nell'unita tabella, firmata d'ordine Nostro dal Ministro per le finanze la maggiore spesa derivante da:

a) costruzione di nuovi edifici destinati a carceri mandamentali;

b) lavori di adattamento, miglioramento, riparazione straordinaria in locali già in uso di carceri mandamentali;

c) necessità di prendere in locazione edifici diversi da quelli attualmente destinati ad uso di carcere;

d) nomina di persone di custodia in aggiunta a quelle attualmente in servizio.

Il maggiore rimborso non potrà superare la somma per ciascun comune indicata nell'unita tabella, e sarà corrisposto correlativamente alle varie ipotesi sopra prevedute, a decorrere dalla data di occupazione dei nuovi edifici, dal collaudo dei lavori di adattamento, miglioramento e riparazione straordinaria, dall'inizio dei nuovi contratti di locazione, dalla data dell'assunzione in servizio del nuovo personale di custodia.

Tale rimborso sarà disposto, dentro i limiti di cui al precedente comma, di concerto tra il Ministero delle finanze ed il Ministero di grazia e giustizia.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'annessa tabella.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

Numero d'ordine	CARCERE MANDAMENTALE	Maggiore canone annuo da corrispondere per il fabbricato	Maggiore annua spesa occorrente per i custodi
1	Gonzaga	L. 30,000	..
2	Este	» 16,500	..
3	Monfalcone	» 14,400	..
4	Pisino	» 13,000	..
5	Castelnuovo Monti	» 11,600	..
6	Carinola	» 10,300	..
7	Monselice	» 9,700	..
8	Viareggio	» 8,600	..
9	Fondi	» 7,900	..
10	Albano Laziale	» 7,400	..
11	Capri	» 6,000	..
12	Finale Emilia	» 4,700	..
13	Mirandola	» 4,700	..
14	Arzignano	» 3,800	..
15	Rapallo . . . . .	..	L. 3,500
16	Calitri . . . . .	..	» 3,500
17	Prato . . . . .	..	» 3,500
18	Sorrento	» 3,500	..
19	Santhià	» 3,500	..
20	Canale	» 3,300	..
21	Canosa di Puglia	» 3,300	..
22	Grumello del Monte	» 2,900	..
23	Marsala	» 2,800	..
24	Comiso	» 2,800	..
25	Palestrina . . . . .	..	» 2,800
26	Vipiteno	» 2,700	..
27	Villa del Nevoso	» 2,600	..
28	Sora	» 2,400	..
29	Erice	» 2,300	..
30	Pattada	» 2,300	..
31	Leonforte	» 2,300	..
32	Airola	» 2,100	..
33	Ovada	» 2,100	..
34	Montella . . . . .	..	» 2,100
35	Paternopoli . . . . .	..	» 2,100
36	Bitonto	» 1,700	..

LEGISLATURA XXIX — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MARZO 1938

Numero d'ordine	CARCERE MANDAMENTALE	Maggiore canone annuo da corrispondere per il fabbricato	Maggiore annua spesa occorrente per i custodi
37	Budrio	L. 1,700	..
38	Macomer	» 1,700	..
39	Cittanova	» 1,700	..
40	Marigliano	» 1,500	..
41	Civitella Roveto	» 1,400	..
42	Ozieri	» 1,400	..
43	Oppido Mamertina	» 1,400	..
44	Bordighera	» 1,400	..
45	Lacedonia . . . . .	..	L. 1,300
46	Scandiano	» 1,300	..
47	Giarre	» 1,300	..
48	Pratola Peligna	» 1,200	..
49	Gioi Cilento	» 1,200	..
50	Rotonda	» 1,100	..
51	Agordo	» 1,000	..
52	Pontassieve	» 1,000	..
53	Montemaggiore Belsito	» 1,000	..
54	Sarno	» 1,000	..
55	Cimina	» 1,000	..
56	Mezzoiuso	» 1,000	..
57	Ischia	» 1,000	..
58	Abbazia	» 1,000	..
59	Grammichele	» 1,000	..
60	Bellano	» 800	..
61	Montegiorgio	» 800	..
62	Fabiano	» 800	..
63	Butera	» 700	..
64	Torre Annunziata	» 700	..
65	Seminara	» 700	..
66	Albenga	» 700	..
67	Cariati	» 600	..
68	Albona	» 600	..
69	Civita Castellana	» 500	..
70	Dorgali	» 500	..
71	Filadelfia	» 500	..
72	Bagheria	» 500	..
73	Borgomanero	» 500	..
74	Valguarnera	» 450	..
75	Tiriolo	» 450	..
76	Cittadella	» 350	..
77	Amatrice	» 300	..
78	Roccadaspide	» 300	..
79	Mogoro	» 300	..
80	Roccamonfina	» 300	..
81	San Valentino	» 300	..
82	Bronte	» 250	..
83	Pietrasanta	» 250	..
84	Terranova Pausania	» 200	..
85	San Giovanni in Persiceto	» 200	..
86	Carsoli	» 200	..
87	Nocera Terinese	» 200	..
88	Putignano	» 130	..
89	Manduria	» 130	..
90	Donnaz	» 50	..
91	Francavilla a Mare	» 40	..
TOTALE		L. 231,200	L. 18,800
TOTALE GENERALE		L. 250,000	

PRESIDENTE. Pongo a partito l'articolo 2, la cui approvazione implica quella della tabella testè letta.

(È approvato)

Si dia lettura dell'articolo 3.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

ART. 3.

Alla spesa occorrente per l'esecuzione delle disposizioni di cui negli articoli precedenti, per la quale non sono applicabili l'articolo 331, ultima parte, del testo unico sulla finanza locale, approvato con Regio decreto 14 settembre 1931-IX, n. 1175, e l'articolo 4 del Regio decreto 17 dicembre 1931-X, n. 1668, e successive disposizioni, si provvederà con i fondi stanziati nel capitolo 172 del bilancio del Ministero delle finanze per l'esercizio corrente e nei capitoli corrispondenti degli esercizi successivi.

(È approvato).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. (*Stampato* n. 2415-A).

Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

È iscritto a parlare l'onorevole camerata Giunta.

Ne ha facoltà.

GIUNTA. Onorevoli camerati! Navigare *nesse est*, con quel che segue! Però non sembra che nel Paese alcune correnti, le più interessate, siano di questo parere poichè, nonostante la legge Benni, che sta per essere varata e che io trovo rispondente in tutto allo scopo, giusta ed efficiente, nonostante questa legge, pare che le cose siano ancora purtroppo metaforicamente in alto mare. Dico metaforicamente, perchè se le cose fossero realmente in alto mare, sarebbe molto meglio per tutti, compresa la marina da carico e meglio anche per le valute del Ministro Guarneri. Dico che siamo in alto mare, perchè a detta delle due correnti, di cui parleremo, i provvedimenti non sarebbero efficaci per un'infinità di ragioni che verrò esponendo.

Uno sguardo generale, sulla traccia della relazione del camerata Bibolini, alla situazione della marina mercantile (non parlo dell'ultimo decennio; limitiamoci ai tempi più vicini a noi) è necessario per richiamare alla nostra mente la necessità assoluta e inderogabile di incrementare la marina stessa.

Questo problema è rimasto sospeso forse un po' più a lungo del necessario per diversi elementi e per diverse ragioni. Prima fra tutte le ragioni quella di carattere militare, per aumentare, cioè, la marina da guerra. La quale, del resto, non doveva soltanto servire alla difesa del territorio e dei mari nazionali, ma serviva, come servirà, a proteggere proprio quella bandiera della quale oggi noi rimarchiamo un'assenza troppo prolungata sulle grandi vie di comunicazione.

La posizione della marina mercantile italiana, soprattutto della marina da carico, non ammette più indugi per risolvere il suo problema nel migliore dei modi.

Il camerata Bibolini ha inserito nella sua relazione alcuni elenchi, o quadri sinottici, sia dello stato del tonnello internazionale, sia dello stato delle costruzioni.

Io vi risparmio i quadri più analitici. Prendiamo invece quelli più ristretti. Noi troviamo che dei paesi molto più modesti del nostro hanno un tonnello molto più grande in rapporto alla nostra posizione. Per esempio: la Danimarca, con una popolazione di 3 milioni 500 mila abitanti, ha 1 milione e 300 mila tonnellate di stazza lorda; la Grecia ne ha 2.127.000; la Svezia 1.500.000; e la Norvegia, con 2 milioni e mezzo o poco più di abitanti, ha 4 milioni e mezzo circa di tonnellate. Il che vuol dire che ogni cittadino norvegese ha a sua disposizione 2 tonnellate e oltre di naviglio mercantile.

L'Italia, con 44 milioni, con tutto il suo mare e tutta la sua potenza, oggi ha 3 milioni e poco più di tonnellate. Ma noi sappiamo bene in che stato e in che condizioni questo tonnello si trovi in rapporto alla velocità e al rendimento.

Secondo il camerata Bibolini, e secondo quello che io stesso per mio conto ho potuto controllare, noi avremmo bisogno di almeno 2 milioni circa di tonnellate di stazza lorda di navi, più 400 mila tonnellate di navi cisterne. Richiamo subito la vostra attenzione su questo genere di naviglio, che in questo momento fa arricchire tutti quelli che ne posseggono.

Una voce. Bibolini. (*Si ride*).

BIBOLINI. Non ho navi cisterne.

GIUNTA. Non so se il camerata Bibolini navighi in petrolio o simili. Ma riguardo proprio allo stato del tonnello di cisterne, i suoi elenchi ci dimostrano che la Danimarca ne ha in costruzione per circa 40 mila tonnellate, la Germania per 128 mila tonnellate, l'Olanda per 90 mila, l'Italia per 68 mila tonnellate.

Però bisogna tener presente (non conosco le posizioni in questo caso degli altri Paesi) che in Italia di queste 68.000 tonnellate, se si tolgano le navi dell'« Agip », il resto è in costruzione per stranieri.

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. Anche per noi!

GIUNTA. Ancora non han cominciato! Io parlo di quello che in questo momento è in costruzione.

PRESIDENTE. Onorevole Ministro, non interrompete perchè l'oratore non si turba delle interruzioni.

GIUNTA. Siamo vecchi del mestiere!

Ora questa situazione era conosciuta, tanto vero che il Ministro ha cercato di mettervi riparo.

Se noi prendiamo la nostra marina di linea, la situazione non è certo più brillante. Negli ultimi 5 anni credo siano scese in mare nel mondo oltre 1.000.000 di tonnellate di navi di linea, mentre noi ne abbiamo lanciato una quantità derisoria.

Non vado a prendere in esame la flotta dell'« Italia »; voglio soltanto esser vicino, più che sia possibile, alla realtà, e prendere in considerazione, per dare un giudizio sullo stato della nostra marina di linea, la situazione del « Lloyd Triestino », che conosco direttamente, per una infinità di ragioni.

Ricordo esattamente che nel 1920 sono stato proprio io, con un gruppo di scamiciati e scarmigliati squadristi, armati di rivoltelle e di tascapani pieni di bombe a mano, a salire sui piroscafi del Lloyd Triestino e a fare ammainare la bandiera interalleata per sostituirla con la bandiera italiana: cito questo episodio perchè purtroppo ha diciotto anni di vita, il che vorrebbe dire che almeno quelle navi hanno già diciotto anni.

Ma non basta; le navi del Lloyd Triestino, quando accadeva questo, erano già in acqua da molti anni, perchè, salvo qualche rara eccezione, era la flotta di Francesco Giuseppe, costruita quindi ante-guerra.

Voglio dire che queste navi navigano da circa 20, 25, 30 anni; e tutti noi sappiamo che sul tipo di nave non incide soltanto l'età, perchè abbiamo navi di 8 anni fa ormai superate, tanto rapido è lo sviluppo, tanto

rapida è la evoluzione nel campo della concezione e della costruzione del naviglio.

Le nostre società hanno cercato di correre ai ripari; il Governo ha fatto grandi aggruppamenti armatoriali; si è cercato di rinnovare, dove si è potuto, le navi; si è cercato di aumentare come si è potuto la velocità; si sono ridotte le fermate per cercare di arrivar prima: ma questi generosi trucchi non han servito a gran che.

Pensate che la famosa nave *Victoria* del Lloyd Triestino, che aveva segnato un punto decisivo nel campo della evoluzione della tecnica navale, e che ha suscitato immenso successo nelle vie oceaniche, fino a Tokio, oggi è già distanziata dalle navi inglesi che, preoccupate del gran successo, si sono lanciate nei mari a fare la più sfrenata concorrenza.

Se guardiamo la marina da carico, la situazione è ancora più grave. La legge Benni era stata ed è stata preparata apposta per venire incontro soprattutto a queste necessità; ma oggi, improvvisamente, le parti cominciano a far capire che occorrerebbe prendere altri provvedimenti o integrare quelli attuali per poter riuscire a risolvere il problema.

Dicono: a tutto il 1935-36 i noli erano alti; tutti erano, o desideravano essere armatori. Sulla fine del 1937 i noli hanno cominciato a calare; è cominciato a mancare — dice il camerata Bibolini — quel famoso carico alla rinfusa che è la manna del libero navigatore. D'altra parte un altro fenomeno, in opposizione, si proiettava: quello dell'aumento delle costruzioni navali.

Dicono gli esperti che negli ultimi tre anni, e forse anche nel giro di un anno, il costo per tonnellata del naviglio è andato da 7 a 14 come indice; si parla di sterline, naturalmente. Ora se la legge non è sufficiente, si dice: vogliamo il premio di navigazione, vogliamo la libertà di acquistare le navi di « second hands », dicono gli inglesi; noi, senza farla tanto lunga, diciamo di seconda mano e ci si intende meglio. Perchè l'armatore dice: il mio mestiere è quello di navigare, di portare merci e possibilmente valuta al mio paese. Naturalmente, per far questo, devo avere il mio tornaconto.

Ora se voi, costruttore navale, mi fate pagare troppo, allora io vado a comperare le navi di seconda mano dove sono, tanto più che il carico lo porto lo stesso e vi porto anche la valuta. È un ragionamento di una logica inoppugnabile. Ma il costruttore risponde: Il prezzo che facciamo è il prezzo giusto; voi dovete dare lavoro ai nostri stabilimenti

perchè abbiamo delle maestranze da mantenere, perchè in fondo non vorrete arricchire gli altri ed esportare — e tirano in ballo l'eccellentissimo Ministro delle valute — valuta all'estero.

La polemica è conciliante, la distanza è colmabile? Io credo di sì! Effettivamente il ragionamento degli armatori ha una base. Nelle riviste dei competenti, dei competentissimi (hanno nomi inglesi, sempre) si trova che il mercato delle navi in ragione del crollo dei noli (navi di seconda mano) ha avuto una diminuzione che oscilla sul 25 e anche sul 30 per cento. Per contro una nave tipo di 7.500 tonnellate (che dovrebbe fare l'esempio) si vuole dimostrare che nel 1936 costava 78 mila sterline uguale a 10 sterline per tonnellata. La stessa nave nel giugno-luglio 1937 era andata a 100,000 sterline, ossia 13 sterline per tonnellata.

Infine, fra il dicembre del 1937 ed il gennaio del 1938 sarebbero saliti a 108,000 sterline, vale a dire 14 sterline per tonnellata. Perciò, come vedete, nella polemica fra armatori e cantieri i dati corrispondono alle premesse. Per lo meno i dati che si desumono dalle riviste navali, che dovrebbero essere chiare e sincere al cento per cento. Il Governo è venuto incontro, io ritengo, anche largamente.

Inutile che io mi armi della legge Benni, perchè dovremo poi guardarla in separata sede, oppure ognuno se la può procurare agli archivi. Ma comunque il costruttore italiano ha una certa serie di provvedimenti di favore, che consistono in franchigie doganali, franchigie daziarie, contributi di ammortamento, contributi di interessi, per prendere i maggiori: tutti elementi di favore, che a mio parere dovrebbero servire ad alleggerire di molto quella che può essere la difficile situazione dell'armatore.

L'armatore, per contro, risponde: badate, la nave che voi mi costruite oggi ad un prezzo che voglio anche ammettere sia giusto, domani, alla prima oscillazione dei noli, cade subito di prezzo. Se io la pago oggi cento, domani la nave è immediatamente deprezzata e può calare anche ad ottanta; quindi io ho bisogno di cautelarmi. Ed ecco allora il premio di navigazione, che dovrebbe servire come valvola di sicurezza per le sorprese del domani.

Il Ministro, in vista della situazione, in un articolo della legge, che credo sia l'articolo 17, se non sbaglio, si è cautelato, ed ha pensato di nominare, una Commissione, o un Ente ai suoi ordini, il quale vada a controllare quale esattamente sia lo stato delle costruzioni, dei

prezzi delle navi, dei noli, per tutto quello che occorre onde conciliare questa polemica.

Io, modestamente, mi domando: ma il Ministro proprio aveva bisogno di creare un organo *ad hoc* per essere sicuro che i suoi denari, che sono i denari dei contribuenti italiani, vadano a segno esattamente, che le navi siano pagate al prezzo giusto e che gli armatori non protestino eccessivamente contro i costruttori?

Io mi domando: facciamo astrazione dalla marina da carico libera; ma il grosso dei costruttori navali non è forse nelle mani dello Stato? Ma non esiste un istituto I. R. I. (*Commenti*) che aveva per funzione la ricostruzione di aziende andate a male, ma che oggi dovrebbe avere la funzione...

Una voce. Dovrebbe!...

GIUNTA.... di sorvegliare non soltanto il problema finanziario, ma di sorvegliare il processo industriale, dal momento che amministra e possiede la bellezza di 200 e più industrie? (*Commenti*).

Allora io mi domando: dal momento che il committente è agli ordini dello Stato, dal momento che il costruttore è agli ordini dello Stato, è mai così difficile poter sapere l'esatto prezzo di una nave?

C'è proprio bisogno che il Ministro debba creare un ente apposito? Se poi non si riuscisse, nè attraverso l'istituto di controllo, nè attraverso l'istituto di cautela, creato dal Ministro a potere trovare la via giusta, i casi potrebbero essere due anche questa volta. (*Commenti*).

O effettivamente, la tesi armatoriale è giusta, cioè non si può costruire che a quel dato prezzo (e la tesi, d'altra parte, dei costruttori, è pure giusta) e le navi non possono costare che quel dato prezzo; allora, per venire incontro, bisognerà chiedere agli uni e agli altri un sacrificio! (*Bene!*).

Allora bisognerà andare a rivedere un poco l'intimo delle organizzazioni. (*Approvazioni*).

Bisognerà controllare le spese generali (*Approvazioni*) gli stipendi, le riserve, palesi o occulte, tutti quegli elementi che, astrazione fatta dalle mercedi degli operai e dalle spese generali contenute in un limite di saggezza e di parsimonia, possano eventualmente essere trovate esagerate.

Se poi tutto questo non si potesse fare o se, viceversa, risultasse che è vera la tesi dei costruttori, ed è falsa la tesi armatoriale, o viceversa, bisogna che, chi è preposto alla testa di queste due organizzazioni dica, al di sopra della mischia, la parola definitiva.

L'Italia ha concluso un suo grande ciclo di attività, ha rafforzato, come disse l'altro giorno il Sottosegretario alla Marina militare la flotta da guerra in modo che la nostra potenza (che si misura sulla potenza navale) è ormai cosa acquisita, stabilita, sicura, certa: premessa questa potenza navale è d'uopo, è necessario, creare gli strumenti per conquistare la nostra potenza sui mercati. Non possiamo, noi, nazione definita un'isola dal nostro Capo, rimanere più a lungo con delle navi improduttive, che non hanno velocità, con delle navi che navigano mangiando se stesse. Questo rappresenta un assurdo economico, oltre che un assurdo politico.

Finisco, onorevole Ministro, con una raccomandazione. Io mi preoccupo molto del nostro personale navigante. Vorrei che gli ufficiali della marina mercantile che sono poi dei magnifici marinai anche per la marina da guerra, quando hanno fatto i loro studi teorici, non vadano subito ad imbarcarsi sulle grandi navi a mettersi nella bella e bianca tenuta di navigazione per fare l'ufficiale teorico, troppo teorico; sarebbe desiderabile, come credo faccia qualche altro paese, e come deve essere stato fatto in passato anche da noi (e anche se si fa, bisogna insistere su questo punto), aumentare il tirocinio dell'ufficiale sulla nave, fargli fare il marinaio più che sia possibile. (*Vive approvazioni*).

Io prospetto questo problema perchè credo alla necessità di avere a disposizione per un domani un maggior numero di ufficiali sperimentati, e, diciamo anche, agguerriti nella lotta col mare per quella poderosa flotta militare che è in atto e che le necessità porteranno ad essere sempre più grande, perchè dobbiamo difendere non soltanto un più grande territorio, ma un più grande prestigio. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Cao di San Marco. Ne ha facoltà.

CAO DI SAN MARCO. Camerati, il camerata Giunta, con la sua consueta, simpatica facondia, ha trattato l'interessante questione dei cantieri navali in relazione alle costruzioni navali, ed ha lamentato come troppo poche navi in questi ultimi anni siano calate dagli scali italiani, per gli armatori italiani.

Noi non possiamo che fare eco alla sua appassionata invocazione: navi, navi!

Ma per ciò che riguarda il recente passato, nei riguardi degli armatori, cui egli ha fatto cenno, non si può non tener conto che

non si poteva pretendere che si costruissero nuove navi nel periodo della grande crisi, allorquando in tutti i Paesi marittimi del mondo si cercò di diminuire o, come si diceva allora, di razionalizzare il tonnellaggio, che appariva esuberante, con opportune demolizioni.

In questi ultimi tempi poi, usciti dalla crisi, si era in attesa di nuovi, opportuni e più aggiornati provvedimenti che potessero consentire nuove costruzioni.

In sostanza a me pare che il camerata Giunta abbia voluto precorrere eccessivamente i tempi. Io non credo di dover essere pessimista come è apparso oggi il camerata Giunta, parlando da questa tribuna. Non ascolti troppo, il camerata Giunta, queste anticipate impressioni di interessati; attenda per lo meno che la legge venga pubblicata, attenda che la legge possa entrare in funzione, ed allora, noi e voi, potremo, a ragion veduta, tirare le conseguenze ed esprimere i giudizi.

Ma consentitemi, camerati, che io vi intrattenga ancora brevemente sullo stesso importante e vitalissimo settore della vita economica nazionale, la marina mercantile, e particolarmente dei riflessi della politica economica della autarchia nei riguardi della marina mercantile.

Poichè autarchia significa bastare a se stessi, prepararsi, mettersi in condizione di bastare a se stessi, particolarmente per i periodi di emergenza, nel campo della marina mercantile questo concetto non può, a mio modo di vedere, essere interpretato in senso restrittivo: disporre, cioè, del tonnellaggio necessario ad assicurare i rifornimenti del Paese per via mare; ma deve essere interpretato in un senso estensivo.

Non si può, infatti, prescindere dalla considerazione che la marina mercantile esplica la sua principale attività nel campo internazionale, e non solo col trasporto di merci, ma anche con quello di persone, e che la sua azione, lo ha ricordato molto opportunamente il camerata Giunta, deve essere considerata anche nei riflessi della difesa nazionale, in stretto collegamento con la marina da guerra, che la marina mercantile costituisce uno degli elementi di quello che è chiamato il « potere marittimo » insieme alla marina da guerra, alle basi navali, ed all'Impero coloniale.

Dalla considerazione che l'attività della marina mercantile si svolge principalmente nel campo internazionale, ne discendono, tra

l'altro, due conseguenze che io voglio richiamare alla vostra attenzione:

1º) essa costituisce un indispensabile e potente mezzo di penetrazione ed espansione commerciale che, naturalmente, è considerabile sia sempre crescente; e ad una crescente espansione commerciale deve corrispondere una sempre maggiore disponibilità di tonnellaggio;

2º) I noli per i trasporti marittimi internazionali costituiscono una delle principali fonti di produzione di valuta estera, che contribuisce a colmare la passività della bilancia dei pagamenti; per cui a maggiori traffici con l'estero per via mare corrisponde un maggiore introito di noli in valuta che contribuisce al saldo della bilancia dei pagamenti.

Da queste considerazioni si deduce chiaramente che, per quanto si riferisce all'autarchia, non si possono stabilire dei limiti di sviluppo alla nostra attività della marina mercantile, ma che è opportuno, anzi necessario, per un Paese come il nostro, definito dal Duce « insulare », promuoverne un sempre maggiore sviluppo.

Non si potrà poi prescindere da un programma minimo: poter, in ogni evenienza, garantire i rifornimenti al Paese per via mare; e, per quanto riflette le valute, potere almeno garantire il pareggio tra le somme pagate per noli dall'utente italiano ai servizi esteri e le somme pagate dall'utente straniero ai servizi italiani.

Naturalmente, e questo ha una grande importanza, allorchè diciamo garantire i rifornimenti del Paese per via mare, non intendiamo che occorra riservare tutti i traffici dei nostri porti alla bandiera nazionale, ma intendiamo solo di poter disporre per ogni evenienza del tonnellaggio necessario per tali trasporti, in modo che una eventuale inferiorità in tale settore non possa costituire, oltrechè un vassallaggio economico, anche un elemento di inefficienza politica e militare.

Possiamo affermare, o camerati, che, fin da quando il Fascismo ha assunto il potere, il problema della marina mercantile è stato impostato sui binari dell'autarchia. Naturalmente il cammino da percorrere doveva essere lungo ed aspro.

Il Fascismo aveva trovato una marina scarsa ed inefficiente che aveva anche risentito delle perdite della grande guerra.

Fin da allora fu iniziata sotto la guida tenace e maestra di Costanzo Ciano quella opera di ricostruzione e di riorganizzazione che doveva portare al potenziamento e al

rinnovamento della Marina da passeggeri, all'istituzione di nuovi servizi per tutti i mari del Mondo, alla disciplina dei porti, alla riorganizzazione delle grandi società di navigazione, alla costruzione delle più belle e veloci navi del mondo, alla conquista del Nastro Azzurro ed insieme all'incremento del naviglio da carico che il 1928 raggiunse i 2.351.659 tonnellate di stazza lorda. Si marciava sulla via dell'autarchia. Ma la grande crisi ha avuto una ripercussione di particolare violenza sull'andamento dei noli, e dal 1930 al 1935 la Marina mercantile ha attraversato uno dei più lunghi e profondi periodi di depressione.

Il tonnellaggio mondiale ne uscì diminuito di consistenza; l'armamento ne uscì stremato di forze, le costruzioni languirono e le demolizioni aumentarono sempre più. Le cifre dei disarmi erano impressionanti. Fu allora che fiorirono i cosiddetti piani di razionalizzazione del tonnellaggio.

Ma la nostra Marina mercantile, sebbene duramente provata, ha resistito alla difficile prova specie per gli opportuni e tempestivi provvedimenti adottati dal Ministro Ciano.

Il settore che maggiormente ha risentito della crisi è stato quello della Marina da carico, che in quel periodo ha passato alla demolizione circa 800 mila tonnellate di stazza lorda.

In questi ultimi anni la Marina da passeggeri, la grande Marina di linea, ha trovato il suo assetamento nella fusione delle preesistenti società nelle 4 Società di preminente interesse nazionale, l'Italia, il Lloyd Triestino, la Tirrenia, e l'Adriatica, coordinate finanziariamente e tecnicamente dalla Finmare. I benefici frutti di tale nuovo assetto già cominciano a raccogliersi. I risultati di bilancio superano le previsioni, il movimento dei passeggeri e delle merci è aumentato non solo a causa del miglioramento generale dei traffici, ma riteniamo anche perchè il nuovo assetto ha permesso una nuova distribuzione del tonnellaggio a seconda dei servizi; sono state rese possibili notevoli economie per il concentramento dei servizi comuni, come agenzie, approvvigionamenti, assicurazioni, propaganda, pubblicità, ecc. si è provveduto al rimodernamento e adattamento di alcune unità, in attesa di iniziare l'espletamento dell'annunziato imponente programma di nuove costruzioni.

Allorchè tale programma sarà completato, e possiamo fare voti perchè sia attuato nel più breve tempo possibile, per il settore della grande Marina da passeggeri, che gode merita-

to prestigio in tutto il Mondo ed è additata ad esempio per la regolarità e la comodità dei suoi servizi e la velocità dei suoi mezzi, possiamo fin d'ora affermare che dal punto di vista autarchico stiamo per pervenire a delle realizzazioni soddisfacenti.

Per il settore delle navi libere da carico, che comprende le linee libere da carico e le navi così dette randagie, che vanno in giro per i mari del mondo a procacciarsi dei noli, il problema dell'autarchia presenta maggiori difficoltà. Ho ricordato che la Marina da carico è quella che maggiormente ha risentito della grande crisi. Dai 2.351.659 tonnellate siamo oggi ridotti a poco più di un milione e mezzo di tonnellate di stazza lorda. In questi ultimi anni gli acquisti all'estero sono stati ridottissimi e le nuove costruzioni sono state quasi nulle.

Il camerata Bibolini nella sua interessante relazione riporta i voti delle Corporazioni interessate secondo cui in dieci anni la nostra flotta da carico dovrebbe essere rafforzata di circa 2 milioni di tonnellate di stazza lorda per traffici oceanici, di almeno 400 mila tonnellate di cisterne, e di 300 mila tonnellate per navi da adibirsi a linee libere da carico.

Per il solo trasporto di carbone per le vie di mare sarebbero necessari, oltre al tonnellaggio attuale, così ci ricorda il camerata Bibolini, altre 966 mila tonnellate di stazza lorda!

Il problema è quindi di urgente soluzione. E poichè la consistenza del tonnellaggio non può essere aumentata se non con nuove costruzioni, o con l'acquisto di navi usate, non vi è chi non veda come, in considerazione dell'indirizzo autarchico che deve essere osservato in ogni settore dell'economia nazionale, la regola non possa essere che quella della costruzione di nuove navi, mentre l'acquisto di navi usate all'estero non dovrebbe che costituire un'eccezione.

Ma il camerata Giunta ha sollevato la questione delle navi usate, e a tale proposito mi pare che sia opportuno di rilevare come anche l'acquisto all'estero di navi usate, purchè ancora efficienti, possa costituire un ottimo affare anche dal punto di vista autarchico. Queste navi, infatti, con gli stessi noli che sono destinati a perdurre, possono in breve tempo, anzi in brevissimo tempo, in periodo di alti noli pareggiare il temporaneo esborso di valuta estera, divenendo a loro volta fonte attiva della stessa valuta, e con minori impegni di capitali anche l'ac-

quisto all'estero di navi usate può costituire una delle fonti del necessario aumento del tonnellaggio.

GIUNTA. Siamo d'accordo.

CAO DI SAN MARCO. Tanto meglio allora. Ma si può aggiungere ancora che se si tiene presente che in questo periodo si sono raggiunti i prezzi più alti per la costruzione di navi, punta altissima mai raggiunta nella storia delle costruzioni navali, se si eccettua, per ragioni ovvie, il periodo della grande guerra, se si tiene presente, per fare qualche cifra, e il camerata Giunta ne è al corrente, egli che è alla testa di uno dei più importanti cantieri nazionali...

GIUNTA. Dal mio discorso non apparisce.

CAO DI SAN MARCO....se si tiene presente che, sia pure in cifre molto approssimative, la costruzione di un piroscafo da carico adatto alla navigazione oceanica, di circa 9 mila tonnellate di portata, velocità 13 miglia alle prove, i cantieri richiedono oltre 10 milioni di lire, e che per una motonave con le stesse caratteristiche, ma con velocità maggiore, 16 miglia, i cantieri richiedono oltre 20 milioni di lire, troppo evidente è che non possono essere eccessivamente numerosi gli armatori che, non ostante i provvedimenti governativi di cui subito parlerò, possano trovarsi in condizioni di ordinare la costruzione di nuove navi; mentre è più facile trovare delle disponibilità finanziarie che possano permettere l'acquisto di navi usate.

Le nuove imprese armatoriali da carico, che di solito sono costituite da piccole aziende personali o familiari, in tutti i paesi del mondo hanno di solito origine con l'acquisto di navi di seconda mano. Molte delle più forti aziende armatoriali da carico debbono la loro origine e la loro fortuna a un tale sistema. Nella stessa Inghilterra attivissimo è il mercato interno di navi usate. Vi è ancora da aggiungere la non trascurabile osservazione che per un paese non ricco di metalli e importatore di rottami di ferro, l'acquisto di navi usate costituisce anche una anticipata importazione, una riserva di metalli che a non lunga scadenza, con la demolizione della nave, possono esser messi a disposizione del Paese.

Il sistema delle nuove costruzioni, dunque, pur costituendo la regola, non dovrebbe escludere la possibilità di acquistare navi usate: entrambi i sistemi debbono contribuire al più sollecito potenziamento della nostra marina da carico.

Quanto alle nuove costruzioni Sua Eccellenza Benni ha preso la iniziativa del ricordato provvedimento già approvato dal Consiglio dei Ministri, e che sta per essere pubblicato come decreto-legge.

I lineamenti del nuovo provvedimento sono esposti nella relazione del camerata Bibolini: si tratta di un complesso di provvidenze: importazione di materiale metallico in franchigia....

PRESIDENTE. Ed all'onorevole Bibolini, chi glielo ha detto?

CAO DI SAN MARCO. Evidentemente egli avrà assunto delle informazioni da fonte autorizzata e competente.

BIBOLINI. Dalle autorità competenti.

PRESIDENTE. Allora va bene.

CAO DI SAN MARCO.compensi da-
ziari, contributo di ammortamento in relazione alla velocità; contributo di interessi nella misura del 4 per cento per 5 anni, agevolazioni fiscali varie, che costituiscono un notevole sforzo che il Governo Fascista fa per venire incontro alle necessità dell'armamento e dei cantieri, e di cui gli armatori non possono essere che più che riconoscenti.

Ma io penso che, considerato l'attuale altissimo prezzo di costruzione, gli armatori non possano non fare loro lo stesso interrogativo che si pone il Camerata Bibolini: lo inevitabile ondeggiamento dei noli potrà consentire la gestione di una nave, su cui, sia pur tenuto conto dei provvedimenti governativi, resta a gravare ancora un così ingente peso di ammortizzo?

PRESIDENTE. Onorevole Lembo avrete anche voi il vostro interrogativo? (*Si ride*).

CAO DI SAN MARCO. L'armamento è uscito da un troppo breve periodo di alti noli; è noto come l'andamento dei noli presenti la caratteristica di brevi altissime punte e di lunghi periodi di depressione; il camerata Bibolini ha allegato alla relazione un molto istruttivo grafico dove molto chiaramente è illustrato come dopo una breve altissima punta da lo scorcio dello scorso anno si sia verificata una improvvisa rapidissima caduta dei noli, specie nel settore del carbone.

Questa è la realtà: queste sono le caratteristiche delle rischiose imprese armatoriali.

S. E. il Presidente mi suggerisce: questo è sempre successo.

PRESIDENTE. È e sarà sempre così! Nessuno ha mai inventato cose nuove in proposito!

CAO DI SAN MARCO. ...ed allora e appunto per questo non sarebbe dovuta apparire inaccettabile, o camerata Giunta, quella richiesta, che ti ha tanto scandalizzato, del mantenimento del premio di navigazione come istituto, come istituto, dico, pronto ad entrare in funzione, qualora se ne potesse verificare la necessità.

Nè può obiettarsi, poichè è questa la obiezione comune che si fa alla richiesta del premio di navigazione come istituto, che questa richiesta può togliere alla impresa la caratteristica dell'alea, comune ad ogni iniziativa industriale; perchè, o camerati, non è che sia stata richiesta una copertura da qualsiasi alea ed una assicurazione al capitale investito, ma davanti ad un notevolissimo impegno di capitali in una impresa così rischiosa, si richiedeva solo l'affidamento che in caso di eccessiva flessione dei noli, lo Stato potesse venire in aiuto all'armamento con un premio di navigazione che, necessariamente limitato ad una determinata somma, avrebbe potuto aiutare l'armamento solo nei limiti della stessa somma stanziata.

Non veniva quindi escluso il caso che, dimostrandosi tale somma inefficiente, a causa di una troppo forte flessione dei noli, l'armatore potesse essere costretto al disarmo e alle conseguenti perdite; perdite che divengono poi notevolissime nel caso di navi costruite in regime di alti costi, dove ingente è la somma da ammortizzare, e specialmente nel caso in cui, per la nuova costruzione, si sia dovuto ricorrere ad una operazione di credito.

Non garanzia, dunque, di sicuro investimento, ma promessa di limitato aiuto in caso di necessità.

La stessa Inghilterra ha mantenuto, sia pure potenzialmente, il premio di navigazione sino a tutto lo scorso anno, ed essendo venuto a cessare lo scorso dicembre il funzionamento della legge sui premi, gli armatori inglesi hanno sentito il bisogno di prendere l'iniziativa di uno schema di collaborazione internazionale fra gli armatori da carico, per cercare di mantenere i noli ad un livello remunerativo; mentre in Francia si è prorogata anche per tutto il corrente anno la legge che riguarda il premio di navigazione!

Le considerazioni che il Camerata Bibolini ha svolto circa i limiti di applicazione del premio di navigazione per le piccole navi nell'ambito del Mediterraneo, mi sembrano talmente fondate che è augurabile che esse vengano prese nella più benevola considerazione da parte di Sua Eccellenza Benni,

che tanta sollecitudine mostra per i problemi della marina mercantile.

Consentitemi ancora, o Camerati, un'ultima osservazione sui provvedimenti per le nuove costruzioni.

Naturalmente (e mi riallaccio qui alle considerazioni fatte dal camerata Giunta) uno dei punti cruciali sarà costituito dal prezzo che i cantieri richiederanno agli armatori. A tale proposito è augurabile che uno spirito di cordiale collaborazione animi le parti contraenti in modo che si possa giungere ad un equo contemperamento degli interessi senza fare entrare in funzione l'articolo 17, ricordato dal Camerata Giunta.

I cantieri nazionali che han potuto con legittima soddisfazione rispondere a molti ordinativi dall'estero, non dovrebbero trovare eccessiva difficoltà, oggi che nella quasi totalità si trovano nelle mani dell'Istituto per la ricostruzione industriale, come pure si trovano nelle mani dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale i grandi stabilimenti siderurgici dipendenti dalla « Finsider »....

GIUNTA. Siamo d'accordo; e allora mettiamoci al tavolo e facciamo presto!

CAO DI SAN MARCO. È quello che si sta per fare; ma lascia almeno che si pubblichi la legge!....

Dicevo che i grandi cantieri nazionali non dovrebbero avere eccessiva difficoltà a trovare, in una specializzazione nei lavori e in una intesa con i siderurgici per una suddivisione di approvvigionamenti, la possibilità per una riduzione di costi.

Ed a proposito delle commesse provenienti dall'estero ai nostri cantieri, è opportuno rilevare, per coloro che troppo semplicisticamente ritengono che esse sieno dovute esclusivamente ad una vittoria nella gara dei prezzi, che esse sono affluite ed affluiscono ai nostri cantieri soprattutto per la qualità delle navi costruite, dipendente dalla perizia dei tecnici e delle maestranze e dall'ordine e dalla disciplina che regna nei cantieri fascisti!

Concludendo, sono sicuro che gli armatori italiani risponderanno con tutte le loro possibilità e con il loro più tenace proposito alla iniziativa che con notevoli sacrifici ha preso il Governo Fascista con i provvedimenti per le nuove costruzioni, in modo che anche in questo vitalissimo settore della economia nazionale il programma della autarchia venga al più presto raggiunto.

Parlando di marina mercantile io non voglio terminare senza inviare un reverente pensiero alla memoria dei marittimi che sono

caduti nell'adempimento del loro dovere seguendo nei fatali gorgi la loro nave (*Il Presidente, i Ministri e Deputati si alzano in segno di omaggio*); la espressione del nostro più vivo sentimento di simpatia, che è anche vostro, che è di tutti gli Italiani, ai marinai d'Italia, da quelli dei grandi transatlantici a quelli dei più piccoli velieri, che in tutti i porti del mondo, per tutti i mari, attraverso insidie e pericoli, portano alta e rispettata la bandiera dell'Italia di Mussolini, dell'Italia Fascista ed Imperiale! (*Vivissimi applausi*).

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

FEROLDI. Onorevoli camerati, non vi infliggerò un discorso.

PRESIDENTE. Anche perchè non se lo lasciano infliggere. (*ilarità*).

FEROLDI. Mi limito semplicemente ad accennare alcune considerazioni a riguardo dei problemi ferroviari.

Noi stiamo elettrificando con ritmo molto accelerato la nostra rete. Le ragioni che ci hanno indotto a seguire questa via sono note a tutti. È inutile soffermarci. È piuttosto il caso di esaminare da vicino alcuni problemi che scaturiscono da un aspetto particolare della nostra rete ferroviaria: quello cioè della coesistenza di ben quattro sistemi diversi: sistema a corrente continua ad alta tensione, sistema a corrente continua a bassa tensione, sistema trifase a bassa frequenza (la così detta frequenza ferroviaria), sistema trifase a frequenza industriale.

Ognuno di questi sistemi si presenta con delle caratteristiche sue proprie, molto diverse da quelle degli altri, fatta eccezione per i due sistemi trifasi, che hanno fra loro molti punti di contatto.

È facile rendersi conto delle conseguenze di un simile stato di cose, sia per quanto riguarda la circolazione del materiale mobile, sia per quanto riguarda l'attrezzatura delle officine, e l'addestramento del personale, sia infine per le difficoltà che sorgono nei punti dove vengono a contatto fra loro linee esercite con sistemi diversi.

Questi inconvenienti sarebbero poi destinati a moltiplicarsi assai notevolmente il giorno in cui, per una qualunque circostanza imprevista (ad esempio circostanze belliche), il traffico si venisse a congestionare sopra un particolare gruppo di linee della rete.

D'altra parte le cose sono quelle che sono. È bene esaminare da vicino le condizioni in cui si presentano questi diversi sistemi.

Sistema a corrente continua a bassa tensione: è stato il primo ad essere applicato

nella nostra rete. Fin dal 1901 è stato applicato sulle linee varesine; attualmente sono esercite con esso le linee varesine e la metropolitana di Napoli fino a Villa Literno. È un sistema che si adatta bene ai servizi di carattere suburbano e metropolitano, come quelli in cui è applicato attualmente. In ogni modo non ostacola lo sviluppo degli altri sistemi, perchè, data la natura del suo organo di adduzione della corrente (terza rotaia), può coesistere sulla stessa linea anche con altri sistemi, permettendo di montare la relativa attrezzatura aerea. Ciò è stato fatto sulla Napoli-Villa Literno. Attualmente questo sistema occupa circa 110 chilometri.

Anche il sistema a corrente trifase a frequenza industriale ha poca importanza. Originariamente era applicato sulla tratta Roma-Prenestina-Sulmona, della linea Roma-Pescara, poi è stato limitato al tratto Mandela-Sulmona, essendo stata trasformata a corrente continua ad alta tensione la tratta Roma-Prenestina-Mandela, in seguito alla elettrificazione con questo sistema delle linee facenti capo a Roma. Occupa attualmente circa 118 chilometri.

Restano i due sistemi più importanti, quello a corrente trifase a bassa frequenza e quello a corrente continua ad alta tensione.

Il sistema trifase a bassa frequenza è stato il primo che noi abbiamo applicato nella grande elettrificazione ferroviaria, e non ostante i suoi gravi ed innegabili difetti, ha reso brillanti servizi, specie sulle linee di valico, per le quali meglio si prestano le sue particolari caratteristiche.

Ma in seguito, un po' perchè i progressi dell'elettrotecnica avevano messo nuovi mezzi a disposizione degli ingegneri ferroviari, un po' per le mutate esigenze dovute all'estensione dell'elettrificazione anche a linee pianeggianti o di medie pendenze, l'Amministrazione ferroviaria si è indotta, molto a ragione, ad adottare il sistema della corrente continua ad alta tensione nelle sue nuove elettrificazioni.

Ma nel frattempo la rete trifase aveva raggiunto uno sviluppo considerevole, più di 1800 chilometri, la massima parte dei quali (1636 chilometri, se non erro), costituenti un gruppo di linee allacciate fra loro, situate nella zona ligure-piemontese. Il relativo parco locomotori è di più di 700 unità.

È un capitale ingente per impianti fissi e materiale mobile, che non può restare inutilizzato. Quindi è giocoforza rinunciare ai vantaggi dell'unificazione dei sistemi almeno

per ora, e mantenere l'esercizio trifase su tutte le linee del gruppo ligure-piemontese, per un certo tempo almeno.

Anzi potrà essere eventualmente opportuno elettrificare col trifase anche qualche altra linea contigua a quelle già esercite con questo sistema.

Ma il caso si presenta molto diverso per le linee a corrente trifase che sono isolate dalle altre, e che oggi sono a contatto con linee a corrente continua, o che ci verranno con le prossime elettrificazioni. È il caso delle linee dell'Alto Adige (Trento-Bolzano-Merano, e Bolzano-Brennero), e anche della Sulmona-Mandela, quest'ultima esercita a frequenza industriale. Per queste linee la trasformazione si impone. Per la Mandela-Sulmona si potrebbe obiettare che essendo la sola linea esercita a frequenza industriale la sua trasformazione porterebbe alla inutilizzazione del relativo parco locomotori. A me pare che l'obiezione non sia molto grave. In primo luogo si tratta di sole 26 unità, alcune delle quali, e precisamente i locomotori del gruppo 470, hanno caratteristiche in contrasto con le esigenze della linea sulla quale circolano. Non mi dilungo in dettagli tecnici. Tutto si ridurrebbe quindi ad inutilizzare i 17 locomotori del gruppo 472, ben pochi in confronto dei circa 170 locomotori trifasi oggi accantonati.

Poi bisogna tener conto che questi locomotori possono circolare, sia pure a costo di una riduzione di potenza molto notevole, anche sulle linee a bassa frequenza (frequenza ferroviaria), tanto che originariamente era stato applicato sopra questi locomotori un apposito quadro commutatore che permetteva, senza aprire la cabina ad alta tensione, di passare dalle linee a frequenza industriale a quelle a bassa frequenza.

Ritengo anche che una loro eventuale trasformazione per normale funzionamento a bassa frequenza non sarebbe eccessivamente onerosa. Sono quindi del parere che anche la Sulmona-Mandela debba essere trasformata a corrente continua ad alta tensione.

La spesa relativa sarà compensata dai benefici della migliore utilizzazione dei locomotori e del personale di macchina e dalla maggiore sveltezza di esercizio.

E vengo ad un altro argomento. Tutto quanto noi abbiamo fatto in questi ultimi tempi per l'elettrificazione, ha allontanato il nostro interesse da quanto riguarda il parco locomotive a vapore. Su circa 4400 locomotive a vapore, che costituiscono oggi il nostro parco, circa 1200 sono accantonate

nelle officine e nei depositi, ed il numero di queste è destinato ad aumentare, a mano a mano che si progredisce nella elettrificazione.

PRESIDENTE. E che possiamo accenderle per divertimento? (*Si ride*).

FEROLDI. Tuttavia per alcuni anni, una parte delle nostre linee, anche importanti, sarà ancora esercitata a vapore. Ed anche dal punto di vista della suprema necessità della difesa del Paese, è necessario che siano mantenute in piena efficienza le nostre locomotive a vapore. Ora la massima parte delle nostre locomotive, pure essendo in ottime condizioni di conservazione, sono però di tipo superato.

Bisogna tener presente che la tecnica della locomotiva a vapore, mentre per un ventennio è rimasta sì può dire stazionaria — le locomotive costruite nel 1920, 1922, 1925 hanno su per giù le caratteristiche di quelle costruite nel 1900, 1910 —, ha poi fatto negli ultimi anni dei progressi giganteschi. Io non intendo riferirmi a quelle che sono le soluzioni di avanguardia; non intendo riferirmi, cioè, alle locomotive a turbina o a quelle ad altissima pressione, che sono ancora nella fase sperimentale, ma intendo riferirmi proprio alla locomotiva di tipo classico, che, in seguito ad una serie di miglioramenti, ha visto aumentare la sua potenza unitaria del 50 per cento, ed ha visto migliorare il suo rendimento di oltre il 30 per cento. Questo non solo per le costruzioni nuove, ma anche per le trasformazioni di locomotive esistenti.

Si potrebbe anzi dire che il principio della nuova era nella costruzione delle locomotive a vapore si possa far risalire ad alcune trasformazioni che sono state fatte dall'ingegner Chapelon della Paris-Orléans sopra locomotive esistenti, costruite tra il 1909 e il 1912: trasformazioni che hanno importato anche una spesa notevolmente modesta nei confronti del costo di una grossa unità.

Ora, per effetto di queste trasformazioni, queste locomotive, la cui potenza non raggiungeva i 2.000 cavalli indicati, hanno visto aumentare la loro potenza fino ad oltre i 3.000 cavalli a regime continuo, con punte fino a 3.700 cavalli, con notevoli benefici anche nel rendimento. Il consumo di acqua, che si aggirava prima della trasformazione sugli 8 litri e mezzo o 9 litri per cavallo-ora indicato, è disceso fino a 5 litri e 400, a 6 e 300 (quindi ad una media di sei litri, *grosso modo*). Il consumo di carbone, che prima era intorno ai 1.150, 1.200, 1.300 grammi per

cavallo-ora indicato, è disceso a 720-750 grammi.

Queste cifre, che pur sono eloquenti, non danno completamente l'idea del beneficio che si può ricavare da una simile trasformazione, perchè non tengono conto del vantaggio che deriva dal migliorato rapporto fra il peso del treno e quello della macchina in seguito all'aumento della potenza specifica, che ha superato i 30 cavalli indicati per tonnellata di macchina in ordine di marcia.

Non entro in dettagli tecnici. L'argomento è vastissimo; se seguissi la mia passione di tecnico andrei molto al di là di quelli che sono i limiti che mi sono imposti e dalla natura dell'Assemblea e dal tempo.

Solo io mi domando: non sarebbe opportuno trasformare una parte delle nostre locomotive, limitandosi naturalmente a quei gruppi che avrebbero un maggior vantaggio dalla trasformazione — e ce ne sono molti — in modo da assicurare per ora un più economico e migliore servizio sulle linee che resteranno ancora esercitate a vapore, e garantire poi una migliore e più efficiente riserva ai locomotori elettrici in caso di interruzione del servizio elettrico?

Su questo argomento io mi permetto anche di raccomandare che al personale di macchina di nuova assunzione sia fatto fare un tirocinio non breve sulle locomotive a vapore. Il macchinista ed il fuochista delle macchine a vapore non si improvvisano e non si preparano con pratica breve. Occorre avere sempre personale idoneo a queste mansioni, anche quando il tempo avrà allontanato dal servizio gli attuali macchinisti che provengono dalla trazione a vapore.

Il servizio con le automotrici con motore a combustione interna ha portato un miglioramento assai notevole nell'esercizio delle linee secondarie ed anche in certi servizi delle linee principali.

Nessuno più di me, che fin dal 1919, tra lo scetticismo e la malcelata ironia di molti, ho costruito per la ferrovia Calalzo — Dobbiaco, servendomi di mezzi di fortuna, le prime automotrici con motore a scoppio che abbiano circolato sulla rete ferroviaria italiana, nessuno più di me è convinto dei benefici che possono derivare da un impiego razionale delle automotrici.

Tuttavia io non posso nascondermi che quasi tutti i tipi che attualmente sono in servizio presentano degli inconvenienti abbastanza rilevanti. Lo spazio riservato per i bagagli è troppo limitato; il capo treno è costretto a svolgere il suo servizio, così delicato

e pieno di responsabilità, specialmente nelle linee secondarie, spesso esercite col sistema del dirigente unico, in condizioni di disagio ed a contatto con il pubblico.

Lo stesso si può dire del servizio postale. Io ho un po' l'impressione che nelle prime costruzioni si è voluto sacrificare un po' troppo al requisito della leggerezza, senza tener conto che per l'esercizio ferroviario la struttura veramente leggera non risponde, perchè la stessa ruvidezza del servizio la vince. Bisogna, per i veicoli destinati a circolare su rotaie, che tutte le parti presentino una certa robustezza, sia per quanto riguarda gli organi principali della sospensione e trasmissione, sia per quanto riguarda la cassa, che occorre che vibri e non si deformi facilmente, sia per quanto riguarda le testate, che devono avere una notevole resistenza, perchè dei piccoli urti nel servizio sono inevitabili. Io non intendo alludere a delle collisioni catastrofiche; intendo semplicemente riferirmi a quei piccoli urti che i ferrovieri di reti che abbiano molti veicoli in circolazione conoscono molto bene nel servizio corrente, ed ai quali i veicoli bisogna che possano resistere, entro un certo limite, senza danni.

D'altra parte bisogna evitare di incorrere nell'eccesso opposto, cioè quello di costruire delle vetture troppo pesanti, che si avvicinano alle normali carrozze viaggiatori, specie per le nostre linee, spesso notevolmente acclivi, e pei servizi con frequenti fermate, se non si vuole sacrificare troppo la velocità e le accelerazioni o ricorrere a motori di potenza eccessiva. A dire il vero però di tutti i tipi in esercizio sulla nostra rete non c'è nessuno che pecchi in questo senso.

GIUNTA. L'elettrotreno scuote un po' troppo, e sarebbe bene che fosse più pesante.

FEROLDI. È già una costruzione pesante in confronto alle automotrici.

Io credo che la soluzione più opportuna sia quella di attenersi ad un tipo di medio peso e di media potenza.

PRESIDENTE. Lui è per la via di mezzo (*ilarità*).

FEROLDI. Infine dirò due parole sopra un argomento che riguarda l'organizzazione dei depositi delle locomotive. In questi ultimi anni è prevalso il concetto di accentrare tutto il servizio in pochi grandi depositi. Il provvedimento, che è ispirato a sani concetti di economia, nel suo complesso è riuscito molto opportuno; però, qualche volta, a mio modo di vedere, si è andati un po' troppo oltre.

A me pare che la soppressione di un deposito sia giustificata quando per il mutato ordinamento dei servizi, soprattutto per l'aumento del percorso effettuato senza cambio di locomotiva, quella località abbia cessato di essere un centro dal quale si irradiano dei servizi.

Ma se questo sussiste tuttora, come accade per molte località che fino a ieri erano sedi di deposito ed oggi di rimessa, per queste località bisogna tener presente che la soppressione del deposito, se da un lato porta un'economia per risparmio di personale dirigente e di officina, dall'altro porta non pochi inconvenienti: minore utilizzazione del personale di macchina (per aumento di percorrenza in vettura, che viene detratta, se pure ridotta ad un quarto, dall'orario di lavoro); maggiori indennità al personale; soprattutto, maggior distacco di esso dalla propria macchina, con tutti quegli inconvenienti di ordine tecnico ed economico che i ferrovieri conoscono bene; e che d'altro lato comporta un maggior disagio al personale stesso che è costretto a maggiori e più lunghe permanenze fuori di famiglia, ciò che mi pare non sia desiderabile nemmeno dal punto di vista delle direttive sociali del Regime.

Infine c'è anche una ragione di indole militare che sta in favore dei piccoli depositi: è la loro minore vulnerabilità all'attacco aereo e la minore gravità delle conseguenze quando questi depositi fossero danneggiati.

Credo che nelle località, che siano centri di servizi, sarebbe opportuno mantenere i depositi, limitandone però l'attrezzatura di officina a quella strettamente necessaria per la piccola manutenzione corrente e inviando le locomotive, che sono assegnate ad essi, ai depositi maggiori, anche per il semplice riordino. In questo modo si potrebbero contenere le spese ad un limite poco superiore a quello di una semplice rimessa e si eviterebbero molti degli inconvenienti della soppressione.

Eccellenza! Queste mie considerazioni non mi sono state dettate da uno spirito critico, chè anzi io sono un fervido ammiratore dell'azione che state spiegando a capo della nostra maggiore Amministrazione statale, degno continuatore dell'opera del primo Ministro fascista delle comunicazioni, del nostro amato Presidente. Esse mi sono ispirate solo dalla mia passione di vecchio ferroviere che mi porta ancor oggi, che il mio lavoro si svolge in un campo completamente diverso, a seguir con amore tutto quanto ha attinenza al servizio ferroviario. (*Vivi applausi*).

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

RICCI GIORGIO. Onorevoli Camerati! Vogliate consentirmi di soffermare la vostra attenzione sulla parte della relazione del camerata Bibolini concernente i provvedimenti intesi a favorire le nuove costruzioni per la marina libera da carico, provvedimenti che completano l'organico e vasto programma navale, militare e mercantile, già in via di esecuzione.

Mentre nel passato vigeva la consuetudine di curare solamente le nuove costruzioni per la marina sovvenzionata adibita alle linee indispensabili ed utili, oggi per la prima volta, il Governo Fascista interviene, con la sua saggia tutela, ad incoraggiare anche le libere e sane imprese esercenti in questo importante settore della nostra marina mercantile.

La necessità di questo intervento era profondamente sentita da tutti coloro che seguono con passione di marinari lo svolgersi degli avvenimenti di ordine politico, tecnico ed economico, che hanno turbato in questi ultimi tempi le attività marittime internazionali. Ed in questa sede, fin dal 1935, ed in altra sede, fin dal 1932, io invocai la imprescindibile necessità di provvedere a far costruire in Italia, dai nostri armatori, le motonavi da carico occorrenti ai bisogni della nostra espansione marinara.

Fin da quando la crisi marittima raggiunse verso il 1931-32 la sua più bassa depressione, si rese evidente a molti, e prima di tutti al Governo Fascista, la ineluttabilità del rinnovamento della marina libera da carico. Così, con prontezza fascista, Sua Eccellenza Costanzo Ciano, allora Ministro delle comunicazioni, emanò il provvedimento per il « premio di demolizione » per facilitare appunto la sostituzione del materiale *ante-bellum* o costruito durante la guerra, la cui gestione non sopportava il basso livello dei noli di allora e consigliava quindi la messa in disarmo.

Infatti dalle statistiche di quegli anni, pubblicate in Italia ed all'estero, risultava che la nostra percentuale di navi di oltre 25 anni di età era discretamente alta, perchè mentre tale percentuale riferita sulla totalità del naviglio mercantile mondiale, era del 15,4 per cento, nei riguardi invece della nostra flotta questa percentuale saliva al 29 per cento. Per questa ragione anche la quota delle nostre navi in disarmo era fra le più alte.

Ai provvedimenti per le « demolizioni » il Governo fascista faceva seguire l'altro per il « premio di navigazione », tendente a fronteggiare le conseguenze derivanti dalla svalutazione della sterlina. Con questi due premi, uno per demolire le vecchie od inefficienti navi, e l'altro per far navigare le buone navi, era lecito attendersi che i nostri armatori si rivolgessero anche ai nostri cantieri per sostituire il proprio naviglio demolito. Invece essi seguirono ad acquistare all'estero piroscafi di seconda mano, sia pure a prezzi convenienti, ma di scarso rendimento economico e inadatti a sostenersi con i bassi noli praticati dalle motonavi da carico.

Infatti, se confrontiamo i dati contenuti nel Registro navale ed aeronautico, riferentisi alla nostra marina libera da carico, ricaviamo che i due buoni terzi di questo nostro tonnellaggio sono di fabbricazione estera!

Fino ad oggi, in pieno fervore autarchico, persisteva ancora questa grave ed incompatibile lacuna nel quadro delle nostre costruzioni navali: la nostra marina libera da carico seguiva ad effettuare i propri acquisti all'estero, mentre i nostri cantieri restavano per essa inoperosi.

Con i provvedimenti in esame, i nostri cantieri vengono messi in condizioni di parità con i similari dell'estero, mentre ai nostri armatori vengono concessi un premio di ammortamento e d'interesse, agevolazioni fiscali ed altre facilitazioni, intesi ad incoraggiare ordinativi di navi nuove. Tali provvedimenti hanno un'efficacia decennale e costituiscono un piano organico veramente impeccabile, come lo dimostra l'entusiastica accoglienza già ricevuta dagli armatori intelligenti e dagli appassionati cultori di problemi marittimi.

Così la Cooperativa di navigazione « Garibaldi », ottimamente presieduta dal camerata Pala, ha già deliberato di far costruire 4 motonavi da carico, di notevole tonnellaggio e velocità, che adibirà ai traffici con l'Impero, mentre altri armatori del Tirreno e dell'Adriatico si accingono a seguirne l'esempio.

L'esempio della « Garibaldi » va segnalato anche per l'indirizzo tecnico di queste nuove costruzioni, basato sulla motonave e non sul piroscifo a combustione solida o liquida. Infatti dagli accurati calcoli compiuti dalla Sezione marittima del Consiglio provinciale delle corporazioni di Genova, è matematicamente dimostrata una fortissima economia nelle spese di esercizio della motonave e un maggior gettito delle entrate nei confronti del piroscifo. L'economia nelle spese si verifi-

ca soprattutto nel costo del carburante, su quello del carbone, che fa realizzare una minore esportazione di valuta estera. Indirizzare, dunque, il rinnovamento della nostra marina libera da carico verso la motonave, significa compiere un altro notevole passo nell'emancipazione dalle importazioni di carbone dai paesi fuori del Mediterraneo. Infatti, nel campo dell'autarchia, abbiamo vaste possibilità di rifornirci dei carburanti nazionali ed abbiamo anche facilità di rifornimenti a poche ore di navigazione dai nostri porti.

Questo aspetto politico-militare può essere tenuto in considerazione per seguire un indirizzo tecnico ormai ammesso in tutto il mondo marittimo.

Camerati, nella mia qualità di capitano di lungo corso e di appassionato quanto disinteressato cultore dei nostri problemi marittimi, ravviso in questi provvedimenti gli aspetti di un avvenimento marinaro di grande importanza, che avrà entusiastica risonanza fra le nostre maestranze navali di terra e di mare. Soprattutto i marinai di ogni grado e categoria esulteranno nell'apprendere che anche la nostra vecchia, ma gloriosa marina libera da carico, si rinnoverà per opera del Fascismo.

I nostri marinai, che sono fra i migliori del mondo, armeranno anche le nuove motonavi da carico costruite dai nostri impareggiabili cantieri navali, che ci hanno dato l'orgoglio di possedere la più moderna ed omogenea flotta da guerra ed i più maestosi transatlantici.

« Per noi » — scrisse il Duce — « navigare significa combattere ». Alla marina libera da carico vengono ora date le armi per combattere e per vincere nel segno del Fascismo e nel nome del Duce. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la parola agli onorevoli Relatori e al Governo.

Gli onorevoli Relatori intendono parlare ?

BIBOLINI, *Relatore*. Rinunzio.

PERNA, *Relatore*. Rinunzio.

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

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. (*Vivissimi prolungati applausi*). Devo anzitutto ringraziare i camerati Giunta, Cao, Feroldi e Ricci che hanno voluto parlare sul mio bilancio.

Al camerata Cao devo semplicemente rispondere, quando egli parla di premio di navigazione (per il quale poi dirò due brevi

parole durante le mie dichiarazioni) che anche in questo non bisogna trascurare alcuna delle tre unità fondamentali del sistema C.G.S.: centimetro, grammo, secondo. Ora egli dimentica il secondo, cioè l'unità di tempo: in questo momento la richiesta di un premio di navigazione, anche se soltanto in caso di diminuzione di noli, è completamente fuori di posto, perchè i noli che si sono avuti durante il 1937 sono stati altissimi e tali che non ammetterebbero assolutamente la continuazione di un premio di navigazione che si è dato quando ce ne era bisogno e che deve essere interrotto quando più non occorre.

Del resto qualche cosa in corso c'è ancora di quello che egli ha chiamato l'istituto dei premi di navigazione, qualche cosa è ancora in vita.

Al camerata Feroldi, del quale devo ricordare non soltanto la coltura tecnica ma anche l'entusiasmo politico, perchè egli è stato un macchinista delle ferrovie durante gli scioperi, dichiaro che io considero largamente tutte le sue osservazioni e ne terrò il debito conto.

Al camerata Giunta rispondo semplicemente che l'articolo 17, così come egli lo ha esposto, non è un arma della quale il Ministro voglia in ogni caso e ad ogni costo servirsi, ma è semplicemente un mezzo per seguire da un lato le richieste degli armatori, dall'altro i prezzi che i cantieri potranno esigere, affinchè nè gli uni nè gli altri vengano mai sottoposti ad una indebita pressione reciproca.

Così come agli armatori, con la legge ormai conosciuta per quanto non pubblicata (ed è stato il camerata Giunta a renderla palese) il Governo ha inteso, in un momento come questo in cui le navi sono di altissimo costo, dare un largo contributo perchè si adoperino a ringiovanire la flotta, un contributo non meno notevole è dato ai cantieri con la condizione esplicitamente posta agli armatori, per godere dei benefici loro concessi, quella cioè che le navi vengano costruite in Italia. Sia i costruttori, sia gli armatori debbono corrispondere con tutta la loro capacità e organizzazione industriale agli scopi della legge, prefiggendosi di trarre un equo utile, ma non al di là di un equo utile. Questo è semplicemente lo scopo che si ripromette il Governo attraverso l'articolo 17. È un dovere, non è una minaccia.

Ringrazio pure il camerata Ricci per le osservazioni e le raccomandazioni fatte.

In tema di ringraziamento, debbo rivolgerne uno anche agli onorevoli relatori Giar-

ratana, Perna e Bibolini per le loro pregevoli ed accurate relazioni, che mi dispensano, e dispensano voi, da una larga esposizione, accingendomi a parlare dei singoli bilanci.

Ferrovie dello Stato. — Bilancio 1936-37. — Nel maggio dello scorso anno, essendo già prossimi alla chiusura dell'esercizio 1936-37, potei annunciarvi che il bilancio relativo si sarebbe chiuso con un avanzo superiore ai 150 milioni. Ora posso informarvi che, così come dettagliatamente è illustrato nella relazione della gestione ferroviaria pel 1936-37, i risultati definitivi hanno accertato per questo bilancio un beneficio in 178,400,000 lire. (*Vivi applausi*).

Dai 940 milioni di *deficit*, previsti per l'esercizio 1934-35, si è passati ai 350 milioni di *deficit* per l'esercizio 1935-36, per arrivare ai 178,400,000 di beneficio per l'esercizio 1936-37.

Come si sperasse di arrivare a questo risultato, vi dissi già allora. Non è pertanto il caso che ora mi ripeta. Osservo solo che lo sviluppo e l'acquisizione del traffico e la compressione delle spese, ottenuta specialmente in conseguenza della trasformazione dei servizi, vi hanno notevolmente contribuito.

Bilancio 1937-38. — Per gli stessi motivi, nonostante gli ulteriori maggiori aggravii intervenuti dopo il mio discorso del maggio 1937, anche il bilancio del 1937-38, non solo si chiuderà in pareggio, come era stato previsto, ma potrà probabilmente raggiungere un risultato non inferiore a quello ottenuto nello scorso esercizio.

Nei primi otto mesi, dal luglio 1937 a tutto febbraio 1938, il quantitativo dei viaggiatori trasportati è aumentato, rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, di oltre il 12 per cento, il tonnellaggio delle merci del 23 per cento ed i prodotti hanno dato un maggiore introito di oltre 450 milioni, corrispondente ad un incremento del 20 per cento. Tale maggiore introito compenserà le sensibili maggiori spese che, sommate con quelle del precedente bilancio 1935-36, raggiungeranno un totale di circa 600 milioni.

Bilancio 1938-39. — Per il prossimo esercizio, dato l'andamento del traffico, è previsto il pareggio, malgrado che le spese, pur contenute al minimo, tendano ancora allo aumento.

Potranno ottenersi risultati migliori di quelli previsti? È difficile dare una risposta al riguardo. L'Amministrazione svolgerà tutta

la sua azione a questo scopo con le direttive già adottate:

massima economia nelle spese;

massimo gettito delle entrate;

e spera di dare l'anno prossimo risposta affermativa.

Questi i dati economici del servizio.

Tengo però subito ad informare la Camera che questi risultati, certamente buoni, non furono ottenuti a scapito del miglioramento dei servizi, dei materiali, o degli impianti. Sono lieto di dichiararvi che così come nel 1936-37, anche nel 1937-38 le spese di migliorie, manutenzione od aumenti furono molto più che nel passato largamente incrementate, e passo a darvene una rapida rassegna.

Perfezionamento e riordinamento tecnico dei servizi. — Il programma di perfezionamento e riordinamento tecnico dei servizi, tracciato nel 1932 dal nostro illustre Presidente, continua a svolgersi con regolarità e sollecitudine.

Dal maggio scorso fino ad oggi, si sono elettrificati solo 35 chilometri di linea; ma al 28 ottobre prossimo sarà ultimata la elettrificazione di altri 799 chilometri e nell'anno venturo di altri 343 chilometri, raggiungendo così 5105 chilometri di rete elettrificata.

L'entrata in servizio degli elettrotreni e delle littorine elettriche ha subito attirata l'attenzione e la simpatia del pubblico.

Con gli elettrotreni si va da Napoli a Roma in un'ora e 48 minuti, da Roma a Firenze in poco più di 3 ore, e da Firenze a Bologna in 50 minuti. Complessivamente la distanza da Bologna a Napoli (chilometri 629) comprese le fermate di Firenze e di Roma, viene coperta alla velocità commerciale media di 104 chilometri che deve considerarsi più che soddisfacente. (*Vivi applausi*).

Aggiungo che in alcuni tratti della linea si mantengono velocità di 160-170 chilometri-ora senza eccessivo disagio per i viaggiatori. Ciò è stato constatato di presenza anche da molti direttori generali ed alti funzionari di ferrovie venuti a Napoli l'anno scorso in occasione della riunione del Comitato di gerenza della Unione internazionale delle ferrovie tenuto per la prima volta fuori di Parigi. In corse sperimentali, in una delle quali intervennero molti tecnici delle ferrovie francesi, si raggiunse, in un tratto della linea Roma-Napoli, la velocità di 201 chilometri-ora, che rappresenta un vero e proprio *record* ferroviario. (*Vivi applausi*).

L'Amministrazione non manca di curare l'adozione di tutti i provvedimenti intesi ad

assicurare un buon comportamento dei veicoli in corsa ad alta velocità. Oltre a migliorare le condizioni di molleggiamento e di stabilità delle carrozze, provvede a consolidare opportunamente la sede stradale, ad impiegare maggior quantità di pietrisco di qualità e di pezzatura più adatte, ad usare armamenti più robusti con l'aumento delle traverse e del peso delle rotaie, e coll'impiego di attacchi più elastici e più resistenti. Un altro provvedimento importante per lo scopo di cui trattasi, consiste nell'estendere alle linee principali l'impiego di rotaie lunghe fino a 36 metri e nel saldare quelle più corte. In complesso sono state eseguite finora 25.000 saldature.

Dati gli ottimi risultati avuti con l'impiego delle littorine a nafta, è stato studiato anche un tipo di littorina elettrica. Le prime 24 unità sono entrate da poco in servizio, ed hanno già dato ottimi risultati, anche per quanto riguarda il loro comportamento alle diverse velocità. Hanno raggiunto i 130 chilometri-ora. (*Approvazioni*).

Con l'impiego di tali rotabili, dei quali abbiamo altri 135 esemplari in costruzione, si sono potuti notevolmente ridurre i tempi di percorso dei treni accelerati aventi frequenti fermate, aumentandone la velocità commerciale.

Sulla linea Roma-Nettuno, sulla quale sono impiegate in servizio corrente dal primo di questo mese, si effettua il percorso da Roma ad Anzio in 39 minuti, mentre, prima della elettrificazione e del loro impiego, si effettuava in 63 minuti; si è così elevata la velocità commerciale da chilometri-ora 57 a 88 chilometri-ora.

Per quanto riguarda le littorine a nafta, da ogni parte vengono fatte richieste di nuovi servizi, tanto che a tutte non si può sollecitamente corrispondere. Ora si hanno 461 unità in servizio; ne sono in costruzione altre 207 oltre i 9 autotreni che la ditta Fiat sta apprestando per un servizio analogo a quello degli elettrotreni sulle linee non elettrificate. I chilometri-treno giornalieri sono passati da 26.000 che si effettuavano al principio dell'anno scorso ai 75.000 che si hanno attualmente; entro l'anno corrente si supereranno i 100.000 chilometri giornalieri.

Sono perfettamente d'accordo col Camerata Giarratana nel considerare della maggiore importanza il problema relativo al perfezionamento di questo servizio che si è sviluppato con grande rapidità, ed assicuro che sarà risolto con completa soddisfazione del pubblico.

Per quanto riguarda il numero dei posti offerti dalle littorine, si è trovata la soluzione con l'accoppiamento di due o più automotrici che può attuarsi in brevissimo tempo quando il traffico lo richieda. È inoltre in corso di studio il progetto di un nuovo tipo di automotrice, alquanto più pesante di quelle attuali (venendo così incontro al desiderio espresso dal Camerata Feroldi) ed avente un maggior numero di posti.

Oltre gli aumenti di velocità commerciali già accennati, debbo rilevare che con i treni ordinari leggeri abbiamo collegato Bari con Roma in 6 ore e 25 minuti, mentre prima ne occorrevano 8 e 13 minuti; colle automotrici abbiamo collegato Campobasso con Roma in ore 3,58' e con Napoli in ore 2,59', mentre prima occorrevano rispettivamente ore 7,20' e 4,56' e Paola con Cosenza in ore 1,21', mentre prima ne occorrevano 2,47'.

Senza dilungarmi ad accennare casi speciali vi indicherò, nel loro complesso, i miglioramenti ottenuti, prendendo in esame il solo periodo dallo scorso maggio ad oggi:

treni con velocità commerciale fra 60 e 70 chilometri; nel maggio dello scorso anno chilometri-treno giornalieri 32.882, oggi 44.513 con aumento del 35 per cento;

treni con velocità commerciale fra 70 e 90 chilometri; nel maggio dello scorso anno chilometri-treno giornalieri 26.506, oggi 29.742 con aumento del 12 per cento;

treni con velocità commerciale fra 90 e 110 chilometri; nel maggio dello scorso anno 3.004, oggi 4.782 con aumento del 60 per cento;

treni con velocità commerciale superiore ai 110 chilometri: nel maggio dello scorso anno 210, oggi 614 con aumento del 200 per cento.

La massima velocità commerciale della nostra rete è oggi quella di 117 chilometri-ora che si ha sulla Roma-Napoli.

Possiamo essere soddisfatti della nostra attrezzatura tecnica ferroviaria. Il giudizio sulla sua perfetta efficienza non è soltanto nostro, ma risulta anche dalle esplicite dichiarazioni delle personalità e dei funzionari ferroviari esteri che continuano a venire da ogni parte a visitare la nostra rete. Del resto tutti hanno ammirato, ed hanno avuto parole di plauso, per il modo con cui si è svolto il servizio in occasione della recente piena del Tevere, durante la quale tutti i ferrovieri hanno dimostrato prontezza di decisione, coraggio nell'assumersi responsabilità, ed assoluta abnegazione. Si è potuto assicurare il servizio senza interruzioni, nonostante che,

in alcuni punti, l'altezza delle acque avesse superato il metro sul piano del ferro e lambisse i predellini delle carrozze dei treni, che circolavano colle ruote completamente sommerse. (*Applausi*).

Autarchia - Sprechi. — Sarebbe lungo indicare tutto quello che è stato fatto e tutto quello che si farà in ogni campo, per economizzare le materie in genere e per renderci indipendenti dall'impiego di materie non nazionali. Uno speciale accenno desidero soltanto fare per il carbone, che ha tuttora una notevole importanza. Il carbone viene scrupolosamente esaminato per determinare il suo impiego migliore e più redditizio. Si provvede inoltre ad indirizzare opportunamente, con insegnamenti pratici, l'azione singola del personale di condotta.

Si stanno già raccogliendo i frutti di questa campagna, poichè il consumo unitario del carbone è sceso, nel 1936-37, a chilogrammi 50,9 per mille tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate, mentre era stato di chilogrammi 61,9 nell'anno precedente e di chilogrammi 53,7 nel 1934-35. Notisi la diminuzione anche rispetto all'anno 1913-14 (chilogrammi 53,9), nonostante che le qualità di carbone allora adoperate fossero ottime e sempre uguali, mentre ora occorre impiegare carbone di varie provenienze e qualche volta di qualità più scadente.

Orari. — Nel periodo dell'estate e dell'autunno scorsi la regolarità nell'andamento dei treni non è stata sempre quella desiderabile e che da lunghi anni si era ottenuta. A ciò hanno concorso i sistematici e forti ritardi dei treni consegnati alle stazioni di confine, che si ripercuotono sui treni di tutta la rete; la necessità dei diversi servizi di polizia, di dogana e di controllo delle valute, che sono tanto maggiori quanto maggiormente è affollato il treno, ed i rallentamenti dovuti ai numerosi lavori in corso. Ma la causa principale è stata la deficienza di alcuni impianti e la enorme affluenza di viaggiatori, ai quali, data la scarsità del materiale rotabile, non si potevano offrire treni e carrozze nella quantità necessaria.

Per i ritardi dall'estero, si sono fatte lunghe pratiche con le Amministrazioni confinanti, e qualche miglioramento in questi ultimi tempi si è potuto ottenere. Si sono anche presi accordi con le Amministrazioni competenti per ridurre il tempo occorrente per le diverse operazioni nelle stazioni di confine.

Su qualche linea e per qualche treno, per tener conto del perditempo dovuto ai rallentamenti e non recuperabile, si è allungato

di pochi minuti l'orario. Ed infine si sono procurati gli stanziamenti necessari per migliorare gli impianti fissi e per adeguare alle esigenze del servizio il parco dei rotabili, che, come dissi fino dallo scorso anno, era indispensabile aumentare anche per quanto riguarda il servizio merci, per il quale però, pure essendosi riscontrata in qualche momento una certa ristrettezza di carri, si è sempre potuto mediante opportuni accorgimenti, corrispondere alle esigenze del traffico.

Materiale mobile. — Con decreto-legge, che verrà quanto prima alla vostra approvazione, è stato stabilito che siano utilizzati per lavori in conto patrimoniale, gli avanzi di gestione, che nella parte ordinaria del bilancio siano migliorati gli assegni per il rinnovamento del materiale rotabile e che sia stanziata una somma apposita per migliorie agli impianti fissi.

Sono già in corso di consegna, o di avanzata costruzione: 99 locomotive elettriche, 8 elettrotreni, 9 autotreni, 56 littorine elettriche, 72 littorine a nafta, 103 carrozze.

Dal maggio scorso abbiamo inoltre fatte le seguenti nuove ordinazioni di materiale mobile: 122 locomotive elettriche, 78 automotrici elettriche, 150 carrozze di prima e seconda classe, 350 carrozze di terza classe, 2500 carri coperti di cui 200 refrigeranti, 135 littorine a nafta, 2 treni rapidi in acciaio inossidabile il cui impiego permette minor peso di metallo a parità di resistenza, 14 carri riscaldatori, 22 veicoli speciali per trasporto di carri ferroviari su strada, 10 trattori per il traino di detti carri.

In complesso tutte queste ordinazioni importano la spesa di circa 1,100 milioni di lire. Poichè il materiale ordinato non potrà aversi che verso la fine dell'anno, anche nella prossima stagione estiva incontreremo difficoltà, che cercheremo di superare nel miglior modo.

Quanto prima ordineremo, per consegna entro il prossimo anno, altre 500 carrozze, altri 2500 carri ed altre littorine a nafta, per l'importo di circa 450 milioni di lire.

È in corso di applicazione a circa 70.000 carri il freno continuo per i treni merci, con una spesa di 500 milioni circa.

Sistemazione impianti fissi. — Oltre i grandi lavori di elettrificazione delle linee, dal maggio scorso, utilizzando i fondi disponibili prima dei nuovi stanziamenti, sono stati ultimati altri importanti lavori, quali le nuove stazioni di Brennero e Montecatini, il completamento del doppio binario tra Barletta e Foggia, la deviazione della linea

in prossimità di Salerno, il deposito locomotive e la squadra di rialzo di Verona.

Sono in corso di ultimazione le nuove stazioni di Reggio Calabria e Messina, la sistemazione del palazzo compartimentale di Firenze, la sistemazione dei servizi ferroviari di Pisa, le officine locomotive elettriche di Foligno ed alcuni raccordi intorno ad Alessandria.

Ma ben altri importanti lavori, come ho già accennato, sono indispensabili per il traffico aumentato e per i successivi aumenti che culmineranno in occasione della Esposizione di Roma. Perciò, in vista delle ottenute assegnazioni di fondi, si è predisposto, si è già iniziato e si ultimerà in tempo opportuno, un importante programma che comprende, oltre la nuova grande stazione di Roma e la sistemazione dei servizi ferroviari dell'Urbe, il doppio binario fra Arona e Domodossola e fra Orte e Terni, la sistemazione ferroviaria di Genova, il riordino dell'accesso delle linee Varesine nella città di Milano, l'aumento di potenzialità delle linee affluenti a Roma per facilitare le grandi adunate, l'impianto di una nuova stazione smistamento merci a Bologna, la sistemazione del segnalamento, l'impianto di binari d'incrocio e di binari di precedenza, l'impianto di blocco e di apparati centrali di manovra delle linee più importanti e più affaticate, il rafforzamento di ponti e dell'armamento per permettere l'impiego di locomotive più pesanti e maggiori velocità su diverse linee, l'ampliamento e la sistemazione di molte stazioni, ivi comprese quelle di confine.

Personale. — Se si è potuto far fronte al continuo aumento del traffico nonostante la deficienza degli impianti e del materiale, senza aumentare, anzi diminuendo, il quantitativo degli agenti, bisogna riconoscerlo esplicitamente, ciò si deve alla cura dedicata dall'Amministrazione allo studio ed alla attuazione di una organizzazione di lavoro sempre più razionale ed economica, ed alla tenace volontà ed allo spirito di intelligente adattabilità del personale tutto, il quale sfruttando al massimo le qualità che formano l'orgoglio di ogni italiano nel Regime di Mussolini, trova sempre la migliore maniera per superare le difficoltà del lavoro, garantendo sempre, anche a costo di sacrifici, la regolarità del servizio. (*Vivi applausi*).

Basta pensare che la consistenza del personale della rete, esclusivamente addetto all'esercizio, che al 30 giugno 1930, era di 155,810 agenti e cioè di 1050 agenti per

ogni milione di treni-chilometro, si è ridotta al 30 giugno 1937, a 124.843, e cioè a 811 per ogni milione di treni-chilometro.

Se si può esigere che il personale faccia fronte, senza aumento dei quadri, a punte temporanee di lavoro, non si deve però consentire che il suo sacrificio sia eccessivamente prolungato.

E perciò, data la persistenza nell'aumento del traffico, dalla fine dell'esercizio 1936-37 si è cominciato ad assumere nuovo personale. Da allora ad oggi sono stati assunti per i bisogni dell'esercizio circa 2600 agenti. Ancora altri se ne dovranno assumere, ma assicuro che gli aumenti saranno gradualmente e proporzionati alle esigenze del servizio, e saranno nel loro complesso, molto limitati tenuto conto che, in compenso, coll'applicazione del freno continuo ai treni merci, si avrà una sensibile diminuzione del personale di scorta. Debbo rilevare inoltre che in occasione dell'applicazione dei nuovi sistemi di esercizio, e cioè dell'elettrificazione e dell'impiego delle littorine a nafta, l'Amministrazione non ha avuto bisogno di assumere che pochissimo nuovo personale specializzato. Ha infatti potuto utilizzare, istruendoli opportunamente, gli stessi agenti già in servizio, che hanno così data una conferma della versatilità che costituisce una delle più belle caratteristiche del lavoratore italiano.

Voi potete da questi brevi cenni apprezzare il contributo che tutto il personale ferroviario, con passione, con disciplina e con fede, dà in ogni campo. Proprio in questi giorni è ritornata, dopo un anno e mezzo, insieme ad alcuni funzionari civili delle Ferrovie, la XV Legione Ferroviaria « Luigi Razza ». (*Vivissimi applausi*), dall'Africa Orientale Italiana, che, pur essendo stata utilizzata in svariati impieghi, diversissimi da quelli che erano di sua speciale competenza, ha ottenuto il plauso incondizionato di tutte le Autorità, confermando le tradizionali benemerite della Milizia. (*Vivissimi applausi*).

Ancora una volta dunque credo di interpretare il vostro sentimento, inviando da quest'Aula un meritato elogio al personale tutto di ogni grado, civile e della Milizia, delle Ferrovie dello Stato, (*Vivissimi applausi*) assicurandolo che, per volere del Duce, il miglioramento delle sue carriere è oggetto di ogni mia benevola cura.

Sono infatti già state opportunamente ampliate le piante organiche del personale stabile, di modo che questo ne risentirà già

il vantaggio in occasione delle promozioni che usciranno entro il prossimo mese di aprile. È inoltre in corso un provvedimento per una sistemazione più favorevole del personale avventizio, che, dopo un certo numero di anni di servizio, potrà avere assicurata la stabilità dell'impiego. (*Vivissimi applausi*).

Ferrovie concesse — Tramvie — Automobili — Quando, nel maggio dell'anno scorso, in occasione della discussione sul bilancio, io ebbi l'onore di illustrare al Parlamento la situazione della rete ferrottramviaria concessa alla industria privata, non dissimulai nè attenuai in modo alcuno la difficoltà delle condizioni di esistenza in cui tale industria si dibatteva; ed anzi nella constatazione della gravità della crisi, era il riconoscimento della necessità urgente di apprestare adeguati rimedi.

Non esitai a prendere a questo riguardo un formale impegno; ed ora — tornando sullo stesso argomento in occasione del nuovo bilancio — posso affermare con soddisfazione che all'impegno ho tenuto fede « tempestivamente ». Porta infatti la data del 26 agosto 1937 il Regio decreto-legge relativo a « Provvedimenti per le ferrovie concesse ed altri pubblici servizi di trasporto esercitati dall'industria privata ». Pochi articoli, onorevoli Camerati, ma riferiti ad elementi così sostanziali e di tale rilievo nella economia dei trasporti concessi, da arrecare il più valido sollievo a tutte quelle Aziende di trasporto che — sostanzialmente vitali — si dibattevano nelle difficoltà temporanee derivanti dalla crisi generale.

Quattro punti fondamentali, risolti a fondo con quattro articoli di legge. E precisamente:

1º) Soppressione delle compartecipazioni dello Stato ai prodotti netti e lordi.

La compartecipazione ai prodotti lordi introdotta fin dal 1907, senza riguardo al rapporto fra spese ed utili, aveva finito — in tempo di crisi e di alto costo dei trasporti — con l'incidere sulle perdite, aggravando il dissesto delle Aziende. Di più, togliendo, o per lo meno attenuando, l'interesse del concessionario ad aumentare i prodotti, aveva finito con l'agire in senso antieconomico alle stesse finalità della concessione.

La partecipazione poi dello Stato ai prodotti netti era fomite di continue contestazioni per la difficoltà pratica di determinare ciò che realmente può considerarsi « utile netto ».

La soluzione è stata radicale, adeguata cioè alla valutazione realistica del momento:

abolizione di ogni compartecipazione, a decorrere dal 1º gennaio 1936. E di più: facoltà al Governo di accordare, secondo i casi, abbuono totale o parziale di quote di compartecipazione maturate anteriormente a quella data.

2º) Fondi di rinnovamento degli impianti fissi e mobili da sottoporsi a revisione anche con effetto retroattivo. Ad evitare che i fondi di rinnovamento prescritti dagli atti di concessione appesantissero i bilanci sociali con pericoloso crescendo annuale, si è riconosciuta la necessità di ridurne l'aggravio, procedendo caso per caso alla revisione — anche con effetto retroattivo — delle quote annue prescritte, fino ad arrivare eventualmente anche ad un temporaneo esonero nei casi più gravi.

3º) Capitalizzazione di una quota della sovvenzione di esercizio per fronteggiare situazioni patrimoniali o per trasformare sistemi di trazione. Il grande sollievo che può derivare alle Aziende dalla pronta disponibilità di capitale liquido per fronteggiare difficili situazioni patrimoniali, o per acquistare nuovo materiale rotabile occorrente per trasformare i sistemi di trazione, ha persuaso della opportunità di consentire lo sconto della sovvenzione chilometrica di esercizio per la quota riferibile al materiale rotabile di proprietà sociale. Nè l'operazione importa rischi per l'Erario, in quanto, riconoscendosi la cessione di tale quota di sussidio, la corrispondente parte di materiale passa senz'altro in proprietà dello Stato.

4º) Riduzione della tassa erariale sui trasporti dall'8 al 3 per cento. Per le aziende il cui conto di esercizio permanga deficitario nonostante tutte le possibili riduzioni e semplificazioni di esercizio, si è consentita la riduzione della tassa erariale sui trasporti dall'8 al 3 per cento, pur mantenendo ferma la tariffa pagata dall'utente, in cui è conglobata la tassa medesima: con che l'esercente beneficia del 5 per cento su tutta la massa dei trasporti ferroviari, viaggiatori e dei trasporti merci a grande velocità.

È questo, in sintesi, il complesso dei provvedimenti di favore cui si riferiva la mia promessa, e che — attuato speditamente con una snellezza di procedura che ne consente la tempestiva concessione — fa già risentire un benefico influsso su molte aziende che si sono affrettate a chiederne l'applicazione.

Tali benefici inoltre non escludono affatto ed anzi sono indipendenti dalla applicazione dell'altra disposizione eccezionale di favore

contenuta all'articolo 15 del Regio decreto-legge 2 dicembre 1935, n. 2096; la concessione cioè di sussidi integrativi di esercizio di carattere temporaneo da accordare, caso per caso, per saldare, anno per anno, le eventuali passività del conto di esercizio aziendale.

Non è eccessivo affermare che da un'applicazione oculata e ragionevolmente ampia di tali provvidenze possano le Aziende vitali trarre i mezzi per superare la crisi.

Le altre Aziende — quelle destinate a trasformare i mezzi di trasporto da esse gestite, perchè sorpassati tecnicamente o economicamente — hanno largamente richiesto di valersi delle altre disposizioni legislative, contenute nel Regio decreto-legge 14 dicembre 1932, n. 1496, relative alla modificazione dei sistemi di trazione, ed alla motorizzazione dei trasporti.

Particolarmente nel campo delle tramvie extraurbane, nel quale si riscontrava il maggior numero di esemplari antiquati, la trasformazione si è più largamente affermata con la sostituzione, fino ad oggi, di oltre mille chilometri di tramvie con autoservizi o con filovie.

Nei riguardi delle filovie, annunziai, lo scorso anno, di aver già concretato lo studio di un apposito provvedimento legislativo tendente a dare il più largo sviluppo a questo mezzo di trasporto che, ai vantaggi della comodità e celerità degli automezzi, unisce il beneficio di poter usufruire di una energia motrice essenzialmente nazionale quale l'elettricità.

Il provvedimento legislativo che risponde in pieno alle superiori direttive dettate in materia di autarchia economica della Nazione, fu emanato il 14 luglio 1937.

Con esso si è aumentata da nove a trenta anni, salvo rinnovo per uguale periodo, la durata della concessione filoviaria, e si è elevata da lire 1000 e lire 5000 la sovvenzione massima concedibile per la durata della concessione.

A seguito della emanazione di tale provvedimento sono sorte numerose iniziative per l'impianto di nuove filovie, molte delle quali sono già in esercizio specie nei grandi centri urbani ed altre numerose si sono già concretate in domande di concessione presentate all'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili che ne sta eseguendo l'esame con la maggiore sollecitudine possibile per la più pronta messa in linea.

E poichè ho accennato alla trazione elettrica, che detiene il primo posto nella produ-

zione autarchica di forza motrice, mi è gradito di poter assicurare che il programma della massima utilizzazione della forza motrice nazionale nel settore dei pubblici servizi di trasporto, trovasi attualmente in via di attuazione con ritmo che può dirsi soddisfacente se si tiene conto delle difficoltà di vario genere che sorgono sempre, allorquando dal facile campo dei programmi teorici si deve passare in quello della pratica realizzazione.

Per quanto riguarda gli autoveicoli dei servizi pubblici di linea azionati a mezzo di gas naturali ed il cui impiego era stato previsto nelle zone dell'Emilia ed in quelle limitrofe della Lombardia e della Toscana, si è già conseguita la trasformazione di oltre la metà di quelli con motore a scoppio, ed entro i termini prefissi si avrà la trasformazione completa: si potrà, forse, anche conseguire notevoli trasformazioni di autoveicoli con motore ad iniezione, dati i brillanti risultati già ottenuti in via sperimentale.

Il ritmo crescente dell'impiego del gas metano è regolato, più che altro, dalla possibilità di produzione delle bombole, ma al riguardo debbo accennare che ho volto tutto il mio interessamento sia alla produzione di bombole più leggere delle attuali, che pure hanno raggiunto un peso in ragione da 5 a 4 chilogrammi per metro cubo di gas carburante, sia allo studio delle possibilità di utilizzazione di materiali metallici diversi da quelli attualmente in uso, di non facile approvvigionamento.

Per quanto si attiene agli autogassogeni debbo dichiarare che la trasformazione degli autobus, già funzionanti a benzina, se pure ancora lentamente, si va abbastanza sviluppando: certo, in parte per reali difficoltà, in parte per prevenzioni non sempre giustificate, lo sviluppo degli autogassogeni non è in parallelo con quello degli autoveicoli funzionanti a gas metano, ma ad ogni modo su 1200 autobus da trasformare, 300 sono già trasformati ed in circolazione e 300 sono in corso di trasformazione.

I risultati da tutti controllabili delle macchine già in circolazione, i contributi stabiliti con il decreto-legge 14 luglio 1937-XV e le altre agevolazioni accordate col decreto-legge 30 dicembre 1937-XVI, n. 2313, varranno certo a spingere anche i più restii ad affrettare le trasformazioni tuttora da eseguire, onde io confido che entro i termini stabiliti dalla legge non uno dei concessionari mancherà al proprio dovere di esercente e di cittadino.

Le attuali previsioni di produzione della nafta nazionale per uso degli autobus adibiti ai pubblici autoservizi non si profilano conformi ai piani preordinati per il corrente anno e ciò sia per difficoltà di indole economica, sia per ragioni tecniche di messa a punto dei mezzi studiati per il miglior rendimento quantitativo e qualitativo della nafta da ricavare dalle nostre rocce asfaltiche.

Lo stesso dicasi per i carburanti alcoolici dei quali solo l'alcool metilico, benchè da poco tempo messo a disposizione, ha incominciato a trovare impiego che si presenta tecnicamente promettente.

Detto ciò, con visione realistica ed obbiettiva dell'importante problema, ritengo che la buona volontà di tutti e di ognuno, affinata dall'alto senso di responsabilità e di civismo che tutti hanno nell'adempimento delle proprie funzioni, riuscirà in breve tempo a far superare ogni difficoltà e ad assicurare quel ritmo di produzione, nel campo della forza motrice nazionale, che valga a sganciare la motorizzazione del Paese dalla necessità delle importazioni di carburante di qualsiasi specie.

Poste - Telegrafi - Telefoni. — La previsione sottoposta al vostro esame per la gestione postale e telegrafica durante l'esercizio 1938-39 fa assegnamento su un avanzo di oltre 77 milioni di lire, che supera di 51 milioni quello previsto per l'esercizio in corso.

Con ciò non abbiamo voluto allontanarci da quella linea di prudenza dalla quale siamo stati costantemente condotti a misurare con ogni cautela la possibilità del buon esito finanziario.

Nel confronto con la previsione dell'esercizio corrente, quella dell'esercizio venturo ci dà circa 109 milioni di maggiori entrate e 58 milioni di maggiori spese.

Questa previsione è largamente giustificata dai risultati dell'esercizio 1936-37.

Infatti al 30 giugno 1937 l'utile del nostro bilancio ammontò a lire 143.097.592 contro lire 126.047.397 al 30 giugno 1936. Ma v'è di più. Nei sette mesi trascorsi dell'esercizio 1937-38 le entrate infatti hanno superato di 93 milioni i 7.112 della previsione.

Casse di risparmio postali. — L'onorevole Relatore, nel mettere in evidenza i buoni risultati finanziari, ha anche illustrato l'incremento dei vari servizi.

Vi risparmio, quindi, un'inutile esposizione di cifre; dovrò soffermarmi, invece, su alcuni dati interessanti il servizio delle Casse di Risparmio postali.

Nel precedente discorso, constatato l'incremento verificatosi dal gennaio 1936 al gennaio 1937 nel credito dei depositanti (incremento accertato in 1,765 milioni di lire), affermai che le sanzioni non erano riuscite ad intaccare la fiducia del risparmiatore italiano.

I risultati al 31 dicembre 1937 hanno confermato tale fiducia.

I depositi affluiti alle Casse di Risparmio postali durante l'anno superano di oltre 2,183 milioni di lire i rimborsi effettuati durante il medesimo periodo di tempo.

A fine febbraio 1938, il credito dei depositanti risultò di circa 25 miliardi di lire; esso raffrontato a quello di fine febbraio 1937, segna un incremento di 3 miliardi, pari al 14 per cento.

In tale raffronto non si è tenuto conto degli interessi capitalizzati per il 1936 e da capitalizzare per il 1937.

Traffico Postale nell'Impero. — Le correnti di traffico col territorio dell'Impero cominciano a risentire gli effetti della normalità assumendo nuovi caratteri di stabilità.

Il trasporto degli effetti postali sulle linee di navigazione aerea da e per l'Africa orientale italiana ha crescenti sviluppi, in relazione all'estendersi delle linee ed allo stabilirsi di nuove relazioni tra le famiglie italiane colà destinate e la Madre Patria.

Gli apparecchi delle aviolinee Roma-Asmara-Addis Abeba e Roma-Asmara-Mogadiscio hanno trasportato dal febbraio 1937 al gennaio 1938 chilogrammi 74.000 di corrispondenza e nel medesimo tempo sulle aviolinee con la Libia il traffico postale ha raggiunto i 10.000 chilogrammi.

In previsione di più largo sviluppo, lo stanziamento del relativo capitolo è stato portato da 15 a 20 milioni di lire; ed è facile prevedere che occorreranno nuovi fondi perchè lo sviluppo progressivo della rete aerea nazionale ed internazionale, impone uno studio accurato delle comunicazioni aeree che, utilizzate in più larga misura, apporteranno nuovi vantaggi al pubblico ed all'attività economica-industriale della Nazione.

Telecomunicazioni. — Nel campo delle telecomunicazioni piacemi accennare che l'Italcable sta posando un cavo sottomarino fra Rio Janeiro e Santos, ed è venuta ad un accordo con la Compagnia Francese dei cavi Sud-Americani, in base al quale il traffico della Francia per il Sud-America verrà consegnato all'Italcable a Fernando di Noronha, per il proseguimento a destinazione. Si costituirà così una comunicazione cablografica italo-francese col Sud-America.

Il Centro radio-marittimo di Coltano, i cui impianti vanno progressivamente perfezionandosi verrà dotato di nuovi apparecchi ad onde corte per la corrispondenza a grandi distanze. Le stazioni costiere di Napoli e Genova sono state idoneamente attrezzate per svolgere un servizio radiotelefonico coi piroscafi naviganti in zone limitrofe.

Radio diffusione. — La radiodiffusione continua a formare oggetto di speciale attenzione, non soltanto da parte del Ministero della cultura popolare che presiede alla parte politica ed artistica del servizio, ma anche da parte del Ministero delle comunicazioni, che si occupa precipuamente della parte tecnica.

Si svolge gradualmente il piano relativo al miglioramento ed ampliamento della rete radiofonica nazionale, preveduto dalla Convenzione con l'E. I. A. R.

Sono in corso di completamento i nuovi trasmettitori di Ancona, di Catania, di Milano e progettati quelli di Tripoli ed Addis Abeba.

Si lavora intensamente all'approntamento del grande centro trasmittente imperiale ad onde corte di Roma. Esso avrà tre nuovi trasmettitori: di cui due da 100 chilowatt ed uno da 50 chilowatt e, mediante ampliamento dell'attuale impianto, due altri trasmettitori da 50 chilowatt.

Servizio telefonico. — Il servizio telefonico continua a registrare notevoli progressi, tanto nella consistenza quantitativa e qualitativa degli impianti, come nell'entità del traffico.

A voler riassumere la situazione in poche cifre caratteristiche, basti dire che i comuni collegati telefonicamente rappresentano ora circa il 90 per cento della popolazione italiana, la lunghezza dei circuiti urbani supera nel complesso i 900.000 chilometri. Gli abbonati ammontano a più di 400.000 e per circa l'86 per cento fanno capo a centrali automatiche.

Lo sviluppo degli abbonati, che è anche un dato indiziario delle condizioni economiche generali, ha raggiunto la più alta percentuale rilevata nell'ultimo quinquennio.

Questi risultati diventano ancora più significativi quando, confrontati con la situazione al 1925, rilevano che in 13 anni il numero degli abbonati si è quasi triplicato, e si è più che quintuplicato il numero degli uffici interurbani e dei posti pubblici urbani.

Le Società concessionarie provvedono allo sviluppo dei loro impianti e hanno predisposto

nelle reti congrue riserve di linee per i futuri auspicati incrementi del traffico.

Sono note le difficoltà che in taluni centri si incontrano in certe ore del giorno nell'espletamento del traffico, ma come ebbi già a dire lo scorso anno il fenomeno è attentamente seguito per giungere ad una ponderata soluzione che tenga nel dovuto conto gli interessi degli utenti.

Impianti e traffico, in gara di incrementi, propongono sempre nuovi problemi, ai quali, nonostante le difficoltà d'approvvigionamento, si danno soluzioni atte a fronteggiare ogni maggiore esigenza futura. Nella rete dello Stato è in corso d'attuazione un ulteriore aumento delle linee, mediante il raddoppiamento del cavo fra Genova e Casteggio, e l'installazione degli equipaggiamenti sui circuiti non ancora attivati.

Si prosegue altresì nella elaborazione del progetto pel quale fu approvata la relativa spesa di 400 milioni per una nuova comunicazione in cavo, del tipo coassiale, fra l'Italia settentrionale e centrale su un tracciato diverso da quello del cavo attuale.

I risultati economici della gestione sono soddisfacenti.

Nei 12 anni trascorsi l'Azienda ha versato all'Erario 170 milioni per interessi e ammortamento di anticipazioni ricevute, circa 213 milioni per avanzi di esercizio ed ha inoltre accantonato oltre 23 milioni per fondo di riserva.

Le attività patrimoniali dell'Azienda al 30 giugno 1937 ammontavano a circa 880 milioni.

Il servizio telefonico con le Colonie forma oggetto delle particolari cure dell'Amministrazione. Il traffico con la Libia, che ha già raggiunto un soddisfacente livello, verrà migliorato con la posa di un cavo sottomarino da Porto Empedocle a Tripoli.

Il personale postale e telegrafico lavora con zelo e con disciplina e l'Amministrazione cerca, nei limiti del possibile, di venire incontro alle loro necessità.

È stato stabilito, con effetto dal 1º aprile 1937, il trattamento giuridico ed economico del personale non di ruolo; sono oltre 3.000 persone che vedono migliorata la loro condizione.

Un trattamento di quiescenza è stato assicurato ai ricevitori attraverso l'attività dell'Istituto di Assicurazione e Previdenza pei postelegrafonici

Marina mercantile. — In rapporto alla attività della Marina mercantile, le previ-

sioni che ebbi a farvi lo scorso maggio hanno avuto il più favorevole riscontro, nella situazione che successivamente si è venuta sviluppando.

Il traffico mondiale, benchè in parte determinato dagli armamenti militari, in parte da anormale distribuzione di raccolti, in parte ancora dalle preoccupazioni politiche che hanno indotto vari Stati ad affrettare il completamento delle riserve, ha pure attinto notevoli risorser ad un più intenso dinamismo economico.

Il movimento commerciale, che dal 1929 al 1932 si era ridotto di oltre un quarto, nel 1937 ha raggiunto presso a poco lo stesso livello del 1929. L'esportazione del carbone nel 1937, in confronto al 1936, è cresciuta del 34 per cento dalla Germania, del 28 per cento dalla Polonia, del 24 per cento dagli Stati Uniti, del 17 per cento dall'Inghilterra.

Oltre che dalle ravvivate transazioni commerciali, il maggior dinamismo ha avuto pure conferma dalla ripresa del movimento mondiale dei viaggiatori. Dal Nord America in Europa e viceversa il numero dei passeggeri trasportati è cresciuto nel 1937 di circa il 35 per cento in confronto al 1935, di circa il 17 per cento in confronto al 1936.

Nel complesso favorevolissimo, l'anno 1937 non è stato peraltro costante in tutto il suo corso, poichè segni di indebolimento si sono venuti notando nell'ottobre, come dimostra il numero indice dei noli, cioè il simbolo più realistico della situazione marittima. Mentre sino al novembre 1936 si era mantenuto costantemente al disotto della media 100 del 1929, ed anzi nel febbraio-marzo 1935 era precipitato al 72 per cento di tale media, dal dicembre 1936, l'indice è gradualmente e quasi senza ondeggiamenti aumentato, sino a giungere in settembre 1937 ad oltre 150. Successivamente si sono riscontrati, viceversa, sensibili retrocessioni, poichè l'indice di ottobre 1937 è stato 144,9 di novembre 129,4, di dicembre 112, e dello scorso gennaio 110,35.

Malgrado questa costante e sensibile riduzione del tasso dei noli da circa un semestre, non posso tuttavia condividere le pessimistiche previsioni delle quali si fa eco, nella sua vivace relazione, il camerata Bibolini, poichè il bilancio economico dell'attività armatoriale deve concludersi almeno in 5 anni. Se — a meno di eventi oggi non prevedibili — non è possibile sperare in un ritorno di improvvise notevoli punte verso l'alto, non dovremmo peraltro attenderci neanche improvvise e notevoli punte in basso. Avremo probabilmente un periodo di equilibrio, che

sarà tanto più giovevole quanto più avrà virtù di prolungarsi nel tempo.

Comunque, io non nutro preoccupazioni nei riguardi della nostra marina mercantile. Fra il 31 dicembre 1936 e il 31 dicembre 1937, mentre si è ancora ridotto il nostro tonnello a vela, è cresciuto quello dei piroscafi, delle motonavi e dei motovelieri. In complesso il nostro naviglio a propulsione meccanica, nonostante le difficoltà di varia natura, ivi comprese quelle valutarie, ha avuto nell'anno un incremento di 78.448 tonnellate: da 3.173.540 a 3.251.988 tonnellate di stazza.

La bandiera nazionale ha aumentato in misura notevole la sua partecipazione ai traffici. Al movimento globale delle merci nei porti italiani essa ha concorso col 75,40 per cento nel 1937, contro il 62,10 nel 1935.

E mentre nel 1935 partecipava col 42,72 per cento ai trasporti di merci tra porti nazionali e porti esteri, nei due sensi, lasciando che il 57,21 per cento venisse servito dalle bandiere estere, nel 1937 la proporzione si è invertita: il 57,97 per cento è spettato alla bandiera italiana, il 42,03 per cento alle estere.

Durante l'anno la totalità del tonnello nazionale è stata, ed è tuttora, in armamento, e continua senza posa il suo proficuo lavoro, con grande vantaggio anche del bilancio valutario. Dell'intenso movimento si sono giovati il naviglio libero e quello sovvenzionato, le navi di linea e le navi randagie, le navi da passeggeri e le navi comuni da carico, le navi cisterna, le frigorifere, le bananiere.

Nella sola grande linea del Nord America, la nostra bandiera, col trasporto di 97.077 passeggeri durante il 1937, contro 64.644 nel 1936, ha aumentato di oltre il 50 per cento la sua attività.

Con tutto ciò non intendo significare che la situazione della nostra marina sia così felice da non richiedere stimoli ed interventi e da lasciarci paghi e tranquilli.

Vi sono ancora questioni, a risolvere le quali gli interventi sono necessari allo scopo di neutralizzare forze esterne agenti in contrasto con i nostri interessi. E vi sono deficienze da eliminare d'urgenza, soprattutto in relazione a quella parte di flotta, già invecchiata, che rende più oneroso l'esercizio, e meno intensa l'acquisizione del traffico. Insieme con magnifiche navi di grande classe, che tengono alto il prestigio dell'Italia nel mondo, abbiamo altre navi di cui dobbiamo liberarci al più presto. Negli anni più recenti,

ragioni molteplici, e soprattutto il bisogno di usare parsimoniosamente della valuta estera, ci hanno costretto a badare al volume di stiva più che all'età delle navi. Ora occorre mirare al progresso qualitativo mediante una ben diretta opera di rinnovamento.

Con questa finalità, programmi e provvedimenti sono stati già predisposti. È urgente innanzi tutto provvedere ai servizi delle linee di preminente interesse nazionale, affidati alle Società « Italia », « Lloyd Triestino », « Tirrenia » ed « Adriatica ».

Il traffico sia di passeggeri che di merci servito da tali linee, ha superato nel 1937 le migliori aspettative, pur col materiale nautico di cui si è potuto disporre.

Ma questo materiale deve essere sollecitamente rinnovato perchè si mantenga sempre all'altezza dei tempi ed offra i maggiori allettamenti alla clientela internazionale. A tale scopo si è già provveduto a tutti gli studi particolari, che richiedeva la pratica attuazione di quel primo programma quinquennale di costruzione per le quattro grandi Società, del quale vi feci cenno nello scorso maggio. Delle 44 navi per circa 235.000 tonnellate allora indicatevi, una metà circa andrà man mano sorgendo entro quest'anno nei nostri cantieri. Sono infatti di imminente impostazione le navi da carico da linea per l'India, per l'Estremo Oriente e per le Americhe, e sono pronti i progetti riguardanti le navi veloci da carico pel Mar Nero. Sono pure quasi pronti i progetti per la costruzione delle navi da passeggeri, che devono sostituire l'*Orazio* ed il *Virgilio* sulla linea del Centro e Sud America-Pacifico. Sono in corso di avanzato studio i progetti delle navi pel Nord Europa, del piroscafo celere per l'Egitto e della nave espresso per l'Estremo Oriente.

Studi importantissimi sono stati compiuti per la trasformazione del *Roma* e dell'*Augustus*.

Si è indugiato nel definire certi tipi di navi per poter profittare di tutto quanto ha offerto il progresso della tecnica degli apparati motori e per garantire alla marina di linea navi che rispondano in pieno alle esigenze del traffico, pur essendo di esercizio economico.

Tranne sei piccole navi da carico destinate al cabotaggio nazionale, nessuna delle navi di linea da costruirsi avrà alle prove velocità oraria inferiore alle 17 miglia, ed anzi quelle destinate al servizio da passeggeri per l'Egitto, il Centro America e l'Estremo Oriente saranno fra le 21 e le 24 miglia.

Mentre tale programma sarà attuato per fronteggiare le esigenze del primo periodo, per ciò che si attiene ai servizi di linea, si provvederà di pari passo anche ai servizi dell'armamento libero da carico, nonchè alla piccola navigazione ed alla pesca. A questo scopo è stato con ogni cura preparato ed è in corso di pubblicazione, il decreto legge, del quale vi ha dato sommari ragguagli nella sua relazione il camerata Bibolini.

Debbo dichiararvi che non è stata facile impresa legiferare in questa materia, e che forse tutta la mia buona volontà di risolvere adeguatamente il grave problema del rinnovamento della marina da carico si sarebbe infranta contro le gravi difficoltà, se non fosse intervenuto, come in ogni momento, a custodia dei supremi interessi della vita nazionale, il giudizio preciso e sereno, il volere deciso, l'ausilio possente del Duce. (*Vivissimi prolungati applausi*).

Nel corso del 1937 i prezzi delle navi nel mercato mondiale sono saliti ad altissimo livello, e vi si mantengono tuttora. Effetto, questo, non soltanto del tasso elevato ed allettatore dei noli, ma altresì del cresciuto costo sia dei materiali metallici, sia della mano d'opera e della somma di ordinazioni che tutti i cantieri del mondo hanno ricevuto negli ultimi tempi per le marine militari e mercantili.

Per costruire in questo periodo bisognava dunque tener conto delle eccezionali condizioni del mercato delle costruzioni navali le quali, se da un lato hanno ravvicinato, anche per le navi da carico, i prezzi delle costruzioni estere a quelli delle costruzioni italiane, dall'altro hanno reso necessario il consentire straordinarie integrazioni agli sforzi che gli armatori devono compiere.

Il provvedimento elaborato si riallaccia perfettamente alla legge Ciano 1926, che per dodici anni ha tanto efficacemente governato le costruzioni navali in Italia. Esso se ne allontana solo nei periodi anormali come quello che ancor dura, in cui si manifesta il bisogno di assecondare gli armatori nella imperiosa necessità di ammortizzare al più presto possibile quella parte del costo della nave che ne supera il consueto livello.

Sono lieto, intanto, di comunicare alla Camera che secondo notizie favoritemi dalla Federazione degli Armatori, l'armamento libero è, per parte sua, pronto a costruire circa 40 piroscafi e motonavi della portata complessiva di oltre 350.000 tonnellate, per cui saranno quanto prima passate le relative ordinazioni ai cantieri nazionali. (*Bene!*)

Lo stanziamento per l'attuazione delle misure protettive, costituite da compensi daziari ai cantieri e da contributi di ammortamento, di interesse e di miglioramento agli armatori, (senza contare le franchigie e le varie esenzioni tributarie) ascende a più di 100 milioni all'anno per dieci anni. Per virtù di esso si prevede di realizzare una produzione navale di circa tonnellate 2 milioni e mezzo di portata nel decennio 1938-1947. Viene in tal modo assicurato il ringiovanimento ed il potenziamento della marina mercantile nazionale nel grande compito cui è destinata per le nuove esigenze di traffico derivanti dalla costituzione dell'Impero e dal continuo risveglio di tutte le attività produttive della Nazione.

E lo svolgimento di un organico programma di costruzione del naviglio distribuito nei vari anni del decennio, assicurando ai cantieri nazionali ed alle loro laboriose maestranze una continuità e tranquillità di lavoro e la possibilità di addivenire ad una standardizzazione di lavoro, come ebbi occasione di dire nel mio discorso al Senato del maggio scorso, permetterà anche la ripartizione delle spese generali di produzione su una più vasta massa di tonnellaggio, con vantaggio oltre che degli armatori, della stessa industria delle costruzioni e della sua funzione tecnica, economica e sociale.

Mentre si rendono necessarie particolari misure per assicurare il rinnovamento della flotta mercantile, non si presentano ancora motivi per prorogare in tutta la loro estensione i provvedimenti precedenti intesi a sostenere l'esercizio dell'armamento libero. Con decorrenza dal 1º gennaio 1937, e sino a quando i noli si manterranno sufficientemente remunerativi, o almeno tali da non costringere gli armatori a gestire in perdita il proprio naviglio, lo Stato si asterrà dal corrispondere dei premi di navigazione. Vien fatta solo eccezione pel naviglio libero in servizio di cabotaggio, per quello cioè che meno risente i benefici dei noli internazionali, mentre sopporta gli aumenti nei costi di esercizio, particolarmente nei riguardi del combustibile.

Anche nella più ristretta portata, le norme generali del sistema dei premi rimangono invariate, ivi compresa quella che importa una riduzione del premio col crescere dell'età della nave. Sicchè resta insita nel sistema la possibilità della maggiore protezione per le navi nuove o più giovani.

Insieme col minore naviglio da traffico le due leggi protettive considerano con par-

ticolare cura il naviglio peschereccio, che si avvantaggia delle maggiorazioni di contributi di ammortamento concessi per la costruzione delle piccole navi, ed a cui viene attribuito un premio di navigazione in misura di 100 lire annue per tonnellata di stazza lorda, se addette alla pesca fuori del Mediterraneo. Provvedimento questo necessario affinché sia esteso sempre più il campo di azione della nostra industria di pesca, sotto tanti aspetti benemerita.

Onorevoli Camerati! Durante l'anno 1937 l'Amministrazione della marina mercantile è stata chiamata a più vasta azione, col provvedere al noleggio ed alla gestione di navi occorrenti per straordinarie esigenze dello Stato, e col provvedere inoltre alla regolazione di tutti i servizi marittimi di trasporto fra il Regno e l'Impero. A questi nuovi compiti essa ha adempiuto senza richiedere nuove bardature, e nello stesso esemplare modo col quale suole corrispondere a tutte le molteplici sue funzioni istitutive.

Come al centro, così nei porti, per opera delle Capitanerie e degli Enti portuali e della Milizia portuaria, i servizi procedono egregiamente, e nulla si traslascia per perfezionarli.

Ma l'opera dell'Amministrazione sarebbe poca cosa se con eguale elevatezza di intenti non servissero tutti gli elementi sociali dalla cui fusione in regime corporativo sorge la forza marittima italiana: dirigenti e maestranze di cantieri navali, armatori dirigenti ed equipaggi di navi, ausiliari del traffico e lavoratori portuali.

Tutti sono strettamente uniti nell'opera: ed è attraverso quest'unione di intenti e di spirito che le navi italiane percorrono ammirate tutti i mari.

Alcuni giorni or sono, sbarcando a Villafranca dall'*Augustus*, Lord Rothermere, presidente del « Daily Mail » così telegrafava alla Società « Italia »:

« Ancora una volta ho avuto la buona fortuna di essere passeggero di una delle navi della vostra Compagnia, l'*Augustus*, « la regina del Plata, che al comando del « Capitano Sturlese mantiene lo stesso eccellente servizio e la stessa disciplina che fui felice di osservare sul *Conte di Savoia* nel mio viaggio attraverso il Nord Atlantico nel dicembre scorso. La flotta mercantile della nuova Italia oggi sfida il confronto con le flotte mercantili di qualunque Paese del mondo ».

Questo riconoscimento ci torna realmente gradito.

Non è un giudizio nostro che può essere benevolo per l'opera propria, è un giudizio di uno straniero, figlio di un Paese che possiede la più importante flotta del mondo, che pone la flotta mercantile italiana al più alto posto fra le altre marine concorrenti; e ne prendiamo atto.

Così come abbiamo preso atto dei riscuotimenti d'oltre alpe e d'oltre mare, sull'efficienza di tutti i servizi dipendenti dal Ministero delle comunicazioni.

Ma non per dichiararcene soddisfatti. Solo per segnare una tappa ed iniziarne un'altra. (*Approvazioni*).

Questo è l'ordine del Duce; e noi speriamo di rispondere appieno anche per l'avvenire colla nostra azione al compito che ci ha voluto affidare. (*Vivissimi generali prolungati reiterati applausi ai quali si associano le tribune*).

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

Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, Segretario, legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. — 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 1,620,000.

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 1934, numero 182), lire 130,000.

Capitolo 3. Premi di operosità e di rendimento agli ufficiali ed ai sottufficiali destinati a prestar servizio nell'Amministrazione centrale della marina mercantile, lire 55,000.

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

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

Capitolo 6. Indennità e diarie ai componenti le Commissioni d'inchiesta sui sinistri marittimi ed alle persone che, essendo chiamate a deporre innanzi le Commissioni stesse,

abbiano diritto alla corresponsione di indennità — Spese varie inerenti al funzionamento delle Commissioni suddette (copia di atti, traduzioni, periti legali, ecc.) (articoli 3 e 4 del Regio decreto-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 360 mila.

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 6,000,000.

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 20,000.

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 mercantile — 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 (articoli 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 50,000.

Capitolo 22. Quota di concorso nella spesa di vigilanza dei ghiacci del nord Atlantico (Convenzioni di Londra 20 gennaio 1915 e 31 maggio 1929) (*Spesa obbligatoria*), lire 150,000.

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

Capitolo 24. Contributo alle spese di mantenimento dei fari del Mar Rosso (Convenzione internazionale 16 dicembre 1930, approvata con la legge 7 gennaio 1932, n. 140) (*Spesa obbligatoria*), lire 30,000.

Spese per le Capitanerie di porto. — Capitolo 25. Ufficiali delle Capitanerie di porto — Stipendi, indennità militare ed assegni vari di carattere continuativo, lire 8,600,000.

Capitolo 26. 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 3,410,000.

Capitolo 27. Incaricati marittimi e delegati di spiaggia — Inservienti locali di porto — Retribuzioni — Indennità di reggenza di uffici di porto — Assicurazioni sociali, lire 390 mila.

Capitolo 28. Indennità di trasferimento e di missione per il personale delle Capitanerie di porto, lire 350,000.

Capitolo 29. Manutenzione ordinaria dei fabbricati delle Capitanerie di porto, lire 200 mila.

Capitolo 30. Spese di ufficio per le Capitanerie di porto, lire 140,000.

Capitolo 31. 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 per i corsi di perfezionamento degli ufficiali — Spese varie per il corso dei sottotenenti di porto di nuova nomina presso l'Ac-

cademia navale di Livorno (articolo 3 del Re regio decreto 10 settembre 1923, n. 2068), lire 245,000.

Capitolo 32. 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 33. 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 30,000.

Capitolo 34. Sovvenzioni alle società assuntrici di servizi marittimi e compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale — 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 286 milioni 84,350.

Spese per la Milizia portuaria. — Capitolo 35. Stipendi, paghe ed indennità varie di carattere continuativo al personale militare — Contributi per assicurazione — Premi di rafferma — Spese per mantenimento in luoghi di cura e di pena, lire 6,450,000.

Capitolo 36. Indennità, assegni e spese di viaggio al personale militare ed alle loro famiglie nei casi di tramutamento — Spese varie di trasporto, lire 160,000.

Capitolo 37. Servizi del vestiario — Provvista e manutenzione — Assegnazioni iniziali nei conti individuali, lire 700,000.

Capitolo 38. 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 — Armamento e munizionamento — Spese telefoniche, postali e telegrafiche — Mobili d'ufficio, cancelleria, stampati, macchine da scrivere — Spese per servizi di copiatura ed altre per il funzionamento della Milizia portuaria, lire 600 mila.

Capitolo 39. Manutenzione ordinaria dei fabbricati in uso della Milizia portuaria — Fitto di locali per il comando Gruppo legioni Milizia portuaria e per i comandi e le caserme dei reparti dipendenti, lire 200,000.

Capitolo 40. Spese per l'acquisto ed il funzionamento di automezzi, natanti ed altri mezzi di trasporto — Spese per la prevenzione e l'estinzione degli incendi nei porti, lire 500 mila.

Capitolo 41. Sussidi al personale in servizio, a quello cessato dal servizio ed alle famiglie del personale stesso, lire 20,000.

Capitolo 42. Premi di operosità e di rendimento al personale che presta servizio presso la Milizia portuaria, lire 17,700.

Spese diverse. — Capitolo 43. Versamento al bilancio speciale degli uffici del lavoro portuale dei proventi indicati nell'articolo 1 del Regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 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 44. Personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e dei Circoli ferroviari d'ispezione — Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo (*Spese fisse*), lire 7,200,000.

Capitolo 45. Personale delle ferrovie dello Stato e delle poste e dei telegrafi comandato a prestar servizio presso l'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili — Stipendi ed assegni da rimborsare alle suddette Amministrazioni, lire 760,000.

Capitolo 46. Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti meritevoli dell'Amministrazione centrale dell'Ispettorato e dei Circoli ferroviari d'ispezione, lire 45,000.

Capitolo 47. 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 48. Indennità di trasferta, di traslocazione e diverse al personale di ruolo dell'Amministrazione centrale dell'Ispettorato e dei Circoli ferroviari d'ispezione e al personale di altre Amministrazioni dello Stato, estraneo all'Ispettorato, incaricato di compiere missioni nell'interesse dell'Ispettorato suddetto, lire 1,000,000.

Capitolo 49. Spese per il servizio di copiatura a macchina, lire 35,000.

Capitolo 50. Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 600,000.

Capitolo 51. Manutenzione, riparazione e adattamento dei locali, lire 18,700.

Capitolo 52. Spese d'ufficio per i Circoli ferroviari d'ispezione, lire 176,000.

Capitolo 53. Spese relative al servizio delle automobili — Assicurazione contro gli infortuni sul lavoro dei conducenti degli autoveicoli assegnati agli uffici dipendenti, lire 330 mila.

Capitolo 54. Spese per studi di carattere tecnico e per ricerche sperimentali, lire 11,900.

Capitolo 55. Spese telegrafiche per l'interno e per l'estero e spese telefoniche (*Spesa obbligatoria*), lire 60,000.

Capitolo 56. Spese per il funzionamento e la manutenzione della biblioteca, lire 2,500.

Capitolo 57. Spese per liti e per arbitraggi (*Spesa obbligatoria*), lire 18,000.

Capitolo 58. Spese casuali, lire 10,000.

Capitolo 59. 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 60. Spese per le 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 2238), *per memoria*.

Capitolo 61. 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 62. Pensioni ordinarie per il personale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili (*Spese fisse*), lire 500,000.

Capitolo 63. 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 25,000.

Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione lacuale. — Capitolo 64. 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 65. Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles, lire 5,000.

Capitolo 66. Sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio di ferrovie concesse all'industria privata posteriormente alla legge 30 aprile 1899, n. 168, per lavori ed incrementi patrimoniali e per trasformazione del sistema di trazione di ferrovie concesse (articoli 7, 27, 32 e 220 del testo unico di legge approvato col Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, decreto

luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, articoli 30 e 35 del Regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1752, e Regio decreto-legge 2 dicembre 1935, n. 2097, convertito nella legge 28 maggio 1936, n. 1260) (*Spesa obbligatoria*), lire 188,000,000.

Capitolo 67. Sovvenzioni per concessioni di sola costruzione di ferrovie (articolo 235 del testo unico di legge approvato col Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (*Spesa obbligatoria*), lire 16,000,000.

Capitolo 68. 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 3,020,000.

Capitolo 69. Sovvenzioni alle tramvie extra-urbane a trazione meccanica in servizio pubblico (articoli 258 e 262 del testo unico di legge approvato col 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, n. 1752, lire 5 milioni 500,000.

Capitolo 70. Sovvenzione per concessioni di filovie e per trasformazione in filovie di ferrovie pubbliche e tramvie extra-urbane (articolo 2 del Regio decreto-legge 14 luglio 1937, n. 1728) (*Spesa obbligatoria*), lire 500,000.

Capitolo 71. 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 col 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 15,000,000.

Capitolo 72. 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 73. Indennità temporanea mensile al personale di ruolo, avventizio e salariato, lire 36,000.

Capitolo 74. Ufficiali delle Capitanerie di porto in aspettativa, in disponibilità, in congedo provvisorio e in posizione ausiliaria — Indennità e assegni (*Spese fisse*), lire 420,000.

Capitolo 75. Personale avventizio già in servizio nelle nuove provincie — Retribuzioni — Assicurazioni sociali, lire 82,000.

Capitolo 76. Stipendi, assegni ed indennità varie ad ufficiali della Regia marina (esclusi quelli delle Capitanerie di porto) addetti alla Amministrazione della marina mercantile, lire 285,000.

Spese diverse. — Capitolo 77. 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 536,000.

Capitolo 78. Contributo dello Stato nel pagamento degli interessi sui mutui concessi dall'Istituto per il credito navale (Regio decreto 5 luglio 1928, n. 1817; legge 6 giugno 1932, n. 806 e Regio decreto-legge 10 novembre 1932, n. 1534, convertito nella legge 13 aprile 1933, n. 494), lire 12,133,300.

Capitolo 79. Contributo straordinario a favore della Regia azienda dei mezzi meccanici e degli arredamenti portuali di Napoli per le spese di gestione della stazione marittima del Littorio (ultima delle due annualità stabilite dall'articolo 17 del Regio decreto-legge 5 novembre 1937, n. 1856), lire 200,000.

Capitolo 80. Spesa per la sistemazione dei picchi di carico su navi mercantili (seconda delle 5 rate autorizzate dall'articolo 5 del Regio decreto-legge 5 novembre 1937, n. 1993), lire 800,000.

Spese per i servizi dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili. — *Spese generali.* — Capitolo 81. Assegni ed indennità temporanea mensile al personale straordinario, avventizio e assimilato, *per memoria.*

Capitolo 82. Indennità di trasferta e competenze al personale straordinario, avventizio e assimilato, *per memoria.*

Capitolo 83. 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 al-

l'Ispettorato, incaricato di compiere missioni nell'interesse dei servizi dell'Ispettorato stesso, lire 150,000.

Capitolo 84. Retribuzioni a tecnici privati, incaricati della compilazione di progetti e della direzione, assistenza e collaudo dei lavori e compensi a funzionari dell'Amministrazione centrale e dei Circoli ferroviari d'ispezione e a funzionari di altre Amministrazioni dello Stato per la preparazione e direzione della esecuzione e collaudo delle opere pubbliche, lire 30,000.

Capitolo 85. Spese per l'acquisto di autoveicoli, lire 30,000.

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione — Capitolo 86. 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 11,000,000.

Capitolo 87. Personale non di ruolo — Retribuzioni, aggiunta di famiglia ed assicurazioni sociali, lire 1,500,000.

Capitolo 88. Personale non di ruolo — Indennità di trasferta e competenze eventuali, lire 50,000.

Capitolo 89. Corresponsione di premi per favorire lo sviluppo dell'autotrazione a gassogeno (Regi decreti-legge 5 luglio 1934, n. 1445, convertito nella legge 27 dicembre 1934, numero 2283 e 14 luglio 1937, n. 1727) nonchè per l'acquisto di autoveicoli nuovi di fabbrica o per la trasformazione di autoveicoli adibiti a trasporto di passeggeri sia in servizio urbano che in servizio extra-urbano, di pubblica e di privata gestione, con motore a gassogeno od a carburante nazionale, lire 1,500,000.

Capitolo 90. 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 2,218,377.17.

Capitolo 91. Annualità cinquantennali per l'ammortamento della anticipazione di lire 170 milioni 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 92. Spese per costruzione di strade ferrate in concessione a pagamento non differito — Corresponsione straordinaria in capitale delle sovvenzioni per costruzione, lavori ed incre-

menti patrimoniali, trasformazione di sistemi di trazione di ferrovie e tramvie a norma del Regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1752, lire 15,000,000.

Capitolo 93. Personale di ruolo — Stipendi ed assegni vari di carattere continuativo, lire 100,000.

Capitolo 94. Personale di ruolo — Indennità di trasferta, di trasloco ed altre competenze eventuali, lire 47,000.

Capitolo 95. Personale avventizio e straordinario — Assegni, indennità di trasferta e di trasloco, lire 1,700,000.

Capitolo 96. Premi di operosità e di rendimento al personale di ruolo, avventizio e straordinario per lavori eseguiti nell'interesse delle costruzioni ferroviarie, lire 300,000.

Capitolo 97. Sussidi al personale in servizio di ruolo, avventizio e straordinario ed al personale esonerato e alle rispettive famiglie, lire 100,000.

Capitolo 98. Spese di ufficio, manutenzione, riparazione, adattamento ed affitto locali per gli uffici tecnici dipendenti, lire 125,000.

Capitolo 99. Spese relative al servizio degli autoveicoli, lire 212,500.

Capitolo 100. Spese di liti ed arbitraggi e maggiori spese impreviste 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 2,560,000.

b) Debito vitalizio, lire 6,020,000.

c) Spese per la Marina mercantile, lire 5,180,750.

d) Spese per le Capitanerie di porto, lire 14,815,000.

e) Spese per i servizi marittimi, lire 286 milioni 114,350.

f) Spese per la Milizia portuaria, lire 8 milioni 647,700.

g) Spese diverse, *per memoria.*

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

a) Spese generali, lire 10,331,100.

b) Debito vitalizio, lire 525,000.

c) Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione lacuale, lire 228,238,500.

Totale del titolo I. Spesa ordinaria, lire 562,432,400.

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

a) Spese generali, lire 823,000.

b) Spese diverse, lire 13,669,300.

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

a) Spese generali, lire 210,000.

b) Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione, lire 24,026,743.83.

c) Costruzione di strade ferrate, lire 17 milioni 627,000.

Totale del titolo II. Spesa straordinaria, lire 56,356,043.83.

Totale della categoria I (Spese ordinarie e straordinarie), lire 618,788,443.83.

PRESIDENTE. *Riassunto per categorie.* — Categoria I. Spese effettive (ordinarie e straordinarie), lire 618,788,443.83.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

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

Si dia lettura dello stato di previsione dell'entrata.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

Stato di previsione dell'entrata dell'azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. — Tabella B. — Titolo I. *Entrata ordinaria.* — Sezione I. *Proventi dei servizi postali.* — Capitolo 1. Proventi del servizio della posta-lettere e dei pacchi, lire 722 milioni 500,000.

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 ricevitori postelegrafonici ed agli agenti rurali da devolversi a favore dell'Istituto d'assicurazione e previdenza per i postelegrafonici a norma del Regio decreto-legge 28 maggio 1936, numero 1047, convertito nella legge 31 dicembre 1936, n. 2408 — 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 350,000.

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 pac-

chi compresi i recuperi dipendenti da condanne da parte della Corte dei conti, lire 250 mila.

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 45,000,000.

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

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

Capitolo 12. Rimborsi e concorsi inerenti ai servizi telegrafici, lire 10,500,000.

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

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

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 per il servizio delle Casse di risparmio postali, lire 27,500,000.

Capitolo 17. Rimborso della Cassa depositi e prestiti per il servizio dei buoni fruttiferi postali, lire 5,500,000.

Capitolo 18. Aggio del 0,25 per cento spettante all'Amministrazione sull'importo delle marche per le assicurazioni sociali somministrate agli uffici di prima classe, alle ricevitorie e alle agenzie, *per memoria.*

Capitolo 19. Prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste (Regio decreto-legge 23 aprile 1925, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597), *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 14,000,000.

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 15,000,000.

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 6,000,000.

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 2,000,000.

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 milioni 600,000.

Capitolo 25. Economie accertate nella gestione dei residui passivi e da versare al Tesoro ad integrazione dell'avanzo netto degli esercizi precedenti, lire 1,000,000.

Capitolo 26. Pigionioni per affitto di locali situati negli edifici adibiti ai servizi della posta e dei telegrafi, lire 50,000.

Totale del titolo I. Entrata ordinaria, lire 1,034,275,000.

Titolo II. *Entrata straordinaria.* — Capitolo 27. 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 18,000,000.

Totale del titolo II. Entrata straordinaria, lire 18,000,000.

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 dopolavoro (Regio decreto 23 giugno 1930, n. 980), lire 250,000.

Totale del titolo III, lire 250,000.

PRESIDENTE. *Riassunto.* — Titolo I. *Entrata ordinaria.* — Sezione I. Proventi dei servizi postali, lire 814,625,000.

Sezione II. Proventi del telegrafo, lire 146 milioni.

Sezione III. Proventi vari, lire 73,650,000.

Totale del titolo I. Entrata ordinaria, lire 1,034,275,000.

Titolo II. Entrata straordinaria, lire 18 milioni.

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

Totale generale dell'entrata, lire 1 miliardo 52,525,000.

Pongo a partito questo totale.

(*E approvato.*)

PRESIDENTE. Passiamo allo stato di previsione della spesa.

Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

Stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. — Tabella C. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Sezione I. § 1. *Stipendi, retribuzioni, compensi ed 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 307,500,000.

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 50,600,000.

Capitolo 3. Compensi per maggiori prestazioni oltre il normale orario d'ufficio nei servizi esecutivi e per lavori a cottimo, lire 30 milioni 735,000.

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 1,860,000.

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, n. 1561 e 1562, lire 122,000.

Capitolo 6. Compensi per incarichi, studi e servizi speciali ad estranei all'Amministrazione, lire 20,000.

Capitolo 7. Indennità temporanea per infortuni sul lavoro agli operai e al personale postale-telegrafico — Indennizzi per infortuni e danni — Indennità capitali o rendite per inabilità permanente (Regio decreto 17 agosto 1935, n. 1765), lire 700,000.

Capitolo 8. Indennità per missioni e per visite d'ispezione, lire 5,605,000.

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 ed assistenza sanitaria e chirurgica nei casi di infortunio sul lavoro (Titolo IV del Regio decreto 17 agosto 1935, n. 1765) — 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 400 mila.

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 500,000.

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 11,400,000.

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 1° 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 mila.

Capitolo 17. Versamento all'Istituto di assicurazione e previdenza per i postelegrafonici dell'importo delle ammende e penali inflitte al personale, ai ricevitori ed agli agenti rurali; dell'importo dei proventi derivanti dalla vendita degli stampati per il servizio dei conti correnti (articolo 2 del Regio decreto-legge 28 maggio 1936, n. 1047) e del terzo delle tasse percepite per duplicazione di libretti di risparmio postali smarriti o distrutti (Regio decreto-legge 16 maggio 1926, n. 902, convertito nella legge 7 aprile 1927, n. 491), lire 450,000.

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 e 2 agosto 1929, n. 1477), lire 1,000,000.

Capitolo 19. Spese varie per la Milizia postelegrafica (Regio decreto-legge 16 luglio 1925, n. 562 e legge 8 luglio 1929, n. 1373), lire 2 milioni.

Capitolo 20. Contributo fisso e concorso variabile dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi per promuovere lo sviluppo e le iniziative del Dopolavoro postelegrafonico 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-legge 12 agosto 1927, n. 1565, convertito nella legge 14 giugno 1928, n. 1393, lire 860,000.

§ 2. *Debito vitalizio*. — Capitolo 21. Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 88,500,000.

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 600,000.

Capitolo 23. Assegno temporaneo mensile ai funzionari ed agenti già appartenenti alla Amministrazione postelegrafonica 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 12,000,000.

Sezione II. *Stanziamenti propri dei servizi postali*. — § 1. *Servizi postali*. — Capitolo 24. Indennità per servizio prestato in tempo di notte, lire 5,240,000.

Capitolo 25. Pubblicazioni e rilegature per la biblioteca della Direzione generale delle poste e telegrafi, lire 13,000.

Capitolo 26. Retribuzioni ordinarie per i servizi rurali (*Spese fisse*), lire 41,800,000.

Capitolo 27. Spese complementari e straordinarie per i servizi rurali, lire 1,380,000.

Capitolo 28. Sussidi al personale dei servizi rurali, lire 440,000.

Capitolo 29. Spese per i servizi di trasporto delle corrispondenze e dei pacchi con accollatari e con incarichi provvisori e spese per servizi straordinari (*Spese fisse*), lire 40 milioni 700,000.

Capitolo 30. 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 40,000.

Capitolo 31. 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 — Spese per stivaggio di effetti postali eccedenti il limite stabilito da capitoli su bastimenti in servizio per conto dello Stato — Trasporti con il treno di lusso Simplon Orient Express — Scorta armata dei dispacci relativi al movimento dei fondi, lire 5,620,000.

Capitolo 32. Contributo nelle spese dei servizi marittimi, lire 15,000,000.

Capitolo 33. 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; per il trasporto del personale e del materiale postale e telegrafico, lire 26 milioni.

Capitolo 34. 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 2,730,000.

Capitolo 35. Spese per il trasporto degli effetti postali sulle linee di navigazione aerea, lire 20,000,000.

Capitolo 36. Spese per la vigilanza alle casse ed agli uffici principali provinciali, lire 10,000.

Capitolo 37. 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 950,000.

Capitolo 38. Premio per la vendita di cartevallori postali esclusi i segnatasse, lire 5 milioni.

Capitolo 39. 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 di vaglia, e dei conti correnti e assegni postali e delle riscossioni per conto di terzi, lire 440 mila.

Capitolo 40. Versamento alla Cassa speciale vaglia delle somme recuperate in conto od a saldo dei crediti iscritti nei conti giudiziali per vaglia risparmi e gestioni annesse o dipendenti da rettificazioni portate ai conti stessi — Restituzione di depositi di garanzia o di ritenute cautelari in forza di decisioni di di-

scarico di responsabilità pronunciate dalla Corte dei conti, lire 200,000.

Capitolo 41. Fornitura, manutenzione, trasporto e facchinaggio di materiali ed utensili ad uso della posta — Pubblicazioni tecniche, fotografie, carte geografiche e simili nell'interesse del servizio postale — Casellari all'americana — Insegne per uffici postali e postelegrafici — Montacarichi ed altri impianti meccanici per il servizio postale, relativo esercizio e manutenzione degli impianti stessi — Acquisto e riparazione di carretti per il trasporto effetti postali — Acquisto e riparazioni di oggetti di corredo delle carrozze postali, lire 4,700,000.

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 postali e dei buoni postali fruttiferi, lire 8,500,000.

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 2,200,000.

Capitolo 44. Abbuoni e rimborsi diversi relativi ai servizi postali — Restituzione di somme indebitamente percepite dall'Amministrazione, lire 1,900,000.

§ 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 500,000.

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 prima classe e delle agenzie per le operazioni relative al servizio dei buoni postali fruttiferi, lire 5,000,000.

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 for-

mazione, 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 2,50 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*.

Capitolo 51. Contributo all'Istituto internazionale del risparmio per l'iscrizione delle Casse di risparmio postali all'Istituto medesimo, lire 15,000.

Sezione III. *Stanziamenti propri del servizio dei telegrafi*. — Capitolo 52. Indennità per servizio telegrafico in tempo di notte ed eventuale semaforico, lire 2,000,000.

Capitolo 53. Spesa per la corresponsione dei premi per superlavoro ai telegrafisti scelti ed ai dirigenti e capi-gruppo di apparati speciali, lire 500,000.

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 23,400,000.

Capitolo 55. Contributo annuo concesso dal Governo italiano alla Compagnia « Italcable » per l'esercizio dei cavi telegrafici sottomarini (Regio decreto-legge 17 gennaio 1935, n. 17, convertito nella legge 4 aprile 1935, n. 925), lire 6,000,000.

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 di opera sussidiaria e dazio di confine — Spese per l'impianto e la manutenzione delle batterie di pile e di accumulatori, dei collegamenti pneumatici interni e dei trasportatori meccanici dei telegrammi inerenti all'esercizio degli uffici telegrafici — Indennità per sciupio di indumenti agli agenti addetti alla manutenzione delle batterie di pile, di accumulatori e degli impianti di energia elettrica — Spese per fotografie e per pubblicazioni tecniche per uso degli uffici telegrafici; temporanea occupazione di locali per deposito di ap-

parati e materiali per uffici — Acquisto di insegne per gli uffici telegrafici e per quelli dei circoli di costruzioni; placche per i berretti dei fattorini telegrafici di prima nomina e bollette per i fattorini, lire 4,300,000.

Capitolo 58. Manutenzione della rete telegrafica e telefonica — Acquisti, trasporti, dazi sui materiali — Acquisto di pubblicazioni tecniche ed apparecchi per esperimento delle linee — Mano d'opera sussidiaria — Indennizzi e spese per danni — Compensi da corrispondersi una volta tanto per servitù a tacitazione completa degli interessati — Occupazione di locali ed aree e spese di locomozioni — Spese di illuminazione e acque per casotti raccordo di cavi telegrafici, lire 9,000,000.

Capitolo 59. Miglioramento graduale della rete telegrafica secondaria — Costruzione di nuove linee e posa di nuovi fili, lire 200,000.

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

Capitolo 61. Spese per la manutenzione di cordoni elettrici sottomarini — Indennizzo agli agenti per sciupio di abiti in dipendenza di lavori eseguiti in mare — Spesa per il servizio di guardapprodo dei cavi sottomarini, lire 1,900,000.

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 l'istruzione del personale e per acquisto di pubblicazioni interessanti i servizi radio-elettrici — Contributi a favore del Consiglio nazionale delle ricerche e di altri enti dello Stato nell'interesse dei servizi radio-elettrici, lire 2 milioni 15,000.

Capitolo 63. Contributo dell'Amministrazione postale telegrafica all'Ente radorurale per la diffusione della radiofonia nelle campagne (articolo 5 legge 15 giugno 1933, n. 791), lire 370,000.

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 110,000.

Capitolo 65. Impianto di ricevitorie ed agenzie telegrafiche e fonotelegrafiche; eventuale esercizio di ricevitorie telegrafiche e fono-tele-

grafiche 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 e da privati, per la esecuzione d'impianti di ricevitorie telegrafiche e fono-telegrafiche, lire 1,050,000.

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 75,000.

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, lire 8 milioni.

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 520,000.

Capitolo 72. Spese interessanti l'Amministrazione provinciale per illuminazione, forza motrice, riscaldamento, aereazione, acqua, oggetti di cancelleria e per la formazione dei dispacci, oltre quelle comprese negli assegni fissi — Trasporto e facchinaggio, assicurazione incendi e contro rottura di vetri — Frangitura, telegrammi, abbonamento ai telefoni di servizio, locomozioni, codici e vocabolari — Acquisto e manutenzione di mobili, suppellettili, macchine da scrivere, calcolatrici, materiali speciali, rilegature diverse, lire 7 milioni 250,000.

Capitolo 73. Rimborso al Provveditorato generale dello Stato per spese d'ufficio, illuminazione, riscaldamento, trasporto e facchinaggio, fornitura e manutenzione di macchine da scrivere e calcolatrici, di mobili e di suppellettili relative all'Amministrazione centrale

— Rimborso al Provveditorato medesimo delle spese per acquisto di carta da imballo, spago, ceralacca, paraffina, carta carbonata, nastri copiativi, stampati speciali e trasporto stampati, lire 2,868,000.

Capitolo 74. Rimborso al Provveditorato generale dello Stato delle spese per registri, carta, moduli, stampa, eseguiti dall'Istituto poligrafico, lire 7,000,000.

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

Capitolo 76. Spese di liti, lire 35,000.

Capitolo 77. Imposte erariali, sovrainposte comunali e provinciali e contributi locali vari gravanti sugli stabili di proprietà dell'Azienda postale-telegrafica, lire 1,000,000.

Capitolo 78. Istruzione al personale — Premi di incoraggiamento al personale telegrafico per perfezionarsi nell'uso di 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 di incoraggiamento — Spese per l'istruzione pratica di lingue estere al personale — Contributo per l'istruzione professionale media, lire 40,000.

Capitolo 79. Retribuzione al personale delle ricevitorie e delle agenzie compreso il compenso per i servizi accessori di recapito delle corrispondenze e di procacciato affidati ai titolari (*Spese fisse*), lire 123,800,000.

Capitolo 80. 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 — Indennità ai ricevitori postali telegrafici temporaneamente allontanati e riammessi in servizio, lire 1,636,000.

Capitolo 81. Sussidi ai titolari ed ex-titolari di ricevitorie, ai loro genitori ed alle loro vedove ed orfani, lire 115,000.

Capitolo 82. Versamento all'Istituto di assicurazione e previdenza per i postelettrificatori della quota di concorso nelle spese dell'Istituto medesimo da parte dell'Amministrazione poste e telegrafi (articolo 23 del Regio decreto-legge 3 gennaio 1926, n. 37, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898, modificato dall'articolo 2 del Regio decreto-legge 28 mag-

gio 1936, n. 1047, convertito nella legge 31 dicembre 1936, n. 2408, lire 2,000,000.

Capitolo 83. Versamento all'Istituto di assicurazione e previdenza per i postelegrafonici dell'aggio del 0,25 per cento spettante all'Amministrazione sull'importo delle marche per le assicurazioni sociali somministrate alle ricevitorie ed alle agenzie da destinarsi a scopi previdenziali a favore del personale delle ricevitorie postali-telegrafiche, *per memoria*.

Capitolo 84. Concorso dell'Amministrazione nella spesa degli uffici internazionali, postale e telegrafico, a Berna — Acquisti di pubblicazioni estere interessanti i servizi postale-telegrafici amministrativi internazionali — Acquisto di buoni risposta, lire 170,000.

Capitolo 85. Trasporto di agenti dei servizi postali e telegrafici sui tramvai-omnibus e sulle ferrovie metropolitane (*Spese fisse*), lire 1,400,000.

Capitolo 86. 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 4,500,000.

Capitolo 87. 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, custodia dei locali, sorveglianza degli ascensori 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 pei guardafili, lire 4,315,000.

Capitolo 88. Spese casuali, lire 30,000.

Capitolo 89. 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 90. 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 91. Provvigione da corrispondere all'Istituto nazionale per i cambi con l'estero per le riscossioni e i pagamenti all'estero, lire 30,000.

Capitolo 92. Fitti di locali di proprietà privata (*Spese fisse*), lire 4,600,000.

Capitolo 93. Fitti per locali provvisori, in circostanze straordinarie, lire 59,000.

Capitolo 94. Spese per la gestione delle case economiche da concedersi in affitto al personale dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi e a quello dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, da rimborsare all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato (articolo 8 del Regio decreto-legge 30 dicembre 1926, n. 2243; convertito nella legge 18 dicembre 1927, n. 2426), lire 900,000.

Capitolo 95. Spese per il funzionamento dell'Istituto sperimentale sezione postale-telegrafica-telefonica, lire 90,000.

Capitolo 96. Spese per il funzionamento della scuola superiore di telegrafia e telefonia (articolo 11 del Regio decreto 19 agosto 1923, n. 2483), lire 45,000.

Capitolo 97. Costruzione di edifici ad uso del servizio postale e telegrafico a Napoli (porto), Genova, Torino, Firenze, Bologna, Siracusa, Forlì, ed acquisto di un palazzo, per lo stesso uso, a Reggio Emilia (leggi 6 marzo 1904, n. 84, 28 giugno 1908, n. 310 e 15 maggio 1910, n. 244) (*Spesa ripartita*, ultima delle trentacinque annualità), lire 65,000.

Capitolo 98. Somma da inscrivere nella parte straordinaria del bilancio dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per l'acquisto o la costruzione, l'adattamento e l'ampliamento di edifici ad uso dei servizi postali e telegrafici, lire 18,000,000.

Capitolo 99. Interessi da corrispondere alla Cassa depositi e prestiti sulle anticipazioni somministrate all'Amministrazione delle poste e telegrafi per la costruzione di edifici postali-telegrafici a norma dell'articolo 1 del Regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1327, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1710, lire 500,000.

Capitolo 100. Versamento al Tesoro delle rate dovute all'Amministrazione postale-telegrafica dalla Società Italo Radio per la cessione del Centro radio-telegrafico di Torrenova fornito dalla Germania in conto debiti di guerra (quarta delle 40 annualità), lire 230 mila.

Capitolo 101. Versamento a costituzione del fondo di riserva per le spese impreviste a norma del Regio decreto-legge 23 aprile 1925, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597), *per memoria*.

Capitolo 102. Spesa di pubblicità per promuovere l'incremento di taluni servizi, lire 3,850,000.

Capitolo 103. Residui passivi eliminati ai sensi dell'articolo 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato e reclamati dai creditori, lire 100,000.

§ 2. *Avanzo di gestione.* — Capitolo 104. Avanzo della gestione da versare al Tesoro (articolo 15 del Regio decreto-legge 23 aprile 1925, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597), lire 77,371,762.88.

Totale del titolo I. Spesa ordinaria, lire 1,034,275,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Sezione I. *Assegnazioni straordinarie.* — Capitolo 105. Assegnazione straordinaria per l'acquisto o per la costruzione di edifici ad uso dei servizi postali e telegrafici del Regno, per il loro arredamento, nonchè per l'adattamento e l'ampliamento di quelli come sopra acquistati (legge 26 maggio 1930, n. 694, nona delle 10 rate; Regio decreto-legge 8 ottobre 1931, numero 1284, convertito nella legge 21 dicembre 1931, n. 1636, ultima delle 8 rate; Regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1743, convertito nella legge 4 aprile 1935, n. 859, modificato dal Regio decreto-legge 28 aprile 1937, n. 672, convertito nella legge 23 dicembre 1937, numero 2380, terza delle 6 rate), lire 15,200,000.

Capitolo 106. 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, quinta delle sei rate), lire 2,800,000.

Totale del titolo II, lire 18,000,000.

Titolo III. *Partite di giro.* — Capitolo 107. 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.

Totale del titolo III, lire 250,000.

PRESIDENTE. *Riassunto.* — Titolo I. *Parte ordinaria.* — Sezione I. § 1. Stipendi, retribuzioni, compensi ed indennità varie al personale dei servizi postali e dei telegrafi, lire 414 milioni 687,000.

§ 2. Debito vitalizio, lire 101,100,000.

Sezione II. Stanziamenti propri dei servizi postali:

§ 1. Servizi postali, lire 188,863,000.

§ 2. Servizio dei risparmi, lire 6,080,000.

Sezione III. Stanziamenti propri del servizio dei telegrafi, lire 60,937,237.12.

Sezione IV. § 1. Stanziamenti comuni ai servizi postali e telegrafici, lire 185,236,000.

§ 2. Avanzo di gestione, lire 77,371,762.88.

Totale del titolo I. Spesa ordinaria, lire 1,034,275,000.

Titolo II. *Parte straordinaria.* Sezione I. Assegnazioni straordinarie, lire 18,000,000.

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

Totale generale della spesa, lire 1 miliardo 52,525,000.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

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

Si dia lettura dello stato di previsione dell'entrata.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

Stato di previsione dell'entrata dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. — Tabella D. — Titolo I. *Parte ordinaria.* — Sezione I. *Proventi dei servizi telefonici.* — Capitolo 1. Proventi delle linee telefoniche interurbane, lire 88,000,000.

Capitolo 2. Proventi derivanti dall'affitto di linee telefoniche aeree ed in cavo, lire 2 milioni 500,000.

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 22,000,000.

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

Sezione II. *Proventi vari.* — Capitolo 6. Proventi vari, lire 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 14 giugno 1925, n. 884, 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 cedersi in virtù dell'articolo 25 della convenzione, *per memoria.*

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

Capitolo 10. Economie accertate nella gestione dei residui passivi e da versare al Te-

soro ad integrazione dell'avanzo netto delle gestioni degli esercizi precedenti, *per memoria*.

Totale del titolo I, lire 116,600,000.

Titolo II. *Parte straordinaria*. — Capitolo 11. Pagamenti da parte dei concessionari di zona delle annualità sul 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 — quattordicesima delle 20 annualità), lire 21,500,000.

Capitolo 12. Pagamenti da parte dei concessionari di zona dell'affitto annuo dovuto per l'uso degli stabili di proprietà dello Stato, lire 1,050,000.

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 (Regi decreti-legge 26 settembre 1935, n. 1830, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 186 — ultima delle quattro rate — 3 giugno 1937, n. 1078, convertito nella legge 23 dicembre 1937, n. 2348 — seconda delle 3 rate — e 26 agosto 1937, n. 1648, convertito nella legge 23 dicembre 1937, n. 2372 — prima delle 8 rate), lire 60,000,000.

Totale del titolo II, lire 82,550,000.

PRESIDENTE. *Riassunto dell'entrata*. —

Titolo I. *Parte ordinaria*:

Sezione I. Proventi dei servizi telefonici, lire 115,750,000.

Sezione II. Proventi vari, lire 850,000.

Totale del titolo I, lire 116,600,000.

Titolo II. *Parte straordinaria*, lire 82 milioni 550,000.

Totale generale dell'entrata, lire 199 milioni 150,000.

Pongo a partito questo totale.

(*E approvato*).

Si dia lettura dello stato di previsione della spesa.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

Stato di previsione della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. — 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 7,000,000.

Capitolo 2. Compensi per maggiori prestazioni oltre il normale orario di ufficio e per lavori a cottimo, lire 690,000.

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 340 mila.

Capitolo 5. Premio al personale di commutazione per intensificazione del traffico (articolo 4 del Regio decreto-legge 3 gennaio 1926, n. 88), lire 1,700,000.

Capitolo 6. Sussidi al personale, lire 60 mila.

Capitolo 7. Rimborsi da farsi all'Amministrazione postale e telegrafica della spesa per le pensioni ordinarie al personale telefonico, lire 15,000,000.

Capitolo 8. Indennità per un 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 25 settembre 1924, n. 1460, 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 690,000.

Capitolo 10. Retribuzioni al personale diurnista, lire 5,250,000.

Capitolo 11. Competenze al personale di altre Amministrazioni comandato presso la Azienda, lire 100,000.

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 14 giugno 1925, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, ed il personale diurnista, in conformità delle norme contenute nei Regi decreti 30 dicembre 1923, nn. 3158 e 3184, e relativi regolamenti, lire 820,000.

Capitolo 13. Contributo a carico dell'Azienda per indennità da corrispondersi in caso di infortuni sul lavoro, lire 40,000.

Sezione II. § 1°. *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 e 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 2,620,000.

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 5,000,000.

Capitolo 17. Spesa per la partecipazione dell'Italia ai Congressi internazionali e alle Commissioni internazionali — Spese per missioni di studio all'estero, lire 60,000.

Capitolo 18. Abbuoni e rimborsi vari, lire 30,000.

Capitolo 19. Interessi sui mutui concessi alle provincie ai sensi del decreto-legge luogotenenziale del 9 febbraio 1919, n. 243, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, modificato dal Regio decreto-legge 4 novembre 1919, n. 2324, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, dal regolamento 29 febbraio 1920, numero 332 e dal Regio decreto-legge 28 febbraio 1935, n. 167, convertito nella legge 13 giugno 1935, n. 1154, lire 827,408.96.

Capitolo 20. Spese di liti, lire 25,000.

Capitolo 21. Spese per fitto di locali di proprietà privata, lire 300,000.

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 — Fornitura di camiciotti al personale meccanico — Energia elettrica per impianti tecnici — Mano di 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^o luglio 1906, n. 302, lire 11,000,000.

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. Spesa 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 2,000,000.

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 la 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 47,507,427.15.

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 (24^a 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^o. *Avanzo di gestione*. — Capitolo 34. Versamento al Tesoro dell'avanzo netto dell'esercizio, lire 2,865,988.61.

Totale del titolo I, lire 116,600,000.

Titolo II. *Parte straordinaria*. — Capitolo 35. Spesa per lavori di sistemazione e di completamento delle linee telefoniche interur-

bane 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 26 settembre 1935, n. 1830, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 186 — ultima delle quattro rate) — Spesa per l'impianto di un cavo sottomarino telefonico-telegrafico fra Tripoli e la Sicilia e di un cavo sotterraneo fra l'approdo in Sicilia e la stazione amplificatrice di Caltanissetta (Regio decreto-legge 3 giugno 1937, n. 1078, convertito nella legge 23 dicembre 1937, numero 2348) — Spesa per l'ampliamento della rete nazionale in cavi sotterranei (Regio decreto-legge 26 agosto 1937, n. 1648, convertito nella legge 23 dicembre 1937, n. 2372), lire 59,600,000.

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, nonché per la posa di un cavo telegrafico-telefonico e per l'impianto di stazioni radiotelefoniche fra il continente e la Sardegna (Regio decreto-legge 26 settembre 1935, n. 1830, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 186), lire 400,000.

Capitolo 37. Versamento al Tesoro dell'annualità dovuta dai concessionari di zona per il pagamento degli impianti telefonici e delle scorte, nonché dei canoni di affitto per l'uso degli stabili demaniali, lire 22,550,000.

Totale del titolo II, lire 82,550,000.

PRESIDENTE. *Riassunto della spesa.* — Titolo I. *Parte ordinaria.* — Sezione I. Spese di personale, lire 32,090,000.

Sezione II:

§ 1. Spese di esercizio, lire 81,644,011.39.

§ 2. Avanzo di gestione, lire 2,865,988.61.

Totale del titolo I. *Parte ordinaria*, lire 116,600,000.

Titolo II. *Parte straordinaria*, lire 82 milioni 550,000.

Totale generale della spesa, lire 119 milioni 150,000.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

Passiamo al bilancio delle Ferrovie dello Stato.

Si dia lettura dello stato di previsione dell'entrata.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

Stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. — Tabella F. — *Entrata.* — Titolo I. *Parte ordinaria* (Art. 18, prima parte, della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Sezione I. *Prodotti del traffico e proventi diversi.* — § 1. *Prodotti del traffico.* — Capitolo 1. Prodotti della rete principale e dello stretto di Messina (A. Viaggiatori, lire 1,315,000,000; B. Bagagli e cani, lire 34,500,000; C. Merci a grande velocità, lire 340,000,000; D. Merci a piccola velocità, lire 2,136,000,000), lire 3,825,500,000.

Capitolo 2. Prodotti delle ferrovie secondarie Sicule (A. Viaggiatori, lire 2,050,000; B. Bagagli e cani, lire 25,000; C. Merci a grande velocità, lire 245,000; D. Merci a piccola velocità, lire 2,180,000), lire 4,500,000.

§ 2. *Introiti indiretti dell'esercizio.* — Capitolo 3. Redditi patrimoniali (A. Pigioncini di locali, lire 15,100,000; 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 6,500,000; D. Canoni per pedaggi, attraversamenti e accessi speciali, lire 2,000,000; E. Diversi, lire 400,000), lire 26 milioni.

Capitolo 4. Telegrammi privati, lire 1 milione.

Capitolo 5. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, lire 3,000,000.

Capitolo 6. Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria (A. Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e per carico e scarico in punti determinati, lire 13,000,000; B. Nolo di materiali diversi, lire 6,000,000), lire 19,000,000.

Capitolo 7. Prodotti per servizi accessori, lire 14,500,000.

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

Capitolo 11. Ricuperi di carattere generale (A. Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale, lire 24 mi-

lioni; *B.* Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi, lire 4,500,000; *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 2,000,000; *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 1,500,000; *H.* Ritenute per massa vestiario agli agenti appartenenti alla Milizia ferroviaria, lire 2 milioni; *I.* Ricuperi per il servizio degli autoveicoli, lire 220,000; *L.* Ricuperi diversi, lire 15,400,000), lire 50,000,000.

Capitolo 12. Ricuperi dei servizi, lire 25 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 uso od esuberanti, lire 13,000,000.

Capitolo 15. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese per le stazioni di uso comune, lire 10,600,000.

Capitolo 16. Compensi dovuti da Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine, lire 5,100,000.

Capitolo 17. Interessi a carico della gestione delle case economiche per i 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 16,000,000.

Capitolo 18. Canone a carico del « Dopolavoro ferroviario » per la sede di Roma, lire 380,000.

Capitolo 19. Interessi ed ammortamento a carico della gestione delle centrali elettriche, lire 26,500,000.

§ 4. *Entrate eventuali.* — Capitolo 20. Proventi eventuali (*A.* Interessi sulle somme versate in conto corrente alla Tesoreria centrale, lire 5,500,000; *B.* Interessi a debito di Ditte, Imprese, Agenzie, ecc., lire 1,500,000; *C.* Multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori o per inadempimento di patti contrattuali (capitolo 62 della spesa), lire 5,500,000; *D.* Differenze di cambio, *per memoria*; *E.* Diversi, lire 4 milioni), lire 16,500,000.

Capitolo 21. Contributo dell'Erario negli oneri dipendenti dalla elettrificazione delle linee (articolo 5, comma 2°, della legge 4 maggio 1936, n. 844), lire 70,000,000.

Capitolo 22. Prelevamenti dal Fondo di riserva per le 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, numero 1059, convertito nella legge 28 marzo 1935, n. 379), *per memoria*.

Capitolo 23. 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 24. Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi ad integrazione del prodotto netto, *per memoria*.

Capitolo 25. Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione, *per memoria*.

Sezione II. *Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.* — Capitolo 26. Concorso di enti pubblici o privati nei lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore (capitolo n. 48 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 27. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore (capitolo n. 48 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 28. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo numero 49 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 29. Introiti a reintegro del capitolo di spesa pel rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto (capitolo n. 50 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 30. Concorsi e ricavi inerenti a lavori in conto miglione alle linee ed agli impianti (capitolo n. 51 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 31. Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie secondarie Sicule (capitolo n. 52 della spesa (*A.* Concorso di terzi nei lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore, *per memoria*; *B.* Versamento a magazzino di materiali provenienti dai lavori per riparare 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*), *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 3 miliardi 830,000,000.

§ 2. Introiti indiretti dell'esercizio, lire 81 milioni 600,000.

§ 3. Introiti per rimborsi di spesa, lire 164 milioni 680,000.

§ 4. Entrate eventuali, lire 86,500,000.

Totale della sezione I, lire 4,162,780,000.

Sezione II. *Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.* — Totale del titolo I. Parte ordinaria, lire 4,162,780,000.

Titolo II. *Parte straordinaria.* (Articolo 18, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 32. Sovvenzioni del Tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale e per lavori di elettrificazione delle linee ferroviarie, *per memoria.*

Capitolo 33. 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 34. Somma da provvedersi per far fronte alle spese per l'elettrificazione del gruppo di linee ferroviarie di cui al Regio decreto-legge 7 agosto 1936, n. 1620, convertito nella legge 21 gennaio 1937, n. 160 (seconda rata), lire 200,000,000.

Capitolo 35. Somma da provvedersi dalla Amministrazione ferroviaria mediante operazioni di credito per le spese relative alla sistemazione in Roma degli impianti ferroviari, in dipendenza dell'Esposizione universale ed internazionale del 1941 (Regio decreto-legge 8 aprile 1937, n. 479), lire 60,000,000.

Capitolo 36. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del Tesoro (A. Lavori patrimoniali: 1. Rimborsi, concorsi e mutui (capitolo n. 71 della spesa), *per memoria*; 2. Ricavo dalla vendita di beni (capitolo n. 71 della spesa), *per memoria*; 3. Materiali di disfacimento pertinenti al patrimonio immobiliare e ricavi diversi (capitolo numero 71 della spesa), *per memoria*; 4. Contributo della parte ordinaria per le spese di migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti (capitoli nn. 51, 71, e 73 della spesa), lire 45,000,000; B. Lavori di elettrificazione delle linee (capitolo n. 72 della spesa), *per memoria*; 1. Rimborsi, concorsi e mutui, *per memoria*; 2. Ricavi, *per memoria*; C. Materiale d'esercizio (capitolo n. 70 della spesa), *per memoria*; 1. Versamento a magazzino di materiali di esercizio in genere, *per memoria*; 2. Versamento a magazzino di ma-

teriali provenienti dalla elettrificazione delle linee, *per memoria*; D. Materiale rotabile e navi-traghetto, lire 191,300,000; 1. Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento (capitoli nn. 50 e 68 della spesa), lire 191,300,000, lire 236,300,000.

Capitolo 37. Assegnazione straordinaria corrispondente all'utile netto del monopolio per gli acquisti all'estero dei carboni e metalli, destinato ai miglioramenti del materiale rotabile (articolo 13 del Regio decreto-legge 5 giugno 1936, n. 1078, convertito nella legge 4 gennaio 1937, n. 112) (capitolo n. 69 della spesa), *per memoria.*

Totale del titolo II, lire 496,300,000.

Titolo III. *Magazzini, officine e scorte.* —

§ 1. *Gestione autonoma dei magazzini.* (Articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 38. Fondi forniti dal Tesoro per aumento della dotazione di magazzino (Capitolo nn. 74 e 75 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 39. Prelevamenti dal Fondo di riserva delle spese impreviste 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 40. Forniture ai servizi (capitolo n. 75 della spesa), lire 1,040,000,000.

Capitolo 41. Ricavi per vendite e accrediti diversi (capitolo n. 75 della spesa), lire 100 milioni.

Capitolo 42. Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso (capitolo n. 76 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 43. Ritenute per garanzia effettuate ai fornitori (capitolo n. 77 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 44. Prelevamenti dal Fondo di assicurazione contro i rischi di mare per i trasporti riguardanti la gestione di magazzino (capitolo n. 78 della spesa), *per memoria.*

§ 2. *Gestione speciale viveri « La Provvida »* (Regio decreto-legge 5 marzo 1925, numero 342, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597 e Regio decreto 4 febbraio 1932, n. 125). Capitolo 45. Ricupero di spese di impianto (capitolo n. 80 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 46. Ricavi della gestione per vendite ed accrediti vari (capitolo n. 81 della spesa) (A. Ricavi per vendite e rimanenze, lire 280,000,000; B. Introiti e ricupero diversi, *per memoria*; C. Deficienze e simili, *per memoria*), lire 280,000,000.

§ 3. *Officine e scorte.* — Capitolo 47. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine dipendenti dal servizio materiale e trazione e dall'industria privata (capitolo n. 82 della spesa)

(A. Officine di grande riparazione, lire 264 milioni; B. Officine dei depositi e squadre di rialzo, lire 206,000,000; C. Stabilimenti della industria privata, lire 97,000,000), lire 567 milioni.

Capitolo 48. Corrispettivo dei lavori fatti in cantieri e officine diverse e dell'energia prodotta nelle centrali elettriche (capitolo n. 83 della spesa) (A. Officine lavori, lire 21,200,000; B. Cantieri dell'elettrificazione, lire 8,100,000; C. Centrali elettriche, lire 36,300,000; D. Tipolitografia, lire 1,700,000), lire 67,300,000.

Capitolo 49. Materiali di scorta, materie impiegate o scaricate (capitolo n. 84 della spesa) (A. Servizio materiale e trazione, lire 256 milioni 500,000; 1. Scorte per le officine di grande riparazione e private e per le officine dei depositi e squadre di rialzo, lire 210 milioni; 2. Scorte fisse per le navi-traghetto dello stretto di Messina, lire 1,500,000; 3. Parco sale montate e carrelli completi, lire 45,000,000; B. Servizio lavori e costruzioni — Cantieri per i lavori di elettrificazione, lire 500,000), lire 257,000,000.

Totale del titolo III, lire 2,311,300,000.

Titolo IV. *Industrie speciali*. (Regio decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1915, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562). — Capitolo 50. Sfruttamento boschi in Albania (A. Ricuperi di spese d'impianto (capitolo n. 85-A della spesa), *per memoria*; B. Ricavi dell'esercizio (capitolo n. 85-B della spesa), *per memoria*), *per memoria*.

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 51. Ritenute al personale (A. Ordinarie (lettera a dell'articolo 3 e parte prima dell'articolo 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418 e Regio decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2373, convertito in legge con l'articolo 9 della legge 7 aprile 1921, n. 369), lire 69,200,000; B. Straordinarie (lettera b dell'articolo 3 e capoversi primo e secondo dell'articolo 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 1,000,000; C. Riscatti (articolo 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 500,000), lire 70,700,000.

Capitolo 52. 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 23 ottobre 1925, n. 1972, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562) (capitolo n. 89 della spesa), lire 9,200,000.

Capitolo 53. Interessi sulle somme costituenti il patrimonio del Fondo pensioni e sussidi, lire 54,800,000.

Capitolo 54. Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (capitolo n. 90 della spesa), lire 7,000.

Capitolo 55. Utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti nella amministrazione dei valori in sua consegna, costituenti il Fondo pensioni e sussidi, lire 500,000.

Capitolo 56. Entrate diverse, lire 500,000.

Capitolo 57. Contributo delle cessate Amministrazioni ferroviarie e di altre Amministrazioni in rapporto agli assegni del personale, lire 300,000.

Capitolo 58. Contributo straordinario dell'Erario a parziale copertura del disavanzo di gestione per effetto della insufficienza delle riserve e dell'eccesso nel numero dei pensionati dovuto ad eventi straordinari (articolo 6 della legge 4 maggio 1936, n. 844), lire 250 milioni.

Capitolo 59. Contributo dell'Amministrazione ferroviaria (capitolo n. 21 della spesa), lire 199,500,000.

Totale del titolo V, lire 585,507,000.

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 21 gennaio 1924, n. 171, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473). — Capitolo 60. Ritenute ordinarie, lire 70,000.

Capitolo 61. Interessi sul patrimonio della gestione, lire 230,000.

Capitolo 62. Entrate diverse, *per memoria*.

Capitolo 63. Contributo dell'Amministrazione (capitolo n. 22 della spesa), lire 3 milioni.

Totale del titolo VI, lire 3,300,000.

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

— *Patrimonio*. — Capitolo 64. Somme mutate 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, n. 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 31 marzo 1932, n. 419, convertito nella

legge 8 dicembre 1932, n. 1743) (capitoli numeri 95 e 96 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 65. Ricavi patrimoniali (capitolo nn. 95 e 96 della spesa), *per memoria*.

Gestione. — Capitolo 66. Affitti delle case, lire 18,000,000.

Capitolo 67. Proventi e ricuperi diversi, lire 3,650,000.

Capitolo 68. 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 2,970,000.

Totale del titolo VII, lire 24,620,000.

Titolo VIII. *Opera di previdenza a favore del personale* (Leggi 19 giugno 1913, n. 641 e 7 aprile 1921, n. 370; Regio decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 187, convertito nella legge 25 giugno 1926, n. 1190; leggi 22 dicembre 1927, n. 2685; 2 giugno 1930, n. 713; art. 1 del Regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314, convertito nella legge 2 marzo 1931, n. 251; Regio decreto-legge 27 dicembre 1934, n. 2277, convertito nella legge 24 aprile 1935, n. 978 e Regio decreto 11 marzo 1937, n. 759). — *Patrimonio*. — Capitolo 69. Somme prelevate delle disponibilità patrimoniali per investimenti in beni immobili e mobili (capitolo n. 105 della spesa) (A. Istituti di educazione dell'Opera di previdenza per orfani del personale, lire 1,000,000; B. Colonie marine e climatiche per i figli degli iscritti all'A. F. F., lire 1,000,000; C. Colonie della fondazione Vittorio Emanuele III, *per memoria*), lire 2,000,000.

Gestione. — A. Opera di previdenza per buonuscita ed assegni diversi a favore delle famiglie ed orfani del personale: Capitolo 70. Contributo del personale, lire 49,200,000.

Capitolo 71. Multe al personale, lire 1 milione.

Capitolo 72. Quote sull'importo delle tasse di bollo sulle quietanze o ricevute del personale per competenze superiori a lire cento, lire 100,000.

Capitolo 73. Ritenute al personale per assegni giornalieri di malattia (Regio decreto-legge 4 ottobre 1935, n. 1988, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 202), lire 1,900,000.

Capitolo 74. Interessi sul Fondo dell'Opera, lire 6,600,000.

Capitolo 75. Canone a carico della gestione rivendita libri e giornali, lire 50,000.

Capitolo 76. Utile netto della gestione pubblicità nelle stazioni e nei treni, lire 700,000.

Capitolo 77. Entrate diverse ed eventuali (A. Recuperi e proventi vari, lire 400,000; B. Recuperi e proventi degli Istituti di educazione di proprietà dell'Opera di previdenza,

lire 600,000; C. Per eccedenza passiva della gestione, lire 5,400,000), lire 6,400,000.

B. Colonie marine e climatiche per i figli degli iscritti all'A. F. F.: Capitolo 78. Contributo del personale iscritto all'A. F. F., lire 960,000.

Capitolo 79. Rette per l'ammissione alle colonie, lire 480,000.

Capitolo 80. Entrate diverse ed eventuali, lire 1,910,000.

C. Fondazione Vittorio Emanuele III. Capitolo 81. Interessi sul patrimonio, lire 36,800.

Capitolo 82. Contributo dell'Amministrazione ferroviaria e dell'Opera di previdenza, lire 200,000.

Capitolo 83. Rette per l'ammissione alle colonie, lire 25,000.

Capitolo 84. Entrate diverse ed eventuali, lire 188,200.

Totale del titolo VIII, lire 41,450,000.

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 85. Introiti della gestione (capitolo 118 della spesa) (A. Riscossioni per ritenute percentuali sulle cessioni, lire 2,500,000; B. Riscossioni per ritenute mensili sugli stipendi, lire 1,300,000; C. Interessi sui capitali investiti nella gestione dei mutui al personale, lire 2,400,000; D. Interessi sui capitali depositati alla Cassa depositi e prestiti ed investimenti vari, lire 1,700,000; E. Reintegri al Fondo, lire 6,500,000; F. Avanzo della gestione dei mutui al personale (capitolo 120 E della spesa), lire 2,000,000), lire 16,400,000.

Totale del titolo IX, lire 16,400,000.

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 86. Quote in conto capitale da reimpiegare in mutui (capitolo 119 della spesa), lire 67,000,000.

Gestione. — Capitolo 87. Introiti della gestione (capitolo 120 della spesa), lire 75,000,000.

Totale del titolo X, lire 142,000,000.

Titolo XI. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale* (Legge 5 ottobre 1920, n. 1432; Regi decreti 10 maggio 1923, n. 1224; 12 luglio 1923, n. 1932; 10 settembre 1923, n. 2418; Regio decreto-legge 27 gennaio 1924, n. 203, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473; decreto ministeriale 13 maggio 1929, n. 2624 e Regio decreto-legge 9 dicembre 1935, n. 2473, con-

vertito nella legge 30 aprile 1936, n. 876). — *Patrimonio*. — Capitolo 88. Sovvenzioni da parte degli enti mutuanti per erogazioni alle cooperative (capitolo n. 121 della spesa), *per memoria*.

Gestione. — Capitolo 89. 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. 122 e 123 della spesa), lire 15,500,000.

Capitolo 90. 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. 124 della spesa), *per memoria*.

Totale del titolo XI, lire 15,500,000.

Titolo XII. *Gestione per ricerche minerarie e sfruttamento di 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 91. Somme fornite dal Ministero delle finanze per l'impianto della gestione (capitoli nn. 125 e 126 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 92. Ricuperi diversi in conto spese per studi e ricerche (capitoli nn. 125 e 126 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 93. Ricuperi diversi in conto spese per impianti per sfruttamento dei bacini (capitoli nn. 125 e 126 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 94. Prelevamenti dal Fondo di rinnovamento pozzi e macchinari (capitoli numeri 125 e 126 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 95. Prelevamenti dal Fondo di riserva (capitoli nn. 125 e 126 della spesa), *per memoria*.

Gestione. — Capitolo 96. Ricavo vendite prodotti (capitolo n. 127 della spesa), lire 20 milioni.

Capitolo 97. Proventi diversi (capitolo n. 127 della spesa), *per memoria*.

Magazzini e officine. — Capitolo 98. Magazzino: Somministrazioni agli impianti ed accrediti diversi (capitolo n. 128 della spesa), lire 22,000,000.

Capitolo 99. Officina, Centrale elettrica e servizi diversi: corrispettivo dei lavori e delle prestazioni (capitolo n. 129 della spesa), lire 6,500,000.

Totale del titolo XII, lire 48,500,000.

Titolo XIII. *Monopolio per gli acquisti all'estero di carboni e metalli* (Regio decreto-legge 28 luglio 1935, n. 1375, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 212). — Capitolo 100. Ricavo vendite e accreditamenti vari (capitolo

n. 130 della spesa) (A. Carboni, lire 2 miliardi; B. Metalli, lire 637,000,000), lire 2,637,000,000.

Totale del titolo XIII, lire 2,637,000,000.

Titolo XIV. *Operazioni per conto dei terzi e gestione dei mandati a disposizione e di anticipazione*. — Capitolo 101. Operazioni attinenti ai trasporti (capitolo n. 131 della spesa), lire 1,500,000,000.

Capitolo 102. Operazioni attinenti al personale (capitolo n. 132 della spesa), lire 70 milioni.

Capitolo 103. Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati (capitolo n. 133 della spesa), lire 3,500,000,000.

Capitolo 104. Mandati a disposizione e di anticipazione estinti (capitolo n. 134 della spesa), *per memoria*.

Totale del titolo XIV, lire 5,070,000,000.

Titolo XV. *Partite di giro*. — Capitolo 105. Tasse erariali e di bollo sui trasporti (capitolo n. 135 della spesa) (A. Tasse erariali, lire 59 milioni; B. Tassa di bollo, lire 19,500,000), lire 78,500,000.

Capitolo 106. Imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (capitolo n. 136 della spesa) (A. Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi, paghe e competenze accessorie, lire 131,000,000; B. Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni e sugli assegni a carico del Fondo pensioni e dell'Opera di previdenza, lire 47,000,000; C. Tassa di bollo, lire 1,000,000; D. Imposta complementare sugli stipendi ed altri assegni del personale in servizio, sulle pensioni e sugli assegni a carico del Fondo pensioni, lire 9,200,000; E. Addizionale alle imposte sugli stipendi ed altri assegni del personale in servizio, sulle pensioni e sugli assegni a carico del Fondo pensioni ai sensi del Regio decreto-legge 30 novembre 1937, n. 2145, lire 100,000), lire 188,300,000.

Capitolo 107. Imposte e tasse ritenute a terzi (capitolo n. 137 della spesa) (A. Imposta di ricchezza mobile, lire 2,000,000; B. Addizionale all'imposta di ricchezza mobile di categoria A, *per memoria*; C. Imposta complementare, lire 50,000; D. Tassa di bollo, lire 6,750,000), lire 8,800,000.

Capitolo 108. Ritenute sulle competenze degli avventizi ordinari e corrispondente contributo dell'Amministrazione per l'assicurazione presso l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni (capitolo n. 138 della spesa), *per memoria*.

Totale del titolo XV, lire 275,600,000.

PRESIDENTE. *Riassunto dell'entrata*. — Titolo I. Parte ordinaria, lire 4,162,780,000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 496 milioni 300,000.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 4,659,080,000.

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

§ 1. Gestione autonoma dei magazzini, lire 1,140,000,000.

§ 2. Gestione speciale viveri « La Provvida », lire 280,000,000.

§ 3. Officine e scorte, lire 891,300,000.

Titolo IV. Industrie speciali, *per memoria*.

Titolo V. Gestione del Fondo pensioni e sussidi, lire 585,507,000.

Titolo VI. Gestione del Fondo speciale per le pensioni, ecc., lire 3,300,000.

Titolo VII. Gestione delle case economiche per i ferrovieri, lire 24,620,000.

Titolo VIII. Opera di previdenza a favore del personale, lire 41,450,000.

Titolo IX. Gestione del Fondo di garanzia per le cessioni, lire 16,100,000.

Titolo X. Gestione dei mutui al personale, lire 142,000,000.

Titolo XI. Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche, ecc., lire 15 milioni 500,000.

Titolo XII. Gestione per ricerche minerarie e sfruttamento di terreni petroliferi in Albania, lire 48,500,000.

Titolo XIII. Monopolio per gli acquisti all'estero di carboni e metalli, lire 2,637,000,000.

Titolo XIV. Operazioni per conto dei terzi, ecc., lire 5,070,000,000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 10,895,277,000.

Titolo XV. Partite di giro, lire 275,600,000.

Totale generale dell'entrata, lire 15 miliardi 829,957,000.

Pongo a partito questo totale.

(E approvato).

Si dia lettura dello stato di previsione della spesa.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

Stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. — 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* (A. Uffici centrali ed Uffici distaccati, lire 61,500,000; B. Magazzini ed agenzie, lire 15,700,000), lire 77 milioni 200,000.

Capitolo 2. *Forniture, spese ed acquisti* (A. Uffici centrali ed Uffici distaccati, lire 3 milioni; B. Magazzini ed agenzie, lire 1,800,000), lire 4,800,000.

§ 2. *Servizio movimento.* — Capitolo 3. *Personale* (A. Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 37,000,000; B. Stazioni, lire 512,000,000; C. Depositi del personale viaggiante, lire 182 milioni), lire 731,000,000.

Capitolo 4. *Forniture, spese ed acquisti* (A. Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 700 mila; B. Stazioni, lire 48,200,000; C. Depositi del personale viaggiante, lire 1,600,000; D. Convogli, lire 7.500,000), lire 58,000,000.

Capitolo 5. *Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo*, lire 4,500,000.

§ 3. *Servizio commerciale e del traffico.* — Capitolo 6. *Personale* (A. Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 16,000,000; B. Controlli prodotti, lire 18,000,000), lire 34,000,000.

Capitolo 7. *Forniture, spese ed acquisti* (A. Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 300 mila; B. Controlli prodotti, lire 700,000), lire 1,000,000.

Capitolo 8. *Indennizzi per perdite, avarie, ritardata resa di spedizioni e passività per tasse di trasporto rimaste totalmente o parzialmente scoperte*, lire 3,500,000.

§ 4. *Servizio materiale e trazione.* — Capitolo 9. *Personale* (A. Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 38,000,000; 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 162,000,000; C. Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi e personale di condotta, lire 87,000,000; D. Locomozione con motori a combustione interna (dirigenza, servizio interno dei depositi e guidatori, lire 16,000,000; E. Pulizia, verifica e untura veicoli, lire 33,000,000), lire 336,000,000.

Capitolo 10. *Forniture, spese ed acquisti* (A. Servizio centrale, sezioni e reparti, lire 5,000,000; B. Locomozione a vapore, lire 301 milioni: 1. Combustibile, lire 272,000,000; 2. Spese diverse, lire 29,000,000; C. Locomozione elettrica, lire 152,000,000: 1. Energia elettrica per la trazione dei treni, lire 142 milioni; 2. Spese diverse, lire 10,000,000; D. Locomozione con motori a combustione interna, lire 11,700,000: 1. Carburanti, lire 8,700,000; 2. Spese diverse, lire 3,000,000; E. Veicoli, lire 20,000,000: 1. Pulizia ed untura veicoli, lire 13,000,000; 2. Spese diverse, lire 7,000,000), lire 489,700,000.

Capitolo 11. *Manutenzione del materiale rotabile*, lire 385,000,000.

§ 5. *Servizio lavori e costruzioni.* — Capitolo 12. Personale (A. Servizio centrale, sezioni, uffici I. E. S. e reparti, lire 77,500,000; B. Sorveglianza della linea, lire 22,500,000; C. Manutenzione della linea, lire 130,000,000; D. Manutenzione impianti di elettrificazione, lire 41,000,000; E. Operai, lire 59,000,000), lire 330,000,000.

Capitolo 13. Forniture, spese ed acquisti (A. Servizio centrale, sezioni, uffici I. E. S. e reparti, lire 5,000,000; B. Linea, lire 45,600,000; C. Impianti di elettrificazione, lire 1,400,000; D. Stazioni — Illuminazione, lire 20,000,000; E. Convogli — Illuminazione elettrica, lire 18 milioni), lire 90,000,000.

Capitolo 14. Manutenzione della linea, lire 260,000,000.

§ 6. *Linee secondarie a scartamento ridotto.* (Gruppo Sicilia). — Capitolo 15. Personale (A. Servizio movimento, lire 2,100,000; B. Servizio commerciale e del traffico, lire 100,000; C. Servizio materiale e trazione, lire 3,600,000; D. Servizio lavori e costruzioni, lire 2,500,000), lire 8,300,000.

Capitolo 16. Forniture, spese ed acquisti (A. Sezioni e reparti, lire 100,000; B. Stazioni, lire 600,000; C. Depositi del personale viaggiante, *per memoria*; D. Convogli, *per memoria*; E. Locomozione: 1. Combustibile, lire 3 milioni 300,000; 2. Spese diverse, lire 700,000; F. Linea, lire 400,000; G. Indennizzi, *per memoria*), lire 5,100,000.

Capitolo 17. Manutenzione del materiale rotabile, lire 4,000,000.

Capitolo 18. Manutenzione della linea, lire 3,600,000.

§ 7. *Navigazione dello stretto di Messina.* — Capitolo 19. Personale, lire 3,500,000.

Capitolo 20. Forniture, spese ed acquisti (A. Combustibile, lire 3,500,000; B. Spese diverse, lire 3,500,000), lire 7,000,000.

§ 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. 59 dell'entrata), lire 199 milioni 500,000.

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. 63 dell'entrata), lire 3,000,000.

Capitolo 23. Contributo per l'assicurazione degli avventizi ordinari presso l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, lire 2,000,000.

Capitolo 24. Spese per assegni e indennità diverse al personale, lire 28,800,000.

Capitolo 25. Gratificazioni al personale (articolo 62 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate col Regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597), lire 7,600,000.

Capitolo 26. Oblazioni e sussidi al personale, lire 2,600,000.

Capitolo 27. Spese per il servizio sanitario (Regio decreto 31 dicembre 1923, n. 2918 e Regio decreto-legge 8 gennaio 1925, n. 34, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597), lire 6,000,000.

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 (A. Pel trasporto di persone, lire 700,000; B. Pel trasporto di materiali, lire 1,100,000), lire 1,800,000.

Spese generali diverse. — Capitolo 30. Avvisi, orari e pubblicazioni diverse (A. Pubblicazioni statistiche e stampati per lavori statistici, lire 100,000; B. Avvisi, orari e pubblicazioni non inerenti ai lavoristi statistici, lire 4,400,000), lire 4,500,000.

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 di ufficio e di magazzino, lire 650,000.

Capitolo 34. Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà, lire 4,500,000.

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

Capitolo 36. Spese per la sorveglianza dei trasporti, lire 6,000,000.

Capitolo 37. Contributo dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune, lire 13,000,000.

Capitolo 38. Compensi ad altre Amministrazioni per i servizi coi loro treni e per i servizi su tronchi in esercizio speciale, lire 1,500,000.

Capitolo 39. Compensi corrisposti ad Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio dei tronchi di confine, lire 9,400,000.

Capitolo 40. Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli (A. Pel trasporto di persone, lire 1 milione 350,000; B. Pel trasporto di materiali, lire 1,650,000), lire 3,000,000.

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, numero 2350, convertito nella legge 5 ottobre 1920, n. 1432), lire 1,200,000.

Capitolo 42. Spese casuali (articolo 141 del Regolamento approvato col 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 13,000,000.

§ 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 18,300,000.

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. 527), lire 410,000.

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. 26 e 27 dell'entrata), lire 40,000,000.

Capitolo 49. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo n. 28 dell'entrata), lire 52,000,000.

Capitolo 50. Rinnovamento del materiale rotabile (capitoli nn. 29 e 36-D 1 dell'entrata), lire 191,300,000.

Capitolo 51. Migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio (capitoli nn. 30 e 36-A 4 dell'entrata), lire 45,000,000.

Capitolo 52. Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) (capitolo n. 31 dell'entrata) (A. Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore, lire 250,000; B. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento, lire 100,000; C. Rinnovamento del materiale rotabile, lire 150,000), lire 500,000.

Sezione III. *Spese accessorie* (Articolo 20, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907,

n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372). — § 1. *Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria*. — Capitolo 53. Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamenti (A. del valore del materiale rotabile e d'esercizio consegnato alle ferrovie dello Stato e del valore della dotazione iniziale di magazzino e rimborsi anticipati di certificati 3,65 per cento (art. 1 della legge 25 giugno 1905, n. 261), lire 23 milioni 21,776.10; B. delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429), lire 30 milioni 590,577.17; C. delle somme fornite per spese patrimoniali, per lavori di elettrificazione e rimborsi anticipati di certificati 3.50 per cento (art. 1 della legge 23 dicembre 1906, n. 638), lire 458,033,472.45; D. delle somme fornite per spese straordinarie dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908, lire 1 milione 194,180.78; E. delle somme fornite per acquisto di 4000 carri e per costruzione dei relativi parchi e mezzi di riparazione, lire 1 milione 359,993.50), lire 514,200,000.

Capitolo 54. Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di Tesoreria (articolo 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638) (A. Per aumenti della dotazione di magazzino, *per memoria*; B. Per spese patrimoniali e di elettrificazione, lire 1,548,375), lire 1,548,375.

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) (A. Interessi, lire 45,473,625; B. Capitale, lire 44 milioni 794,000; C. Spesa annua per il servizio del prestito, lire 804,000), lire 91,071,625.

Capitolo 56. Annualità sul capitale di lire 120,000,000 previsto a completamento del fondo per nuove elettrificazioni autorizzate col Regio decreto-legge 27 ottobre 1932, n. 1472, convertito nella legge 22 dicembre 1932, numero 1888, *per memoria*.

Capitolo 57. Annualità per il debito contratto da far fronte alle spese di elettrificazione del gruppo di linee ferroviarie di cui al Regio decreto-legge 7 agosto 1936, n. 1620, convertito nella legge 21 gennaio 1937, n. 16, *per memoria*.

Capitolo 58. Interessi sul debito contratto per le spese relative alla sistemazione in Roma degli impianti ferroviari di cui al Regio decreto-legge 8 aprile 1937, n. 749, lire 3,600,000.

Capitolo 59. 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 ar-

titolo 6, comma terzo, del Regio decreto-legge 26 maggio 1932, n. 563, convertito nella legge 15 dicembre 1932, n. 1737), lire 20,000,000.

Capitolo 60. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione, *per memoria*.

Capitolo 61. Contributo per le spese della Corte dei conti (articolo 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361), lire 120,000.

Capitolo 62. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori o per inadempimento di patti contrattuali (capitolo n. 20 dell'entrata), lire 4,000,000.

Capitolo 63. Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi a diminuzione del prodotto netto, *per memoria*.

Capitolo 64. Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spese sostenute (A. Per l'elettrificazione delle linee, lire 4,460,000; B. Per impianti e lavori di carattere patrimoniale, lire 320,000), lire 4 milioni 780,000.

§ 2. *Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria*. — Capitolo 65. Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale, lire 500,000.

§ 3. *Avanzo di gestione*. — Capitolo 66. Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione (articolo 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137), *per memoria*.

Riassunto delle spese ordinarie. — *Spese d'esercizio*. — Titolo I. *Parte ordinaria*. — Sezione I. *Spese d'esercizio della Rete ferroviaria e dello Stretto di Messina*:

§ 1. Direzione generale (Servizi centrali), lire 82,000,000.

§ 2. Servizio movimento, lire 793,500,000.

§ 3. Servizio commerciale e del traffico, lire 38,500,000.

§ 4. Servizio materiale e trazione, lire 1,210,700,000.

§ 5. Servizio lavori e costruzioni, lire 680,000,000.

§ 6. Ferrovie secondarie Sicule, lire 21 milioni.

§ 7. Navigazione dello Stretto di Messina, lire 10,500,000.

§ 8. Spese generali dell'Amministrazione, lire 335,250,000.

§ 9. Servizi secondari, lire 22,710,000.

Totale della sezione I, lire 3,194,160,000.

Sezione II. *Spese complementari*, lire 328 milioni 800,000.

Sezione III. *Spese accessorie*:

§ 1. Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria, lire 639,320,000.

§ 2. Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria, lire 500,000.

§ 3. *Avanzo di gestione, per memoria*.

Totale del titolo I. *Parte ordinaria*, lire 4,162,780,000.

Titolo II. *Parte straordinaria* (Articolo 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 67. Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione delle linee assunte in esercizio, *per memoria*.

Capitolo 68. Acquisto di materiale rotabile e di navi-traghetto (capitolo n. 36-D-1 dell'entrata), lire 191,300,000.

Capitolo 69. Miglioramenti al materiale rotabile ed alle navi-traghetto (capitolo n. 37 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 70. Materiale di esercizio in aumento patrimoniale (capitolo n. 36-C dell'entrata), lire 50,000,000.

Capitolo 71. Lavori in conto patrimoniale ed acquisto di stabili, lire 60,000,000.

Capitolo 72. Lavori di elettrificazione delle linee (capitolo n. 36-B dell'entrata), lire 180 milioni.

Capitolo 73. Miglioramenti alle linee ed agli impianti, lire 15,000,000.

Capitolo 74. Aumento della dotazione di magazzino (capitolo n. 38 dell'entrata), *per memoria*.

Totale del titolo II, lire 496,300,000.

Titolo III. *Magazzini, officine e scorte* —

§ 1. *Gestione autonoma dei Magazzini*. (Articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 75. Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (capitoli numeri 38, 40 e 41 dell'entrata), lire 1 miliardo 140,000,000.

Capitolo 76. Acconti sulle forniture in corso (capitolo n. 42 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 77. Rimborso ai fornitori di ritenute per garanzia (capitolo n. 43 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 78. Spese per infortuni marittimi relativi ai trasporti per conto della gestione di magazzino (capitolo n. 44 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 79. 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 viveri « La Provvida »*. (Regio decreto-legge 5 marzo 1925, numero 342, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597 e Regio decreto 4 febbraio 1932, n. 125). — Capitolo 80. Spese d'impianto (capitolo n. 45 dell'entrata) (A. Adattamento locali, *per*

memoria; B. Materiali d'esercizio, per memoria; C. Diverse, per memoria), per memoria.

Capitolo 81. Spese di acquisto viveri e addebiti diversi (capitolo n. 46 dell'entrata) (A. Acquisti e spese accessorie, lire 280 milioni; B. Reintegri e rinnovamenti patrimoniali, *per memoria*; C. Eccedenze e maggiori ricavi, *per memoria*), lire 280,000,000.

§ 3. *Officine e scorte.* — Capitolo 82. Spese per lavori fatti dalle Officine dipendenti dal Servizio materiale e trazione e dall'industria privata (capitolo n. 47 dell'entrata) (A. Officine di grande riparazione, lire 264,000,000: 1. Personale, lire 112,000,000; 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 152,000,000; B. Officine dei depositi e squadre di rialzo, lire 206 milioni: 1. Personale, lire 106,000,000; 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 100,000,000; C. Stabilimenti dell'industria privata: lire 97 milioni; 1. Pagamenti per lavorazioni al materiale rotabile, lire 79,000,000; 2. Forniture e spese diverse, lire 18,000,000), lire 567,000,000.

Capitolo 83. Spese dei cantieri e officine diverse, e delle centrali elettriche (capitolo n. 48 dell'entrata) (A. Officine lavori, lire 21 milioni 200,000: 1. Personale, lire 2,900,000; 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 18 milioni 300,000; B. Cantieri dell'elettificazione, lire 8,100,000: 1. Personale, lire 1,600,000; 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 6,500,000; C. Centrali elettriche, lire 36,300,000: 1. Personale, lire 1,800,000; 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 1,800,000; 3. Rinnovamento degli impianti e macchinari, lire 6,200,000; 4. Quote d'interessi e di ammortamento dei capitali investiti, lire 26,500,000; D. Tipolitografia, lire 1,700,000: 1. Personale, lire 800 mila; 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 900 mila), lire 67,300,000.

Capitolo 84. Materiali di scorta, materie ricevute (capitolo n. 49 dell'entrata) (A. Servizio materiale e trazione, lire 256,500,000: 1. Scorte per le officine di grande riparazione e private e per le officine dei depositi e squadre di rialzo, lire 210,000,000; 2. Scorte fisse per le navi-traghetto dello stretto di Messina, lire 1,500,000; 3. Parco sale montate e carrelli completi, lire 45,000,000; B. Servizio lavori e costruzioni — Cantieri per i lavori di elettrificazione, lire 500,000), lire 257,000,000.

Totale del titolo III, lire 2,311,300,000.

Titolo IV. *Industrie speciali.* (Regio decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1915, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562). — Capitolo 85. Sfruttamento boschi in Albania (A. Spese d'impianto (capitolo n. 50-A dell'entrata), *per memoria*; B. Spese d'esercizio

(capitolo n. 50-B dell'entrata, *per memoria*), *per memoria.*

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 86. Pensioni, lire 488,000,000.

Capitolo 87. Indennità per caro-viveri, lire 83,000,000.

Capitolo 88. Sussidi, lire 300,000.

Capitolo 89. Pensioni provvisorie ad agenti ex gestioni austriache ed agenti provenienti da altre Amministrazioni dello Stato (Regio decreto-legge 23 ottobre 1925, n. 1972, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562) (capitolo n. 52 dell'entrata) (A. Pensioni, lire 11 milioni 800,000; B. Caro-viveri, lire 2,400,000), lire 14,200,000.

Capitolo 90. 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 mila.

Capitolo 91. Investimento del contributo dell'Amministrazione per l'accantonamento in conto capitale, *per memoria.*

Totale del titolo V, lire 585,507,000.

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 92. Pensioni, lire 3 milioni 300,000.

Capitolo 93. Sussidi, *per memoria.*

Capitolo 94. Avanzo della gestione, *per memoria.*

Totale del titolo VI, lire 3,300,000.

Titolo VII. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri.* (Legge 14 luglio 1907, n. 553). — *Patrimonio.* — Capitolo 95. 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 1º 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, n. 1743) (capitoli nn. 64 e 65 dell'entrata), *per memoria.*

Capitolo 96. Interessi sulle spese fatte durante il periodo di costruzione (capitoli numeri 64 e 65 dell'entrata), *per memoria.*

Gestione. — Capitolo 97. Interessi dei capitali investiti nella costruzione e nell'acquisto di case già abitabili, lire 15,700,000.

Capitolo 98. Imposte e sovrimposte, lire 900,000.

Capitolo 99. Spese di amministrazione, custodia e diverse, lire 1,350,000.

Capitolo 100. Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile, lire 1,800,000.

Capitolo 101. Manutenzione ordinaria, lire 3,500,000.

Capitolo 102. Manutenzione straordinaria, lire 300,000.

Capitolo 103. Premi per la buona conservazione dei fabbricati (articolo 50 del regolamento approvato col Regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412), *per memoria*.

Capitolo 104. Versamenti al Fondo di riserva della gestione (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 370 mila; B. Per temporanee esenzioni di imposte e sovrainposte (articolo 4 del regolamento approvato col Regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412), lire 700,000; C. Per eccedenze attive dei bilanci, *per memoria*), lire 1,070,000.

Totale del titolo VII, lire 24,620,000.

Titolo VIII. *Opera di previdenza a favore del personale.* (Leggi 19 giugno 1913, n. 641 e 7 aprile 1921, n. 370; Regio decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 187, convertito nella legge 25 giugno 1926, n. 1190; leggi 22 dicembre 1927, n. 2685; 2 giugno 1930, n. 713; articolo 1 del Regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314, convertito nella legge 2 marzo 1931, n. 251; Regio decreto-legge 27 dicembre 1934, n. 2277, convertito nella legge 24 aprile 1935, n. 978, e Regio decreto 11 marzo 1937, n. 759). — *Patrimonio.* — Capitolo 105. Spese per acquisti e costruzioni di immobili ed arredamento (capitolo n. 69 dell'entrata) (A. Istituti di educazione dell'Opera di previdenza per orfani del personale, lire 1,000,000; B. Colonie marine e climatiche per i figli degli iscritti all'A. F. F., lire 1,000,000; C. Colonie della Fondazione Vittorio Emanuele III, *per memoria*), lire 2 milioni.

Gestione. — A. Opera di previdenza per buonuscita ed assegni diversi a favore delle famiglie ed orfani del personale: Capitolo 106. Spese per raccogliere ed istruire orfani e figli di agenti ed ex agenti, lire 15,300,000.

Capitolo 107. Sussidi straordinari, lire 1 milione.

Capitolo 108. Indennità di buonuscita, lire 16,000,000.

Capitolo 109. Assegni alimentari, lire 1 milione 450,000.

Capitolo 110. Assegni giornalieri di malattia (Regio decreto-legge 4 ottobre 1935, numero 1988, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 202), lire 1,900,000.

Capitolo 111. Rimborsi di ritenute, *per memoria*.

Capitolo 112. Avanzo della gestione, *per memoria*.

B. Colonie marine e climatiche per i figli degli iscritti all'A. F. F.: Capitolo 113. Spese diverse per il funzionamento delle colonie, lire 3,200,000.

Capitolo 114. Spese di manutenzione degli immobili e del materiale, lire 150,000.

Capitolo 115. Avanzo di gestione, *per memoria*.

C. Fondazione Vittorio Emanuele III.: Capitolo 116. Spese diverse per il funzionamento delle colonie, lire 450,000.

Capitolo 117. Avanzo di gestione, *per memoria*.

Totale del titolo VIII, lire 41,450,000.

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 118. Spese della gestione (capitolo n. 85 dell'entrata) (A. Pagamenti per riscatti di cessioni, lire 3,500,000; B. Pagamenti di quote mensili, lire 2,600,000; C. Rimborsi di ritenute fatte ad agenti collocati a riposo, lire 110,000; D. Contributo alle spese di amministrazione, lire 145,000; E. Avanzo della gestione destinato a reintegrare il Fondo pensioni e sussidi dei capitali investiti in mutui al personale, lire 9,745,000), lire 16,100,000.

Totale del titolo IX, lire 16,100,000.

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 119. Somme mutate al personale (capitolo n. 86 dell'entrata), lire 67,000,000.

Gestione. — Capitolo 120. Spese della gestione (capitolo n. 87 dell'entrata) (A. Quote riversate in conto capitale, lire 65,000,000; B. Interessi sui capitali del Fondo di garanzia per le cessioni, lire 2,100,000; C. Interessi sui capitali del Fondo pensioni e sussidi, lire 5,900,000; D. Spese eventuali, *per memoria*; E. Avanzo della gestione versato al Fondo di

garanzia per le cessioni (capitolo n. 85-F dell'entrata), lire 2,000,000), lire 75,000,000.

Totale del titolo X, lire 142,000,000.

Titolo XI. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale.* (Legge 5 ottobre 1920, n. 1432; Regi decreti 10 maggio 1923, n. 1224; 12 luglio 1923, n. 1932; 10 settembre 1923, n. 2418; Regio decreto-legge 27 gennaio 1924, n. 203, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473; decreto ministeriale 13 maggio 1929, n. 2624 e Regio decreto-legge 9 dicembre 1935, n. 2473, convertito nella legge 30 aprile 1936, n. 876). — *Patrimonio.* — Capitolo 121. Società cooperative fra il personale per la costruzione di case (capitolo n. 88 dell'entrata) (A. Somme fornite in conto mutui concessi per acquisto e costruzione di case, *per memoria*; B. Addebito per interessi e quota di spese generali durante il periodo di costruzione, *per memoria*, *per memoria*).

Gestione. — Capitolo 122. Erogazione di interessi e quote di ammortamento ad estinzione mutui (capitolo n. 89 dell'entrata), lire 15 milioni.

Capitolo 123. Quota spese generali durante il periodo di ammortamento (capitolo n. 89 dell'entrata), lire 500,000.

Capitolo 124. Versamento a cooperative delle ritenute fatte a soci 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. 90 dell'entrata), *per memoria*.

Totale del titolo XI, lire 15,500,000.

Titolo XII. *Gestione per ricerche minerarie e sfruttamento di 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 125. Ricerche di nuovi bacini petroliferi (capitoli nn. 91, 92, 93, 94 e 95 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 126. Impianti per lo sfruttamento dei bacini (capitoli nn. 91, 92, 93, 94 e 95 dell'entrata), *per memoria*.

Gestione. — Capitolo 127. Spese della gestione e diverse (capitoli nn. 96 e 97 dell'entrata) (A. Esercizio e manutenzione dei pozzi, impianti di pompaggio, oleodotto ed altri impianti complementari, lire 10,000,000; B. Quote di rinnovamento ed ammortamento, lire 10 milioni; C. Versamenti al Fondo di riserva, *per memoria*), lire 20,000,000.

Magazzini e Officine. — Capitolo 128. Magazzino: Spese di acquisto scorte, versamenti

di materie e materiali, ed addebiti diversi (capitolo n. 98 dell'entrata), lire 22,000,000.

Capitolo 129. Officina, Centrale elettrica e servizi diversi (capitolo n. 99 dell'entrata) (A. Personale, lire 2,000,000; B. Forniture e spese diverse, lire 4,500,000), lire 6,500,000.

Totale del titolo XII, lire 48,500,000.

Titolo XIII. *Monopolio per gli acquisti all'estero di carboni e metalli.* (Regio decreto-legge 28 luglio 1935, n. 1375, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 212). — Capitolo 130. Spese per acquisti e diverse (capitolo n. 100 dell'entrata) (A. Carboni, lire 2,000,000,000; B. Metalli, lire 637,000,000; C. Eccedenze e maggiori ricavi, *per memoria*), lire 2 miliardi 637,000,000.

Totale del titolo XIII, lire 2,637,000,000.

Titolo XIV. *Operazioni per conto dei terzi e gestione dei mandati a disposizione e di anticipazione.* — Capitolo 131. Operazioni attinenti ai trasporti (capitolo n. 101 dell'entrata), lire 1,500,000,000.

Capitolo 132. Operazioni attinenti al personale (capitolo n. 102 dell'entrata), lire 70 milioni.

Capitolo 133. Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati (capitolo n. 103 dell'entrata), lire 3,500,000,000.

Capitolo 134. Mandati a disposizione e di anticipazione emessi (capitolo n. 104 dell'entrata), *per memoria*.

Totale del titolo XIV, lire 5,070,000,000.

Titolo XV. *Partite di giro.* — Capitolo 135. Versamento delle tasse erariali e di bollo sui trasporti (capitolo n. 105 dell'entrata) (A. Tasse erariali, lire 59,000,000; B. Tassa di bollo, lire 19,500,000), lire 78,500,000.

Capitolo 136. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (capitolo n. 106 dell'entrata) (A. Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi, paghe e competenze accessorie, lire 131,000,000; B. Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni e sugli assegni a carico del Fondo pensioni e dell'Opera di previdenza, lire 47,000,000; C. Tassa di bollo, lire 1,000,000; D. Imposta complementare sugli stipendi ed altri assegni del personale in servizio; sulle pensioni e sugli assegni a carico del Fondo pensioni, lire 9 milioni 200,000; E. Addizionale alle imposte sugli stipendi ed altri assegni del personale in servizio, sulle pensioni e sugli assegni a carico del Fondo pensioni ai sensi del Regio decreto-legge 30 novembre 1937, n. 2145, lire 100,000), lire 188,300,000.

Capitolo 137. Versamento dell'imposte e tasse ritenute a terzi (capitolo n. 107 dell'en-

trata (A. Imposta di ricchezza mobile, lire 2 milioni; B. Addizionale all'imposta di ricchezza mobile di categoria A, per memoria; C. Imposta complementare, lire 50,000; D. Tassa di bollo, lire 6,750,000), lire 8,800,000.

Capitolo 138. Versamento all'Istituto Nazionale delle Assicurazioni dei premi per l'assicurazione degli avventizi ordinari (capitolo n. 108 dell'entrata), per memoria.

Totale del titolo XV, lire 275,600,000.

PRESIDENTE. *Riassunto della spesa.* — Titolo I. Parte ordinaria, lire 4,162,780,000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 496 milioni 300,000.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 4,659,080,000.

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

§ 1. Gestione autonoma dei magazzini, lire 1,140,000,000.

§ 2. Gestione speciale viveri « La Provvida », lire 280,000,000.

§ 3. Officine e scorte, lire 891,300,000.

Titolo IV. Industrie speciali, per memoria.

Titolo V. Gestione del Fondo pensioni e sussidi, lire 585,507,000.

Titolo VI. Gestione del Fondo speciale per le pensioni, ecc., lire 3,300,000.

Titolo VII. Gestione delle case economiche per i ferrovieri, lire 24,620,000.

Titolo VIII. Opera di previdenza a favore del personale, lire 41,450,000.

Titolo IX. Gestione del Fondo di garanzia per le cessioni, lire 16,100,000.

Titolo X. Gestione dei mutui al personale, lire 142,000,000.

Titolo XI. Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici, ecc., lire 15,500,000.

Titolo XII. Gestione per ricerche minerarie e sfruttamento di terreni petroliferi in Albania, lire 48,500,000.

Titolo XIII. Monopolio per gli acquisti all'estero di carboni e metalli, lire 2 miliardi 637,000,000.

Titolo XIV. Operazioni per conto dei terzi, ecc., lire 5,070,000,000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 10,895,277,000.

Titolo XV. Partite di giro, lire 275,600,000.

Totale generale della spesa, lire 15 miliardi 829,957,000.

Pongo a partito questo totale.

(È approvato).

Passiamo al bilancio speciale per gli Uffici del lavoro portuale.

Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

Stato di previsione dell'entrata e della spesa del bilancio speciale per gli Uffici del lavoro portuale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. — Entrata. — Capitolo 1. Proventi della contribuzione di cui all'articolo 5 del Regio decreto-legge 1° febbraio 1925, n. 232, lire 1,200,000.

Capitolo 2. Canoni delle imprese portuali, lire 28,000.

Capitolo 3. Proventi delle contribuzioni di cui all'articolo 4 del Regio decreto-legge 1° febbraio 1925, n. 232, per la parte da destinare a provvedimenti atti a promuovere l'elevazione fisica e morale delle maestranze portuali, per memoria.

Capitolo 4. Proventi eventuali diversi, lire 2,000.

Spesa. — Capitolo 1. Retribuzioni ed assegni al personale straordinario assunto per il funzionamento degli Uffici del lavoro portuale, lire 686,419.

Capitolo 2. Indennità di trasferta e di missione, lire 44,000.

Capitolo 3. Spese per provvedimenti atti a promuovere l'elevazione fisica e morale delle maestranze portuali o intese a tutelare gli operai sul lavoro e ad accrescerne il rendimento, lire 200,000.

Capitolo 4. Costruzione, manutenzione e miglioramento di fabbricati — Fitto di locali, 13,800.

Capitolo 5. Attrezzi, arredi, mobili, illuminazione, riscaldamento, consumo di acqua, spese postali, telegrafiche e telefoniche, stampati, pubblicazioni e spese varie di ufficio, lire 85,669.

Capitolo 6. Premi di operosità e di rendimento (articolo 63 del Regio decreto 30 settembre 1922, n. 1290, e Regio decreto 17 febbraio 1924, n. 182), lire 110,000.

Capitolo 7. Medaglie di presenza ai membri del Comitato amministrativo e compenso al segretario del Comitato stesso (articolo 6 del Regio decreto-legge 24 settembre 1931, numero 1277, convertito nella legge 3 marzo 1932, n. 269), lire 10,173.

Capitolo 8. Spese casuali, lire 8,000.

Capitolo 9. Premi di nuzialità e di natalità al personale straordinario, lire 10,000.

Capitolo 10. Devoluzione al Fondo di riserva, dell'avanzo di gestione dell'esercizio, lire 61,939.

PRESIDENTE. Totale dell'entrata, lire 1 milione 230,000.

Totale della spesa, lire 1,230,000.

Pongo a partito questi totali.

(Sono approvati).

Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge.

Se ne dia lettura.

SCARFIOTTI, *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 1938 al 30 giugno 1939, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella A).

(*E 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 1938 al 30 giugno 1939, 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).

(*E 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 1938 al 30 giugno 1939, ai termini del Regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 2 — Tabelle D ed E).

(*E 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 1938 al 30 giugno 1939, 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).

(*E approvato*).

ART. 5.

Per l'esercizio finanziario 1938-39 l'assegnazione a carico delle spese complementari delle ferrovie dello Stato per il « rinnovamento del

materiale rotabile e delle navi traghetto » è stabilita nella misura del cinque per cento dei prodotti del traffico.

È inoltre approvata l'iscrizione fra le spese complementari anzidette della somma di lire quarantacinque milioni per « Migliorie ed aumenti patrimoniali alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio ».

(*E 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 1938-39, in lire 900 milioni.

(*E approvato*).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'Africa italiana per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'Africa italiana per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. (*Stampato* n. 2111-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

È iscritto a parlare l'onorevole camerata Sangiorgi.

Ne ha facoltà.

SANGIORGI. Nel discorso pronunziato a Genova, pochi giorni addietro, Sua Eccellenza Teruzzi ha dato un annunzio che merita di essere posto in grande rilievo e non solamente per l'aspetto economico che lo sostanzia: e cioè che la produzione del frumento nell'Impero è prevedibile per il raccolto del 1938 in circa 700 mila quintali, rasentandosi così la cifra che in questo particolare settore realizza l'autarchia.

Altre cifre e altri dati di produzioni agricole, agricole-industriali, industriali e minerarie, segnano un netto progresso, un sicuro passo avanti. È necessità fondamentale l'autarchia nel campo alimentare, e non tanto in rapporto agli indigeni per i quali la produzione locale, escluso lo zucchero, il tè e qualche spezia, era sufficiente, quanto in rapporto al fabbisogno che sarà sempre crescente per l'immigrazione metropolitana: ma

anche negli altri settori economici l'autarchia è meta da raggiungere, sia per i consumi interni, sia per l'ausilio all'autarchia della Madrepatria, sia per il commercio di esportazione.

Un sintetico esame delle realizzazioni e delle possibilità autarchiche in Africa Orientale consente di avere già sicuri elementi di giudizio e di certezza.

I prodotti dei semi oleosi sono in massima sufficienti per gli indigeni: con i miglioramenti in corso saranno sufficienti anche per i nostri connazionali. Non sarà invece nè rapido nè facile eliminare l'importazione del vino, perchè almeno per ora è assai difficile far previsioni sull'impianto e sullo sviluppo della viticoltura. La produzione di birra e di altre bevande alcoliche sarà invece più agevole. Vi sono già quattro fabbriche di birra in funzione.

La ricchezza del patrimonio zootecnico assicura il rifornimento delle carni: ed è da auspicare vivamente il risanamento del bestiame, perchè ciò consentirà una notevole esportazione.

Nel settore alimentare le direttive impartite e le opere compiute danno un sicuro affidamento: e qui per ovvia incidenza notiamo che l'autarchia è elemento anche militare, difensivo ed offensivo insieme.

Se passiamo al campo agricolo industriale, la produzione cotoniera subito s'impone e con essa il problema delle manifatture locali. Il cotone diventerà un prodotto tipico dell'agricoltura etiopica, soddisfacendo ai bisogni indigeni ed a quelli della Madrepatria: e insieme al cotone saranno bene utilizzabili le fibre dell'*Agave sisalana*, della *Musa ensete* e di altre piante ricche di fibre tessili.

Molto si chiede ad una fatica di ordine agricolo: ma molto si deve chiedere anche all'industria, all'industria più sana e più produttiva.

Sino ad ora sono state concesse dal Ministero dell'Africa Italiana, su parere delle consulte tecnico-corporative, 865 autorizzazioni per attività industriali nei territori dell'Impero: il campo è vasto, è redditizio, è aperto a mirabili realizzazioni autarchiche.

Occorrono molini in numero assai più grande dell'attuale. Occorrono in maggior copia stabilimenti per la lavorazione del legno: le ricognizioni eseguite dalla Milizia forestale hanno confermato la ricchezza boschiva della nostra Africa Orientale; e sono, ad esempio, già bene avanzati gli studi per lo sfruttamento dell'eufobia a candelabro per la produzione del legno compensato.

E vaste possibilità si aprono per la utilizzazione delle noci di palma *dum* per la produzione dell'alcool etilico e di cellulosa: e potranno impiantarsi numerosi oleifici e saponifici, alimentati da una intensificata produzione degli oli vegetali dall'arachide, dal cotone, da semi oleosi diversi, dal grasso di cammello, da prodotti delle macellazioni. Altra attività agricola industriale è data dalle distillerie e dai zuccherifici, attività che può essere assai aumentata e migliorata.

E ancora dovremmo accennare alla produzione del cemento, basilare per lo sviluppo edilizio e per i lavori stradali e portuali: produzione che si è affermata mirabilmente e che è di carattere autarchico al cento per cento. Altre fonti di ricchezza ed altre mete autarchiche si riferiscono all'oro ed al platino, le cui estrazioni sono in continuo progresso, ed agli oli minerali e lubrificanti.

L'autarchia dei territori oltremare della Patria, a soli 22 mesi dalla fondazione dell'Impero, già si concreta robustamente ed ha un significato che illumina tutta la dottrina colonizzatrice fascista.

Invano cercheremmo nella storia delle conquiste coloniali europee qualcosa di paragonabile all'esempio offerto dal Fascismo: altri popoli, in altre epoche conquistarono vastissimi territori africani, ma nessun popolo e nessun regime sin dall'inizio seppero o vollero far sì che la conquista si armonizzasse in un tutto unitario e inscindibile con la Madrepatria, che la conquista non fosse sinonimo di avventurosa speculazione, di avido sfruttamento o, ancor peggio, di una semplice presa di possesso *manu militari*, accantonata per ulteriori ambizioni politiche e chiusa ad ogni sostanziale fiorire di civiltà e di benessere economico.

Esisteva di fatto un'antitesi colonia-madrepatria: la colonia doveva faticosamente lottare per un suo diritto alla vita ed in questo tragico conflitto è il perchè del crollo di ben vasti imperi coloniali e del sorgere di autonomie che frantumano poi nella sostanza ogni unità imperiale.

La dottrina colonizzatrice fascista, ponendosi invece unitaria su un piano imperiale che è corporativo, demografico, autarchico, ha superato d'un balzo decenni e decenni di passività sociali e materiali: ed ha così scardinato, con l'impeto fresco di una rivoluzione che riconosce senza esitazioni mete e cammini, tutto un vecchio mondo colonialista tra bancario e folcloristico, tutta una dottrina cristallizzata negli errori iniziali di sfruttamento e di avventurosa ingordigia.

L'autarchia del territorio oltremare di Italia non sarà dunque una semplice affermazione economica: sarà la prova realizzata di un nuovo sistema imperiale, di un nuovo costume colonizzatore, di una nuova visione sociale della colonizzazione.

Anni or sono ebbe grande risonanza un libro che parlava di crepuscolo della razza bianca: pareva che noi uomini bianchi, usciti dalla grande guerra, dovessimo aspettare a capo chino ed a braccia conserte il predominio dei popoli di colore, la rozza lancia che ci avrebbe spaccato il cuore. Sembrava che la funzione colonizzatrice dei bianchi fosse esaurita: e si diceva che la giovinezza dei popoli di colore avrebbe sopraffatto la senilità dei popoli bianchi.

Quel libro aveva ragione allo stato dei fatti considerati; e quello sarebbe stato il destino, se per anni ancora il monopolio della colonizzazione africana fosse rimasto alle nazioni liberali-democratiche, a gente bianca povera di sangue, invilita e intorpidita dalla sazietà di bottini troppi pingui.

Il sorgere del Fascismo ha invece dimostrato che non era in atto il crepuscolo della razza bianca, ma il crepuscolo di alcuni popoli bianchi, di una Europa che aveva smarrito il senso dinamico della propria civiltà.

La civiltà è espansione e conquista, non è ordinaria amministrazione dei beni posseduti.

Mentre in qualche Nazione milioni di disoccupati preferivano il sussidio governativo all'emigrazione di lavoro nei territori d'oltremare sui quali pure sventolava la bandiera della patria, mentre una carenza demografica non consentiva di popolare territori che aspettavano chi li coltivasse, veniva sottratta al complesso europeo la forza viva di quei popoli che invece avevano ogni capacità e potenzialità colonizzatrici. Eppure, ad esempio, l'Africa è il continente più spopolato, non contando che una popolazione relativa di cinque abitanti per chilometro quadrato. Si aspettava, pur di conservare un monopolio esoso di materie prime, che l'Africa e l'Asia si avventassero sull'Europa.

Il Fascismo ha spezzato il cerchio chiuso: e come una prima volta ha salvato l'Europa dal bolscevismo, una seconda la salva, oggi, rovesciando i vecchi sistemi e modificando le vecchie gerarchie coloniali. C'è, in Francia, chi ha detto che le colonie sono un peso: un peso sì, per chi non ha braccia e non ha cuore: un peso sì, per chi ancora vuol considerare la colonia come un pozzo da vuotare. Non

sono un peso, le colonie, per un popolo che abbia braccia ed abbia cuore, per un popolo che sappia fare della colonia un territorio metropolitano aperto alla gioventù della Madrepatria.

Il camerata Bolzon, nelle considerazioni generali che premette alla sua appassionata, meditata ed informata relazione, ha visto chiaro su codesta direttrice storica. Essa è per noi la base stessa dell'Impero. Era nello spirito romano creare con tenacia, con ordine, con giustizia, cose durevoli e spregiare le effimere avventure: e che altro fa l'Italia, sotto la guida del Duce, se non creare nel cuore del continente nero, con tenacia, con ordine, con giustizia, una realtà capace di superare i secoli?

La colonizzazione di popolamento è la sola che abbia un futuro positivo, è la sola che possa vivere nel tempo: l'autarchia dei territori d'oltremare, voluta sin dall'inizio, è la sola che garantisca e tuteli l'unitarietà imperiale. Questo è l'insegnamento della dottrina colonialista fascista.

E se vogliamo considerare l'Impero italiano proiettato nell'ambito europeo, se vogliamo dire cosa scaturisce dalla nostra opera di colonizzazione, chi potrebbe negare la stoltezza di aspettare i barbari alle frontiere d'Europa, invece di portare i confini europei nel profondo del continente nero e legarlo così romanamente ai nostri stessi destini? (*Approvazioni*).

È per lo spirito etico del Fascismo, è per la risolvibile corporativa, è per i principi dell'autarchia, che la colonizzazione europea può riprendere il cammino, può ridonare agli uomini e soprattutto ai giovani, la gioia della conquista intima e veritiera della terra. I solchi che i nostri coloni aprono sui campi d'Etiopia sono trincee per la civiltà europea: la nostra emigrazione, vigilata, ordinata, non esposta ad avventure, è l'inizio di una nuova storia africana che nasce sotto i segni del Littorio per la volontà del Duce. È anche un monito per coloro che si ostinano a non concepire la necessaria unità tra Europa ed Africa e che consentono l'ingresso in Africa dei più torbidi nemici della nostra comune civiltà.

Dove è Roma, è l'ordine: nella nostra Libia non hanno possibilità di sorgere le rivolte che insanguinano l'Algeria ed il Marocco, perchè il regime fascista porta anche nella colonizzazione l'antica e rinnovata virtù di una gente che sa esercitare il giusto comando e difendere ovunque il nome e l'onore di una civiltà che non è superata né

superabile, la civiltà mediterranea, dono eterno di Roma. (*Vivissimi applausi*).

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

PARODI. Onorevoli Camerati, la esauriente e lucida relazione che il Camerata onorevole Bolzon ha presentato alla Camera, preparata con la consueta diligenza e con la sua pensosa intelligenza, è veramente una visione panoramica di quello che è stato fatto in pochissimi mesi, ed è anche una chiara traccia di quello che il Ministero dell'Africa Italiana si propone di fare.

Chi si appassiona ai problemi delle nostre colonie può dire consciamente che questa relazione risponde esaurientemente alle augurali speranze che tutti gli Italiani giustamente nutrono per le sorti delle nostre nuove terre dell'Impero. Possiamo anche dire che chiude la bocca, se pur ce ne fosse di bisogno, ai dubbi, assolutamente innocui del resto, degli ipercritici e dei corrosivi che anche in questo delicato settore non sono mancati e forse non mancheranno ancora.

Io mi soffermerò brevemente ad accennare a quello che è l'indirizzo che si vuol dare alla nostra agricoltura nelle terre dell'Impero, indirizzo che è espresso in una maniera molto chiara e che risponde, anche qui, appieno alla ansiosa aspettativa di coloro che delle sorti dell'agricoltura tropicale formano oggetto del loro interessamento.

Noi vediamo che il Ministero dell'Africa Italiana ha predisposto in maniera precisa gli aspetti di due delle fondamentali forme dell'agricoltura coloniale: come, almeno fino a ieri, si credeva, ossia della *agricoltura indigena* e della agricoltura che chiameremo, con una parola non forse molto esatta, *capitalistica*, o della *piantazione*: ambedue fondamentali per l'esistenza economica di un territorio coloniale. Nei riguardi della prima forma, già Sua Eccellenza il generale Teruzzi, in un molto chiaro ed efficace discorso di pochi giorni or sono ai Camerati genovesi, parlando della organizzazione dell'agricoltura indigena e del suo avvenire, poneva chiaramente sul tappeto la connessione del problema della schiavitù, che veramente nei primi momenti aveva preoccupato non poco i nostri elementi dirigenti. Problema di natura non solo umano e politico ma anche economico.

Oggi, dato che le forme che può assumere l'agricoltura indigena possono essere svariate, per la risoluzione del problema degli schiavi è stata prescelta quella della mezzadria.

Ma è da ricordare che urge la risoluzione dei problemi riguardanti la utilizzazione della mano d'opera indigena, che è e che rimane fondamentale, perchè vi sono lavori che il bianco non può, oppure non li deve fare. Si sono prospettati dei provvedimenti per valorizzare questa importante fonte della economia indigena.

Fino ad oggi si è creduto con molta esagerazione che l'indigeno fosse piuttosto una materia bruta solo da sfruttare per tale e non suscettibile di nessun miglioramento. Mi piace viceversa di rilevare dal discorso di S. E. Teruzzi l'affermazione di una verità incontrastata, che cioè senza arrivare a delle pericolose utopie livellatrici e parificatrici — per cui abbiamo visto certe Nazioni democratiche che hanno mandato addirittura della gente di colore al Governo o che in certe colonie dell'Africa Equatoriale hanno formato dei tribunali amministrati da giudici neri che hanno anche la facoltà di giudicare dei bianchi — pur tuttavia, restando nel settore del lavoro, l'indirizzo che si segue è giusto.

L'indigeno è molto suscettibile all'esempio ed allo stimolo dell'insegnamento. E noi possiamo rilevare immediatamente quei vantaggi che derivano dal combattere il nomadismo, una delle piaghe peggiori, e che dipende soprattutto dall'ignoranza tecnica ed anche economica di quelli che possono essere i redditi di una terra ben lavorata e tecnicamente coltivata, nonché dalla mancanza di sicurezza personale e di quella del possesso fondiario. È da augurare, quindi, che anche qui sorga una legislazione a favore della mano d'opera indigena, sia diretta coltivatrice e sia salariata, per la quale si abbiano dei contratti di lavoro, onde si possano evitare eventuali abusi, organizzando e selezionando il reclutamento, e predisponendo infine i mezzi per la esatta identificazione dell'indigeno lavoratore.

Quest'ultimo problema è molto serio ed è stato fonte di non pochi inconvenienti in quasi tutti i territori coloniali. L'agricoltura indigena va inserita nell'economia generale, ed oggi ciò si fa in una maniera veramente intelligente, con la creazione dei Distretti cotonieri, nei quali l'indigeno assume una forma consortile, dove, guidato, finanziato, incoraggiato tecnicamente da dirigenti bianchi, lavora e porta un contributo notevole a quelle colture che sono tipicamente le sue.

Ralleghiamocene ed auguriamo che dal cotone si passi ad altre piante.

Non ho bisogno di dilungarmi ulteriormente su questo argomento. L'organizzazione, invece, dell'agricoltura di piantagione è presentata sotto una forma perfettamente soddisfacente. Non vi è che da augurare che la sperimentazione agraria, il controllo delle sementi, sia dal punto di vista genetico che da quello fitopatologico, possano essere sempre più intensificati, ampliando inoltre l'organizzazione dello studio della ecologia.

Ma oggi sorge una forma nuova di colonizzazione nel mondo tropicale (poichè non sono certamente da citare tutti i precedenti che hanno portato alla colonizzazione del Continente nord-americano, nè di quello australiano, nè tanto meno di quello sud-americano) per merito dell'Italia che, con un felice esperimento (legato al nome indimenticabile di Luigi Razza) ne aveva gettato le prime basi nel territorio della Cirenaica, rispondendo ad una essenziale necessità non solo economica e demografica ma anche altamente politica del nostro Paese: quella di una *colonizzazione agricola demografica*.

Si poteva supporre che vi fossero state delle incertezze su uno dei fattori fondamentali di successo, ossia particolarmente sulla estensione della superficie coltivabile da affidare a questi coloni che abbandonano la Metropoli per stabilirsi in una terra da loro perfettamente sconosciuta, e dove si fisseranno non solo per sè, ma per le generazioni venture. C'era il pericolo che si potessero avere delle confluenze pericolose a fianco della piccola agricoltura indigena, assegnando delle esigue parcelle in considerazione soprattutto anche della situazione economica. Io ritengo che ci siamo tenuti nella giusta misura economica fondiaria restando sui 50 ettari. Chi ha la conoscenza dei territori tropicali sa che il frazionamento, come la Costa d'Oro insegna, è un errore grave, per cui 50 ettari possono rappresentare una felice soluzione, e la creazione dei tre Enti regionali non può essere salutata che con entusiasmo e con ammirazione. Auguriamo che presto altri ne sorgano.

Una delle ragioni che ancora può influire sulla difficile sistemazione dell'agricoltura nelle terre dell'Impero, è quella della viabilità sulla quale parlerà un nostro onorevole Camerata, e quello della sicurezza, cui accennai poc'anzi.

Ma su questo dubbio è di grandissimo augurio e di conforto per noi, Camerati, di sapere che il Governo della lontana terra dell'Impero è stato affidato alle salde e fedeli mani del valoroso giovane Principe di Casa

Savoia che porta un nome che noi combattenti abbiamo presente nel ricordo paterno con grande fierezza e commozione. (*Vivissimi generali applausi*).

Prima di concludere queste mie tardive parole...

PRESIDENTE. Non tardive. Perché? Potete anche continuare. Noi stiamo molto volentieri ad ascoltarvi...

PARODI. ...io vorrei che si dissipassero i dubbi che alcuni economisti molto dottrinari e poco aderenti alla realtà hanno sollevato per mettere in un cerchio economico, con un concetto completamente superato, tutta quella che è l'economia della nostra agricoltura coloniale, per raccomandare di limitarsi a prendere quei tipici prodotti che solo i tropici possono dare.

È legge fondamentale che un territorio coloniale deve dapprima provvedere a se stesso, pensare poi alla Metropoli (senza turbare nessuna economia prestabilita) ed infine provvedere alla esportazione, venendo così in potente aiuto alla bilancia commerciale.

Ora il volere estraniare completamente o quasi il ciclo produttivo della colonia da quello nazionale, iniziando una forma di separatismo economico, può essere un precedente grave che potrebbe fare scivolare verso dei separatismi di peggiore portata. (*Approvazioni*).

Le colonie sono territorio integrante dell'Impero; ci sono sacre non solo militarmente e storicamente, ma ci devono essere ugualmente sacre e legate anche dal punto di vista economico. (*Approvazioni*).

Quindi, dato che la configurazione geografica e gli aspetti climatici della nostra colonia permettono una relativamente rapida attuazione anche di una eccellente produzione cerealicola, il che ci sta sommamente a cuore, io prospetto la possibilità... (*Interruzione del deputato Trapani Lombardo*).

PRESIDENTE. Non interrompete, onorevole Trapani Lombardo!

PARODI. ...la possibilità, dico, della creazione di un ammasso o « Monte frumentario metropolitano », alimentato esclusivamente dalla sorgente produttiva della colonia, e che debba essere, e costituire, per ogni evenienza in qualunque momento, una riserva per la popolazione civile e per l'esercito fosse chiamato a combattere, ed indipendentemente da ogni tentativo di blocco.

Si può benissimo attuare la creazione di questo « Monte frumentario », direttamente alimentato dalle colonie, senza interferire

nel ciclo della situazione cerealicola metropolitana. E, similmente, chi ha conoscenza delle possibilità produttive dell'agricoltura coloniale, sa come con una infinita varietà di piante, utilizzando o il seme o la parte aerea o il sistema radicale, sia possibile provvedere ad un largo allevamento di animali da ingrasso.

Chi ha vissuto nelle regioni tropicali ha veduto come gli americani abbiano meravigliosamente risolto il problema della preparazione di questi alimenti grassi che immagazzinati in speciali, ermetici recipienti, ed opportunamente omogeneizzati con sostanze grasse, anch'esse di origine vegetale, possono conservarsi indefinitamente; e, nel caso in cui la Nazione fosse chiamata a maggiori eventi, essi possono rappresentare per parecchi anni un deposito di sostanze di riserva non solo fisiologiche ma altresì politiche, potendo largamente alimentare e la popolazione civile e l'esercito combattente, aiutandoli potentemente nella loro valida resistenza al nemico. Non credo che sia difficile l'attuazione di questi due progetti, sempre che si abbia volontà e fiducia di farlo.

Ad ogni modo, Camerati, io ho finito, e desidero salutare il qui presente Sottosegretario di Stato che porta agli ordini del Duce, nel Ministero dell'Impero, una vecchia esperienza di colonialista e di soldato valoroso. (*Applausi*).

Ma vi porta ancora tutta la sua fresca fede, e quel suo spirito alacre, perennemente giovane, quale noi lo vediamo oggi, come ieri, ricordandolo ancora come nostro valoroso comandante delle intrepide squadre di azione milanesi, nelle turbinose ore della vigilia eroica. (*Applausi*).

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

BARALDI. Onorevoli Camerati! Bella relazione quella dell'onorevole Bolzon! In essa sembra che vibri l'animo di Bolzon soldato e squadrista (*Vivi applausi*).

Vi sono in questa relazione taluni brani che io vorrei che i nostri figli, quei giovani che hanno l'altissimo onore di militare nelle fila della Gioventù Italiana del Littorio, imparassero a memoria, direi quasi come una preghiera.

BARBARO. Sii più allegro però!

PRESIDENTE. Qui si parla allegramente, senza essere tambureggianti come voi! (*ilarità*).

BARALDI. In questa relazione, fra l'altro, è accennato al fattore della propaganda coloniale: è detto che per la propaganda c'è un

apposito istituto. Buone cose. Chi di voi è stato all'estero, e chi, come voi, legge i giornali che vengono dall'estero, ha però dovuto ricevere la sensazione precisa che la nostra azione coloniale sia considerata sotto la stessa forma come viene svolta dalle altre nazioni coloniali europee. La mistificazione è grottesca. Quegli indigeni che coltivano riso e cotone nelle Indie inglesi, per l'Inghilterra culla del liberalismo, quegli indigeni che coltivano riso e cotone nel Siam francese, Francia culla della democrazia, quegli indigeni che coltivano canne da zucchero e caffè nelle Indie olandesi, quegli indigeni che sono sfruttati nel Congo Belga, ci dicono chiaramente che questi lavoratori sono trattati come schiavi. In tema di schiavismo diciamo subito che, mentre tutti si erigono a difensori dei lavoratori indigeni, all'atto pratico soltanto due grandi condottieri di popoli si sono levati contro ogni forma di schiavismo. Voglio alludere ad Abramo Lincoln e a Benito Mussolini. (*Applausi*).

È necessario, dicevo, fare molta propaganda per far conoscere che cosa è questo magnifico Impero fascista; e a tal proposito vorrei dire che maggiore impulso a questo riguardo dovrebbero dare anche i grandi quotidiani, quei quotidiani che viceversa tutti i giorni consumano delle intere colonne per descriverci vita e miracoli, ad esempio, di qualche giocatore di calcio. In tema di grandi quotidiani, e qui scusate se vado, ancora una volta, fuori dal seminato,....

PRESIDENTE. Però per poco tempo, mi raccomando!

BARALDI. I grandi quotidiani dovrebbero dire qualche cosa di più, ed anche di più esatto quando parlano dei lavori della Camera Fascista.

PRESIDENTE. C'è il resoconto parlamentare.

BARALDI. Dico Camera Fascista e non a caso.

L'Impero fascista giunge sul tramonto del così detto Impero moderno; e poichè appare nella sede naturale di Roma, non può non ispirarsi alla tradizione romana che assume totalmente la responsabilità del destino dei vinti.

È la grande morale di Roma, che pone termine alla umiliazione del vinto il giorno dopo l'incoronazione del vincitore. L'Impero Fascista si è spinto alla onestà dell'annessione perchè ha la forza di dare un governo, una guida, una civiltà responsabile a chi sente il bisogno di una direzione politica, che lo tragga dall'oscurità barbara senza cacciarlo

in una dura oscurità civile, soprattutto perché l'onestà del Fascismo impone che si compensi con un alto tributo civile e di responsabilità e di parità, di fronte alla storia, il diritto alla colonizzazione, al lavoro, ad una vita di più largo respiro materiale, in cui gli ideali e le aspirazioni non cadano sfiniti a mezza strada, e non sentano sfuggirsi perpetuamente di mano le materie della creazione civile.

L'impero moderno si è fermato alla conquista delle terre e, per impotenza più o meno conscia e interessata, ha rifiutato la conquista degli uomini; onde la crisi di un tale impero quando il sottomesso, abbandonato senza un destino, pensa da solo al suo futuro e lo domanda alla storia, prima che la sua terra abbia perduto ogni interesse internazionale nello sfruttamento. Allora si offrono a colui che si rivela non vivere di solo pane, libertà su libertà, a patto che egli non domandi un solo millimetro delle sue coste, una sola galleria delle sue miniere, una sola delle sue industrie efficienti; in compenso potrà sedere al tavolo dei popoli liberi per scrivere sotto dittatura una pagina di quella storia imperiale che rappresenta il suo orizzonte, senza che egli vi rappresenti qualcosa.

L'impero fascista è altro. Nella annessione assoluta del vinto al vincitore, esso afferma di fronte alla storia una unità di destini che lo farà responsabile da oggi fino al più lontano domani di un popolo ancora barbaro e di una terra eventualmente esausta e finita. L'impero fascista non domanda le braccia della barbarie, ma popola le deserte distanze con braccia sue; non tende ad escludere il barbaro con uno stato di inferiorità e di separazione, ma lo associa alla impresa civile, aprendogli lo stesso immenso varco nel futuro che la conquista ha spalancato al vincitore. (*Applausi*).

Alla Massoneria internazionale possiamo dire con orgoglio smisurato che questa è espansione fascista che non conquista a mani vuote, che non invia capitali per la infinita moltiplicazione sulle schiene indigene; che non tollera l'urto delle razze dove è possibile edificare un popolo. Questo è l'impero fascista, che per bocca del suo fondatore proclama la rivoluzione dell'impero moderno, affermando che l'Italia di Mussolini associa i popoli vinti al suo destino. Questa è la rivoluzione che compie il suo primo atto universale, innalzando con le armi della sua vittoria il principio morale del nuovo imperialismo, dell'imperialismo fascista (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo alla votazione segreta sui seguenti disegni di legge, già approvati per alzata e seduta:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. (2115)

Dichiarazione di solennità civile dell'anniversario della nascita di Guglielmo Marconi. (2088)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 novembre 1937-XVI, n. 2147, riguardante l'autorizzazione all'Istituto nazionale fascista della previdenza sociale ad anticipare le somme occorrenti per la prima applicazione della legge sui prestiti familiari, fino alla concorrenza di cento milioni. (2102)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 novembre 1937-XVI, n. 2299, relativo al consolidamento del contributo dello Stato a pareggio del bilancio dell'Africa Orientale Italiana ed all'assegnazione di dodici miliardi per un piano organico di lavori pubblici nell'Africa Orientale Italiana. (2160)

Istituzione del « Registro nazionale delle varietà elette di frumento » e disposizioni per la diffusione della coltivazione delle varietà stesse. (2185)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 dicembre 1937-XVI, n. 2573, recante l'autorizzazione della spesa di lire 29,000,000 per provvedere al completamento dei lavori ed all'arredamento del nuovo Ospedale. (2187).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 giugno 1937-XV, n. 1048, contenente disposizioni per il perfezionamento e la generalizzazione degli assegni familiari ai prestatori d'opera. (1996)

Esonero dal pagamento di qualsiasi diritto erariale all'alcole carburante, ottenuto dal sorgo durante la campagna 1938-39. (2197).

Maggiori spese per alcuni uffici giudiziari e carceri mandamentali. (2198)

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione segreta, ed invito gli onorevoli Segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli Segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultato della votazione segreta:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio

LEGISLATURA XXIX — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MARZO 1938

finanziario dal 1º luglio 1938 al 30 giugno 1939: (2115)

Presenti e votanti.	290
Maggioranza	146
Voti favorevoli	290
Voti contrari	—

(La Camera approva).

Dichiarazione di solennità civile dell'anniversario della nascita di Guglielmo Marconi: (2088)

Presenti e votanti.	290
Maggioranza	146
Voti favorevoli	290
Voti contrari	—

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 novembre 1937-XVI, n. 2147, riguardante l'autorizzazione all'Istituto nazionale fascista della previdenza sociale ad anticipare le somme occorrenti per la prima applicazione della legge sui prestiti familiari, fino alla concorrenza di cento milioni: (2102)

Presenti e votanti.	290
Maggioranza	146
Voti favorevoli	289
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 novembre 1937-XVI, n. 2299, relativo al consolidamento del contributo dello Stato a pareggio del bilancio dell'Africa Orientale Italiana ed all'assegnazione di dodici miliardi per un piano organico di lavori pubblici nell'Africa Orientale Italiana: (2160)

Presenti e votanti.	290
Maggioranza	146
Voti favorevoli	289
Voti contrari	1

(La Camera approva).

Istituzione del « Registro nazionale delle varietà elette di frumento » e disposizioni per la diffusione della coltivazione delle varietà stesse: (2185)

Presenti e votanti.	290
Maggioranza	146
Voti favorevoli	288
Voti contrari	2

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 dicembre 1937-XVI, n. 2573, re-

cante l'autorizzazione della spesa di lire 29,000,000 per provvedere al completamento dei lavori ed all'arredamento del nuovo Ospedale di Napoli: (2187)

Presenti e votanti.	290
Maggioranza	146
Voti favorevoli	290
Voti contrari	—

(La Camera approva).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 giugno 1937-XV, n. 1048, contenente disposizioni per il perfezionamento e la generalizzazione degli assegni familiari ai prestatori d'opera: (1996)

Presenti e votanti.	290
Maggioranza	146
Voti favorevoli	290
Voti contrari	—

(La Camera approva).

Esonero dal pagamento di qualsiasi diritto erariale all'alcole carburante, ottenuto dal sorgo durante la campagna 1938-1939: (2197)

Presenti e votanti.	290
Maggioranza	146
Voti favorevoli	290
Voti contrari	—

(La Camera approva).

Maggiori spese per alcuni uffici giudiziari e carceri mandamentali: (2198)

Presenti e votanti.	290
Maggioranza	146
Voti favorevoli	290
Voti contrari	—

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Acerbo — Agodi — Alberici — Albertini — Alessandrini — Allegreni — Amato — Andreoli — Andriani — Angelini — Anitori — Antonelli — Aprilis — Ardissoni — Arias — Arlotti — Arnoni — Ascenzi — Ascione — Asinari di San Marzano — Asquini.

Baccarini — Bacci — Baistrocchi — Baragiola — Baraldi — Barbaro — Barbiellini Amidei — Bardanzellu — Begnotti — Bergamaschi — Bernocco — Bertagna — Besozzi di Carnisio — Biagi — Bianchini — Bibolini — Bifani — Biggini — Bilucaglia — Bleiner — Bolzon — Bonaccini — Bonardi — Bono — Borghese — Bottari Tommaso — Bresciani — Bruchi — Bruni — Buronzo — Buttafocchi.

Caccese — Caffarelli — Calvetti — Calza Bini — Cao di San Marco — Capialdi — Capoferri — Caradonna — Carapelle — Carlini — Carretto — Carusi — Casalini — Casilli — Castellino — Catalano — Ceci — Cempini Meazzuoli — Chiarelli — Chiarini — Chiesa — Chiurco — Ciardi — Cilento — Cingolani — Clayenzani — Cocca — Coceani — Colombati — Corni — Coselschi — Costamagna — Cristini — Cro — Crollanza — Cupello.

D'Annunzio — De Carli Felice — De Colibus — De Francisci — De Regibus — Diaz — Di Belsito Parodi Giusino — Di Giacomo — Di Marzo — Donella — Donzelli — Durini. Ercole.

Fabbrici — Fancello — Fani — Fantucci — Felicioni — Fera — Feroldi Antonisi de Rosa — Ferrario — Ferretti Giacomo — Ferretti Lando — Ferretti di Castelferretto — Fioretti Ermanno — Folliero — Formenton — Fossi Mario — Franco — Fregonara.

Gaetani dell'Aquila d'Aragona — Gangitano — Garbaccio — Garibaldi — Gastaldi — Gennaioli — Genovesi — Ghigi — Giannantonio — Gianturco — Giarratana — Giglioli — Giordani — Giovannini — Giunta Francesco — Giunti Pietro — Gorio — Griffey — Guidi — Gusatti Bonsembiante — Guzzeloni. Klinger.

Labadessa — Lai — Landi — La Rocca — Lembo — Lojacono — Lucchini — Lucentini — Luzzati.

Macarini Carmignani — Madia — Magini — Magnini — Manaresi — Mancini — Mantovani — Maracchi — Maraini — Marchi — Marchini — Marcucci — Maresca di Serracappriola — Marinelli — Marini — Marquet — Martignoni — Masetti Enrico — Mazzetti Mario — Melchiori — Mendini — Menegozzi — Mezzetti Nazzareno — Mezzi — Milani — Miori — Misciattelli — Moncada di Paternò — Morelli Eugenio — Morelli Giuseppe — Moretti — Mori Nino — Morigi — Moro Aurelio — Morselli — Motolese.

Natoli — Negrotto Cambiaso.

Oddo Vincenzo — Oggianu — Oppo Cipriano Efisio — Orlandi — Orsi — Orsolini Cencelli.

Pace Biagio — Pace Nicola Tommaso — Pagliani — Pala — Palermo — Panepinto — Panunzio — Paolini — Paoloni — Paolucci — Parisi Alessandro — Parisio Pietro — Parodi — Parolari — Pasini — Pasti — Pavolini — Pellizzari — Pennavaria — Pentimalli — Perna — Pesenti Antonio — Pettini — Peverelli — Piccinato — Pierantoni — Pileri — Pinchetti — Pirrone — Pocherra — Polverelli — Preti — Proserpio — Puppini — Putzolu.

Rabotti — Raffaeli — Redaelli — Redenti — Riccardi — Ricchioni — Ricci Giorgio — Ridolfi — Rocca — Romano — Roncoroni — Rossi — Rotigliano.

Sacco — Sangiorgi — Sansanelli — Savini — Scarfiotti — Schiassi — Sciarra — Scorza — Scotti — Serena — Serono — Serpieri — Sertoli — Silva — Spinelli Domenico — Spinelli Francesco — Spizzi — Steiner — Suppiej.

Tallarico — Tanzini — Tarabini — Tarchi — Tecchio — Tommaselli — Toselli — Trapani-Lombardo — Tredici — Tringali Casanuova — Tullio — Tumedei.

Ungaro — Urso — Usai.

Valery — Varzi — Vecchini Aldo — Vecchioni — Velo — Ventrella — Verga — Veziani — Viale — Vidau — Vignati — Vinci — Visco — Volpe. Zingali.

Sono in congedo:

Basile.

Capri Cruciani.

Da Empoli — Donegani.

Gervasio.

Mazzini — Michelini di San Martino.

Sono ammalati:

Bisi.

Del Bufalo — Dentice di Frasso.

Ferragatta Gariboldi — Foschini.

Galleni — Gorini — Guglielmotti.

Lessona — Lualdi.

Olivetti — Orano.

Pavoncelli — Pottino di Capuano.

Assenti per ufficio pubblico:

Aghemo — Arcidiacono.

Belelli — Bonfatti.

Caprino.

Dalla Bona — Del Giudice.

Fossa Davide.

Locurcio.

Maffezzoli.

Nicolato.

Vecchini Rodolfo.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Domani seduta pubblica, alle ore 16, col seguente ordine del giorno:

I. — Discussione dei seguenti disegni di legge:

1 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 novembre 1937-XVI, n. 2105, contenente norme tecniche di edilizia con speciali

prescrizioni per le località colpite da terremoti. (2151)

2 — Concessione di un nuovo termine agli ex-combattenti per la iscrizione negli albi degli ingegneri e degli architetti. (2194)

3 — Decentramento del servizio della determinazione degli stipendi degli ufficiali di complemento e di quelli della riserva provenienti dal complemento. (2201)

4 — Nuove disposizioni sul reclutamento del personale d'ordine per il ruolo dell'Amministrazione centrale della guerra. (2202)

5 — Conferimento dell'autonomia amministrativa agli autogruppi delle divisioni motorizzate del Regio esercito. (2203)

6 — Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 ottobre 1937-XV, n. 2628, che integra gli articoli 11 e 14 del testo unico delle disposizioni legislative sulla costituzione dell'Ente autonomo « Unione Militare », approvato con Regio decreto 3 marzo 1937-XV, numero 375. (2204)

7 — Estensione alla Banca nazionale dell'agricoltura di agevolazioni per la concessione di prestiti agrari di miglioramento. (2206)

II. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'Africa italiana per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. (2111)

III. — *Discussione dei seguenti disegni di legge:*

1 — Stato di previsione della spesa del Ministero per la cultura popolare per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. (2121)

2 — Stato di previsione della spesa del Ministero per gli scambi e le valute per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939. (2122)

Disegno di legge del quale è stata rinviata la discussione:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 luglio 1937-XV, n. 1376, riguardante la costituzione dell'Ente morale: « Ente Cooperativo Italiano Lavorazione Vinacce » (E. C. I. L. V.), con sede in Modena. (1907)

La seduta termina alle 19,50.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

DOTT. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI