

CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

XXX^a LEGISLATURA - I^a DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

COMMISSIONI LEGISLATIVE RIUNITE BILANCIO, LAVORI PUBBLICI E COMUNICAZIONI

RESOCONTO

DELL'ADUNANZA DI MERCOLEDÌ 13 MAGGIO 1942-XX

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA CAMERA **GRANDI**

INDICE

	Pag.
Plauso agli equipaggi della Marina mercantile.	1055
PRESIDENTE.	
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario 1942-43 (1767).	1055
HOST VENTURI, <i>Ministro delle comunicazioni.</i>	
Conti consuntivi dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per gli esercizi finanziari 1936-37 e 1937-38 (1517)	1063
Conti consuntivi dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per gli esercizi finanziari 1936-37 e 1937-38 (1518) . . .	1063
Conti consuntivi dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per gli esercizi finanziari 1936-37 e 1937-38 (1519).	1063

L'adunanza comincia alle 9.

(Sono presenti il Ministro delle comunicazioni, Host Venturi, e i Sottosegretari di Stato per le comunicazioni, Marinelli e De Marsanich, e per le finanze Lissia).

PRESIDENTE chiama a fungere da segretario il Consigliere nazionale Liverani.

Comunica che sono in congedo i Consiglieri nazionali: Arlotti, Cenzato, Arcidiacono, Ciardi, Colombati, La Rocca, Klinger, Lauro, Pezzuto e Rampone.

Constata che le Commissioni riunite sono in numero legale.

Plauso agli equipaggi della Marina mercantile.

PRESIDENTE (*Sorge in piedi e con lui tutti i presenti*). Prima di iniziare la discussione invita la Camera a rivolgere il proprio pensiero grato e reverente ai Marittimi caduti durante questi due anni di guerra nel compimento del loro dovere, dovere non meno arduo e non meno eroico di quello compiuto sui campi di battaglia da tutti i soldati d'Italia. Moltissimi sono i caduti per cause di guerra tra i marinai della nostra Marina mercantile. Più di 1500 sono decorati al valore militare; decine di migliaia sparsi su tutti i mari del mondo, a bordo delle loro navi o sorpresi dalla guerra nei porti del nemico, continuano a sfidare il pericolo, l'insidia, la morte; specchio ed esempio fedele delle virtù della nostra gente marinara che ancora una volta ha suscitato e suscita l'orgoglio di noi Italiani e l'ammirazione del mondo. Ad essi va la gratitudine della Nazione che vede nel loro lavoro silenzioso e nel loro sacrificio eroico, l'eroismo ed il sacrificio di pionieri e di artefici della Vittoria. (*Vivissimi prolungati applausi*).

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario 1942-43. (1767)

PRESIDENTE dichiara aperta la discussione generale.

Chiede ai Relatori se intendono illustrare la relazione scritta o rimettersi ad essa.

MAFFEZZOLI, PALA e BERNOCCO, *Relatori*, si rimettono alle relazioni scritte.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

HOST VENTURI, *Ministro delle comunicazioni*, fa presente che, se è ben diverso il lavoro che si svolge in ognuno dei quattro settori del Ministero delle comunicazioni, simili sono invece le caratteristiche che essi presentano in questo periodo di tempo.

In ciascuno di questi settori è stato necessario mobilitare *tutti* i mezzi e *tutte* le risorse per far fronte alle esigenze eccezionali del momento, rinunciando a servizi e ad opere non legati strettamente a tali esigenze. Ma ogni provvedimento è stato preso senza perdere di vista l'imperativo categorico del momento: fronteggiare nel miglior modo possibile la necessità che la guerra impone e tutto subordinare al conseguimento della Vittoria.

Per ognuna delle Amministrazioni del Ministero cercherà di dare, sia pure in modo sommario, un'idea del lavoro fatto e di quello in corso; e comincia dalle Ferrovie dello Stato, da quel complesso e poderoso organismo che, in un certo senso, oggi è all'ordine del giorno della Nazione.

Ferrovie dello Stato. — Critiche, proteste, malcontento, e chissà quante benedizioni sul suo capo e su quello dei suoi collaboratori: ecco i proventi che sono elargiti da coloro i quali, perdendo di vista le supreme necessità della guerra, ed inconsapevoli delle ragioni che hanno imposto alcuni provvedimenti restrittivi, mal sopportano il lieve sacrificio di dover viaggiare rinunciando a certe comodità che in un Paese in guerra non sono consentite e che i fini, cui gli sforzi di tutta la Nazione tendono, non possono permettere.

Si limiterà ad esporre delle cifre. I camerati, valutandole in rapporto alle contingenze imposte dalla guerra, giudicheranno se e quanto l'Amministrazione ferroviaria sia meritevole della riconoscenza della Nazione.

È utile, anzitutto, tener presente la situazione della rete ferroviaria italiana la quale, sviluppatissima e bene attrezzata nell'Italia settentrionale, mano a mano che discende nelle regioni meridionali si assottiglia sempre più, sino a comprimersi da una parte nel semplice binario della linea pugliese e dall'altra nella strozzatura calabro-sicula. E poichè i maggiori trasporti militari hanno affluito e affluiscono sulle linee meridionali, ecco che tutto il traffico ha risentito e risente delle ridotte possibilità di transito e di smistamento imposte da tale situazione.

Passando alle cifre, rileva che dal principio della guerra a tutt'oggi la riduzione delle percorrenze dei treni viaggiatori ha raggiunto il 42 per cento; ciò vuol dire che i

treni a disposizione del pubblico son diminuiti di circa la metà. Ebbene, nonostante questa forte riduzione, anche il traffico viaggiatori, oltre quello delle merci, nei due ultimi esercizi, contrariamente a quanto si verificò durante la guerra italo-austriaca, non soltanto è aumentato, ma ha raggiunto valori mai toccati nel passato.

Infatti, nell'esercizio 1939-40 le ferrovie trasportarono 194 milioni di viaggiatori e 65 milioni di tonnellate di merci; nell'esercizio 1940-41 il numero dei viaggiatori trasportati è salito a 223 milioni e quello delle merci a 70 milioni di tonnellate. L'aumento, oltre che nella massa, si verifica anche nelle percorrenze del traffico, dato che le medie percorrenze del viaggiatore e della merce sono salite nel 1940-41, rispettivamente, a chilometri 77 ed a chilometri 302, cifra anche questa mai raggiunta nel passato, e che non solo non accenna a diminuire, ma è in continua ascesa.

Gli italiani devono convincersi che è necessario viaggiar meno, molto meno di quanto finora abbiano viaggiato. Altrimenti altre disposizioni restrittive si imporranno e ciò si ripercuoterà anche su coloro che di viaggiare hanno bisogno per necessità di lavoro, connesse alla resistenza del Paese ed alle esigenze della guerra.

Ora, se si considera che il volume totale del traffico ha avuto speciali caratteristiche di distribuzione, riversandosi anche su linee di scarsa potenzialità; se si tiene presente il notevole aumento di lavoro per provvedere alle straordinarie esigenze militari e delle industrie di guerra ed alla necessità di supplire ai trasporti interni che anteguerra si effettuavano con mezzi marittimi e camionistici, si può avere un'idea di quanto sia stato e sia gravoso e difficile il compito assolto dalle ferrovie.

Malgrado ciò e nonostante le maggiori difficoltà create dall'oscuramento degli impianti, il servizio si è svolto con soddisfacente regolarità. Soltanto quando le necessità dei trasporti militari hanno avuto carattere di assoluta urgenza, si è verificato qualche perturbamento nella regolare circolazione, perturbamento che veniva inevitabilmente a ripercuotersi anche in zone lontane da quelle impegnate. Per la trazione non si sono verificate difficoltà di sorta ed è stato possibile dare altri aiuti ai nostri alleati, sia per la consistenza del parco locomotive, il quale ha potuto disporre della maggior parte di quelle a vapore che erano state accantonate in seguito all'elettrificazione delle linee e mante-

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

nute in piena efficienza, sia perchè il parco stesso è stato continuamente e gradualmente accresciuto.

Per integrare il parco delle carrozze viaggiatori che, nonostante l'entrata in servizio in questi ultimi anni di 1200 unità, è appena sufficiente ai bisogni normali, si è cercato di utilizzare le automotrici che in un primo tempo erano state accantonate per risparmiare carburante di importazione; alcune di esse sono state infatti trasformate a metano ed altre sono state utilizzate come carrozze in treni leggeri, facendole trainare da locomotive a vapore o da elettromotrici.

Difficoltà sempre maggiori si sono incontrate invece per la deficienza dei carri merci, nonostante che in questi ultimi anni ne siano entrati in servizio circa 9 mila. E sebbene le consegne delle ordinazioni in corso avvengano con una certa regolarità, per altri 10 mila carri circa, le difficoltà non diminuiranno neppure nel futuro se, come è prevedibile, continuerà l'incremento del traffico e, aumentando i trasporti da e per l'estero, il materiale impiegato avrà un ciclo d'impiego lunghissimo. È perciò oltremodo necessario utilizzare al massimo il parco esistente, ed occorre quindi che il carico e lo scarico dei carri sia eseguito il più rapidamente possibile.

Per supplire nel miglior modo alla deficiente disponibilità del materiale, oltre ad intensificare l'utilizzazione dei carri con lo aumento del carico medio, fu esteso l'impiego di altri mezzi sussidiari. È avvenuto così che le Ferrovie, per una più razionale distribuzione di compiti, si sono associate altri mezzi (automobilistici, fluviali ed a trazione animale) in prolungamento ed anche parallelamente ai loro stessi servizi, ottenendo il risultato voluto di alleggerire il traffico ferroviario e di aumentare la disponibilità dei carri. Con tali provvedimenti si riuscì a contenere entro limiti tollerabili la sproporzione fra domanda e possibilità di trasporto. Al tempo stesso fu ritenuto necessario di stabilire una più severa disciplina dei trasporti per il pubblico, per ottenere da questo un efficace concorso al miglioramento nella utilizzazione dei mezzi. È da tenersi presente che i trasporti militari e quelli interessanti le industrie belliche, hanno la precedenza assoluta e che sono assicurati, con tradotte appositamente predisposte, anche i trasporti che interessano l'alimentazione del Paese, in base ad un programma che viene compilato d'accordo con la Direzione generale dell'alimentazione. In aggiunta ed in rela-

zione ai provvedimenti già attuati nel 1940-41, e di cui ha fatta una chiara ed esauriente esposizione il Relatore Maffezzoli, nel corrente esercizio, e precisamente nel dicembre scorso, vennero attuate limitazioni nelle spedizioni dei bagagli, accettando soltanto i bagagli veri e propri e quelle merci che di regola presentano carattere di particolare urgenza. Anche l'accettazione delle merci a grande velocità con acceleramento fu limitata; e per la piccola velocità venne fissato il limite di peso non superiore a 100 chilogrammi e di una sola spedizione giornaliera dallo stesso mittente allo stesso destinatario, escludendo da tale limitazione determinate merci o quelle interessanti fabbricazioni di guerra, oppure generi di approvvigionamento della popolazione civile e poche altre merci di carattere speciale. Questo provvedimento ha fatto conseguire il notevole vantaggio di ridurre da 3600 a 2600 circa i carri giornalmente caricati con merci a collettame.

In contrapposto ai provvedimenti restrittivi adottati per il trasporto merci e viaggiatori, l'Amministrazione ha contribuito con tutte le sue possibilità a frenare l'aumento dei prezzi, mantenendo in vigore le riduzioni di tariffa già concesse ed accordandone altre. Per volere del Duce — com'è noto — dal 1^o febbraio scorso è stata concessa, sulle tariffe già basse per il trasporto di derrate alimentari, la riduzione del 25 per cento, riduzione portata al 50 per cento dal 1^o marzo. Ciò che importa una diminuzione di introito di circa 600 milioni all'anno.

Per corrispondere alla intensificazione del traffico, la consistenza numerica del personale fu gradatamente aumentata con nuove assunzioni, le quali dall'inizio della guerra ad oggi hanno raggiunto quasi i 30 mila nuovi agenti.

Tali assunzioni sono state però contenute entro i limiti dello stretto indispensabile, ricorrendo di preferenza all'appalto di alcuni servizi complementari ed alla riutilizzazione di agenti in pensione, in modo da assicurare nell'immediato dopoguerra una sufficiente disponibilità di posti per i combattenti.

Tutto il personale ha intensificato le proprie prestazioni con speciali turni di servizio e prolungando gli orari giornalieri di lavoro.

Complessivamente, rispetto al 1940-41, nell'esercizio in corso la spesa per il personale ha raggiunto la cifra di 2 miliardi e 685 milioni con un aumento di 517 milioni.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Per quanto riguarda i lavori effettuati nell'anno 1940 per il potenziamento della rete, sono state eseguite opere per una somma complessiva di 816 milioni.

Questo, per sommi capi, è quanto è stato fatto dall'Amministrazione ferroviaria. Aggiunge che, per il futuro, tutto è stato già predisposto per migliorare e potenziare maggiormente la rete e per l'aumento del materiale mobile. Per il raggiungimento di questi scopi ha ritenuto necessario sin da ora provvedere ai fondi che occorreranno, accantonando annualmente le somme di cui è possibile disporre in base ai risultati della gestione.

Nonostante tutte queste maggiori spese ed i minori introiti verificatisi a seguito delle riduzioni tariffarie concesse e per i provvedimenti restrittivi adottati nei riguardi del pubblico viaggiante, i risultati finanziari del bilancio sono soddisfacenti.

Nell'esercizio 1940-41 l'utile è stato quasi doppio di quello avutosi nell'esercizio precedente, raggiungendo la cifra di un miliardo di lire e nell'esercizio in corso, dati i risultati dei primi nove mesi, è da ritenersi fondatamente che si raggiungerà un utile presso a poco uguale.

Per l'esercizio 1942-43, malgrado questi favorevoli precedenti, la prudenza consiglia di prevedere un bilancio in pareggio, soprattutto perchè, in un periodo in cui possono verificarsi circostanze sfavorevoli e imprevedibili, è opportuno conservare al bilancio la necessaria elasticità.

Prima di passare ad altra Amministrazione, ritiene doveroso ricordare l'attività della Milizia Ferroviaria.

Dai servizi di istituto alla protezione delle linee, dalla tutela delle cose alle prestazioni interessanti il pubblico viaggiante, dalla repressione degli abusi nei trasporti di generi contingentati alla sorveglianza degli impianti, le Camicie Nere ferroviarie hanno reso preziosi servizi all'Amministrazione.

Senza trascurare le esercitazioni a carattere militare, atte a sempre meglio temprarne lo spirito ed il fisico, esse, in Patria, nelle nuove terre occupate e nelle zone più a contatto con la guerra hanno riconfermato le loro tradizioni di attaccamento al dovere, di spirito di disciplina e di abnegazione.

Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. — Lo stato di guerra con le sue molteplici ripercussioni ha fatto sentire i suoi effetti anche sui servizi in concessione e particolarmente sulle ferrovie esercitate dall'industria privata.

Queste ferrovie, che già prima della guerra avevano risentito sensibilmente della concorrenza automobilistica, non presentando condizioni paragonabili alla grande azienda statale, non hanno la possibilità di operare compensazioni di materiale rotabile nè di redditi, sono distribuite fra molteplici aziende, in maggior parte dissestate, ed hanno brevi sviluppi, con attrezzature tecniche inadeguate agli attuali bisogni.

È vero che le limitazioni imposte ai trasporti su strada hanno fatto rifluire sulla rotaia molto del traffico già perduto ed anche del traffico nuovo, ma non sempre l'aumento degli introiti ha potuto bilanciare l'aumento delle spese di esercizio. Nel complesso, quindi, salvo che per le più importanti Società, le ferrovie concesse richiedono una vigile attenta cura ed aiuti finanziari adeguati.

Ad ogni modo esse, pur dibattendosi fra difficoltà di vario genere, hanno reso servizi preziosissimi e si sono dimostrate di grande utilità in questi due anni di guerra, tant'è che parecchie di quelle linee che erano state disarmate o il cui esercizio era stato sospeso, per far posto agli autotrasporti, sono state riattivate.

Osserva, a questo proposito, che tutta la rete ferroviaria costituisce la base più sicura per i trasporti in grandi masse di persone e di materiali e rappresenta quindi un elemento di fondamentale importanza per il Paese, specialmente in tempo di guerra. Ciò deve indurre a considerare con molta cautela e ponderazione le proposte che di tanto in tanto vengono presentate per la sostituzione di tronchi ferroviari con servizi automobilistici.

Il campo nel quale si è maggiormente inciso con riduzioni in questo speciale periodo di emergenza è stato quello dei trasporti pubblici e privati su strada. Assicura, però, che ogni riduzione o soppressione di linee è stata vagliata, studiata, esaminata sempre con la massima attenzione, mai perdendo di vista gli interessi delle aziende o dei singoli. Ma quando i mali si chiamano: nafta, benzina, oli, gomme, i provvedimenti restrittivi sono purtroppo inevitabili.

Qualche maggiore larghezza è stata tuttavia consentita ai trasporti su strada, specie in un primo tempo, quando questi si sono trasformati per l'uso dei carburanti autarchici o di forze motrici nazionali.

L'impiego del metano è stato autorizzato, per evidenti ragioni di economia di trasporto, limitatamente a quelle regioni in cui risiedono centri di produzione o in quelle limi-

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

trofe, come la Liguria, il Piemonte, l'Emilia, il Veneto, la Lombardia, la Toscana e parte dell'Umbria, del Lazio e della Campania. A queste zone altre se ne potranno aggiungere qualora la ricerca, che si stanno svolgendo con un ritmo intenso su tutto il territorio nazionale, diano risultati favorevoli.

Com'è noto, l'uso del metano nell'autotrazione è tutelato tanto nel campo tecnico quanto in quello economico. Sono infatti dovuti agli studi dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione i provvedimenti emanati per assicurare l'incolumità delle persone e le nuove norme che consentono l'impiego di bombole leggere aventi però tutti i requisiti di sicurezza.

Le riduzioni, nella imponente rete dei pubblici servizi automobilistici di linea, sono state attuate in base al concetto di sopprimere ogni servizio tra località che fossero già servite da mezzi su rotaia: ferrovie e tramvie extraurbane. Sono stati inoltre soppressi integralmente i servizi nei giorni festivi, i servizi turistici ed è stato fatto divieto di effettuare corse bis, salvo casi di riconosciuta necessità. Contemporaneamente, per dare il maggiore sviluppo possibile alla trazione elettrica, si è stabilito l'obbligo di trasformazione ad accumulatori degli autocarri destinati a speciali servizi urbani.

Il complesso dei provvedimenti adottati in perfetta collaborazione con il Ministero delle corporazioni, per le assegnazioni dei carburanti e delle gomme, ha garantito finora, e speriamo possa garantirla anche per l'avvenire, la continuazione dei pubblici servizi automobilistici indispensabili per quelle zone che non possono disporre di trasporti ferroviari.

Intanto vengono intensificati gli studi per un più largo impiego dei cosiddetti « carburanti solidi » per l'alimentazione dei gassogeni, trasformazioni che saranno riprese, con un ritmo accelerato, non appena si avrà più larga disponibilità di alcuni materiali.

L'organizzazione dei trasporti stradali per il dopoguerra è intimamente legata all'indirizzo della nuova produzione degli automezzi. La quale, tanto in Italia quanto in Germania, inquadrata in pochi tipi definiti in vista delle necessità di sfruttamento, si va ormai perfezionando ed organizzando sempre meglio; di modo che i veicoli già in circolazione vengono adattandosi, per l'impiego di carburanti e combustibili, secondo una visione di insieme non solo contingente,

ma di avvenire, in relazione all'assetto economico della nuova Europa.

Per quanto si riferisce alla grandiosa politica di navigazione interna che si va facendo in Europa, s'impone per noi la necessità di allungare il passo per recuperare il tempo perduto.

In questo particolare settore, per le condizioni sfavorevoli in cui si trova il nostro Paese, non sarà certo possibile rivaleggiare con le Nazioni del centro europeo; ma laddove sia possibile, impegneremo tutta la genialità del lavoro italiano per arricchire la nostra rete di trasporti di nuove vie interne.

Poste, telegrafi e telefoni. — I servizi delle poste, dei telegrafi e dei telefoni hanno subito vicende analoghe a quelle delle ferrovie, perchè anche su di essi si sono ripercosse, nello stesso senso, le vicende della guerra.

Infatti, anche nel settore di queste comunicazioni, nonostante la sospensione di alcuni servizi nel campo internazionale, in dipendenza dello scoppio delle ostilità, si è verificato un sensibilissimo aumento del traffico dovuto sia alle nuove esigenze delle Autorità militari e civili, sia, e soprattutto, alla corrispondenza che in gran copia si svolge fra i richiamati alle armi e le loro famiglie.

Si pensi che le sole cartoline, spedite in esenzione di tassa, dai mobilitati, raggiungono il numero di 40 milioni al mese.

Ma oltre che all'intensificazione del traffico, l'Amministrazione delle poste e dei telegrafi deve, da qualche anno, far fronte a nuovi compiti di vasta mole e di evidente delicatezza. Accenna ai più importanti, quali il pagamento delle pensioni ed assicurazioni sociali ed il pagamento degli assegni alle famiglie dei richiamati.

Si calcola che questi pagamenti nell'anno 1941 raggiunsero complessivamente la cifra di circa 11 miliardi, di cui lire 8 miliardi e mezzo per sussidi alle famiglie dei richiamati ed il resto per conto dell'Istituto fascista della previdenza sociale. E, se si considera che essi sono normalmente di importi assai modesti, si avrà un'idea chiara dell'enorme aggravio di lavoro che, per effetto dei nuovi servizi, si è verificato nell'Amministrazione postale telegrafica.

Nè è da tacere il fatto che la necessità di assicurare l'esercizio della censura delle corrispondenze ha inevitabilmente determinato un maggior lavoro per l'Amministrazione ed un rallentamento nel corso delle medesime.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

All'intensificazione del traffico ed all'estensione dei compiti hanno fatto riscontro alcune circostanze che hanno concorso ad aumentare le difficoltà che l'Amministrazione ha dovuto superare per mantenere la normalità nella circolazione della corrispondenza.

E invero gravi preoccupazioni ed imbarazzi ha provocato il fatto che numerosi agenti sono stati sottratti all'Amministrazione, perchè richiamati alle armi o destinati alla Posta Militare o comandati in Albania o nelle nuove provincie.

Il camerata Bernocco, nella sua accurata relazione, mettendo in rilievo questa circostanza, ha fatto notare che il numero di tali agenti costituisce una percentuale di oltre il 21 per cento del personale che era in servizio alla vigilia della guerra. Alla sostituzione di essi si è provveduto, con gravi difficoltà, mediante l'assunzione fra i mobilitati civili, di nuovi elementi.

Questi nuovi assunti, dopo un breve periodo di addestramento, hanno potuto essere impiegati nelle operazioni più semplici, ma non possono essere applicati ai delicati servizi a danaro, a quelli contabili e agli apparati telegrafici celeri, in uso nei grandi uffici.

Difficoltà non minori si sono dovute superare per mantenere in efficienza i servizi delle 12.000 ricevitorie che minacciavano di essere compromessi sempre a causa del richiamo di personale alle armi.

L'Amministrazione, però, è riuscita a fronteggiare le gravi maggiori esigenze e le numerose difficoltà sopra prospettate: tale risultato ha potuto raggiungere soprattutto per l'abnegazione dimostrata dal personale tutto che non di rado ha prestato servizio fino a raggiungere anche le 12 ore giornaliera.

Naturalmente, alcune limitazioni nei servizi si sono dovute adottare, ma esse sono state studiate in guisa da non riuscire pregiudizievoli alla gran massa del pubblico, ed anzi sono state attuate appunto nell'intento di agevolare i servizi di cui il pubblico maggiormente usufruisce.

Non si sofferma sui singoli provvedimenti adottati perchè sono generalmente noti; alcuni, poi, hanno avuto durata limitata, come quelli, ad esempio, presi per contenere la corrispondenza postale e telegrafica nel periodo delle feste natalizie e pasquali.

Riduzioni ben più sostanziali sono state apportate ai servizi postali e telegrafici in altri Stati belligeranti. Ad esse però dovrebbe necessariamente arrivarsi se la rarefazione del personale e specialmente di quello esecutivo

dovesse ulteriormente accentuarsi. Infatti a questa diminuzione del personale si è fatto finora fronte mediante l'estensione dell'impiego del personale femminile, l'abbassamento dei limiti di età per i fattorini e la dichiarazione di mobilitazione civile dei servizi, che si è resa necessaria ad evitare l'esodo volontario di buoni elementi, allettati da altre redditizie occupazioni.

Ma se alcuni servizi hanno subito limitazioni, altri, e soprattutto quelli a danaro, hanno avuto un notevole sviluppo.

Vuole qui, in primo luogo, accennare a quello delle Casse di risparmio presso le quali la cifra dei depositi è in continua rilevante ascesa. Infatti, dal raffronto del movimento dei capitali effettuati nell'anno 1941 con quello dell'anno precedente, risultano maggiori depositi per 4272 milioni di lire e maggiori rimborsi per soli 337 milioni; donde un incremento di 3935 milioni di lire. Il credito per depositi e per buoni postali ha raggiunto la imponente cifra di 46 miliardi.

Se si abbia presente che i depositi sono fatti in genere da piccoli risparmiatori e soprattutto da contadini, operai, modesti impiegati, si vede come questa cifra assuma il più alto significato morale, in quanto si presenta come la più viva e tangibile manifestazione della fede incrollabile che questo magnifico popolo di lavoratori ripone nell'avvenire del nostro Paese, che dalla vittoria immancabile dell'Asse sarà redento da ogni servitù economica e vedrà schiudersi nuovi vasti campi di lavoro e nuove vie sicure di progresso civile. (*Applausi*).

Pur fra le difficoltà del momento, l'Amministrazione segue con attenzione il miglioramento della propria attrezzatura tecnica e della sistemazione degli uffici.

A conclusione di questi brevi cenni sull'andamento dei servizi dell'Amministrazione postale e telegrafica, esporrà sinteticamente la situazione finanziaria di essa, quale risulta dal Bilancio di previsione sottoposto all'approvazione della Camera.

È superfluo dire che nel formare il preventivo si è tenuto conto dei risultati dell'esercizio scorso e delle necessità nuove che si profilano.

L'esercizio finanziario 1940-41 ha presentato un avanzo che, superando notevolmente la previsione, ha raggiunto la cifra di 228 milioni di lire, nonostante che la gestione dei telegrafi sia risultata passiva per oltre 84 milioni e mezzo di lire. Dai dati finora raccolti per l'esercizio in corso, si può trarre la convinzione che anche in questo

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

esercizio si avrà un avanzo non inferiore a quello dell'esercizio 1940-41.

Per l'esercizio 1942-43 si prevedono maggiori entrate e maggiori spese e come risultato un maggiore avanzo di 35 milioni di lire.

Il bilancio speciale di previsione della Azienda di Stato per i servizi telefonici presenta un avanzo netto di oltre un milione di lire che è stato calcolato molto prudentemente, nonostante che i risultati finanziari dello scorso e del corrente esercizio, autorizzassero una previsione migliore.

Riassumendo, può affermarsi che l'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, superando le gravi difficoltà del momento, si è dimostrata all'altezza dei suoi compiti e può altresì assicurare che nulla sarà risparmiato affinché essa continui a corrispondere nel miglior modo, alle esigenze della Nazione in guerra. (*Applausi*).

Marina mercantile. — Passa poi alla Marina mercantile, alla silenziosa protagonista di un magnifico poema epico di questa guerra. (*Applausi*).

L'attuale conflitto, che ha per teatro il mondo, ha posto, sin dai primi giorni, la nostra Marina mercantile in primissima linea, rivelando le salde, tradizionali virtù marinare e l'intrepido eroismo dei suoi equipaggi.

Questo biennio di guerra da noi duramente combattuta contro la maggior parte delle forze della più grande Marina del mondo e che sul mare ha trovato il suo campo di battaglia più insidioso, più eroico, più vitale, ha messo in piena luce la grande importanza che ha la Marina mercantile per il nostro Paese, che dal mare deve ricevere i principali elementi di vita e che nelle comunicazioni marittime ha le sue uniche vie di rifornimento per la quarta sponda.

Continui affondamenti di navi mercantili e ridotta utilizzazione di quelle rimaste in esercizio, hanno necessariamente costretto tutti i Paesi a disciplinare l'esercizio del materiale nautico nel tentativo di potere almeno garantire i trasporti essenziali. Anche Marine che vantavano propositi egemonici, come quelle dell'Inghilterra e degli Stati Uniti, e che mantenevano, in periodo normale, sotto le proprie bandiere, vastissimi complessi di naviglio, non hanno potuto sfuggire a tale sorte.

E poichè quello che per noi oggi conta soprattutto è di durare per vincere e tutti i nostri sforzi, i nostri propositi, la nostra volontà, devono essere tesi mai perdendo di vista questo sacro assioma, pur preparandoci a far fronte ai problemi del dopoguerra,

si sono presi provvedimenti che ci assicurano di durare su quel mare che diverrà la tomba dell'egemonia anglo-sassone.

Fra gli altri, il provvedimento più importante è quello riguardante la costruzione, la trasformazione e la riparazione di navi mercantili e di galleggianti, di cui al Regio decreto-legge 6 febbraio ultimo scorso. Con tale decreto sono stati conferiti al Ministro delle comunicazioni le facoltà necessarie per fronteggiare ogni esigenza che possa manifestarsi in questo campo, così da poter guardare all'avvenire con tranquillità e con la certezza di superare qualsiasi evenienza.

A 20 milioni circa di tonnellate lorde ascendono le perdite dei trasporti marittimi degli anglo-americani e di quelli da essi controllati. La gravità di queste perdite, verificatesi in 30 mesi soltanto, appare tanto più evidente se si pensa che nei 52 mesi del conflitto dell'altra guerra mondiale, solo 12 milioni e mezzo circa di tonnellate lorde di naviglio mercantile, compreso quello neutrale, andarono perdute per cause belliche.

In conseguenza di questa enorme rarefazione di volume di stiva, evidentemente non compensata dalle nuove costruzioni, i prezzi del materiale nuovo ed usato ed i noli nei pochissimi mercati liberi, non ancora sottoposti a quotazioni di imperio, hanno raggiunto altissime vette. Basti pensare ai 68 dollari e mezzo quotati oggi dal Plata a Lisbona per una tonnellata di cereali, in confronto ai 5 dollari circa che si pagavano nel settore Plata-nord Europa, ancora in agosto 1939!

Questa enorme contrazione verificatasi nella offerta mondiale di volume di stiva, ha messo all'ordine del giorno, con particolare carattere di urgenza, quello che ha sempre costituito il problema centrale dello armamento: ricostruire la flotta. E ciò non solo in vista della continuazione del conflitto, ma anche delle necessità del dopoguerra, quando cioè le ricostruzioni dell'economia mondiale esigeranno ingenti e solleciti trasporti di materie prime e di prodotti finiti.

Il problema di una tempestiva ed adeguata ricostituzione del naviglio è reso più evidente anche dal fatto che il materiale che ci rimarrà alla fine del conflitto e quello che ci verrà assegnato in conto riparazioni, sarà indubbiamente di menomata capacità di rendimento. Ciò non soltanto perchè il naviglio ancora galleggiante sarà logorato dall'uso, ma anche perchè oggi nelle costruzioni, per ovvie ragioni, si bada più alla quantità che alla qualità.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

È naturale che il problema della ricostruzione del naviglio mercantile comporti aspetti finanziari e tecnici di relevantissima importanza. Comunque, tale problema è attentamente studiato dal Governo Fascista il quale, mentre ha già emanato i provvedimenti necessari a vincolare al reimpiego in nuove costruzioni o in acquisti all'estero gli indennizzi pagati agli armatori, provvederà a facilitare le ordinazioni di naviglio.

E da tenersi presente però il fatto che il rinnovamento di esso non potrà praticamente derivare che da nuove costruzioni dato che in tutti i Paesi, belligeranti o no, sono entrati in vigore divieti di vendita di naviglio ad armatori esteri.

Il massimo sforzo dunque dovrà essere fatto dai nostri cantieri. E pur senza diffondersi in particolari, può assicurare che ci stiamo attrezzando e preparando per ben fronteggiare le esigenze.

Nei programmi che sono stati accuratamente studiati, si è cercato di contemperare le diverse esigenze sia per quanto si riferisce alla portata delle navi, sia per quanto riguarda la loro qualità, dato che, se è necessario colmare sollecitamente i vuoti, non bisogna dimenticare che il naviglio che sopravviverà nel dopoguerra dovrà essere gestito in una rinnovata concorrenza con bandiere che risulteranno più forti. Pertanto, pure cercando di ridurre al minimo il periodo intercorrente fra l'impostazione, il varo e l'allestimento, sarà posta ogni cura perchè l'efficienza delle nuove unità non sia pregiudicata.

La lucida relazione sul bilancio presentata dal camerata Pala è più che esauriente nei riguardi della Marina mercantile e ciò esime il Ministro dall'indugiare ancora sui vari problemi che la riguardano.

Dirà soltanto che la Marina mercantile italiana dovrà essere adeguata alla funzione che la vittoria ci affiderà nello spazio vitale a noi destinato ed in tutto il bacino mediterraneo. Solo col possesso di una grande marina noi potremo risolvere in nostro favore i problemi che si presenteranno a guerra finita e potremo avere parte preponderante nei traffici marittimi.

Per gestire questa grande marina noi disponiamo già di armatori e di equipaggi perfettamente addestrati, provatissimi per il largo contributo di sangue offerto alla Patria in guerra, pieni di entusiasmo e di amor patrio.

Innumerevoli sono state le prove di abnegazione e di attaccamento al dovere, date

dai nostri marinai senza stelletta che, con largo olocausto di vite e ben 1200 decorazioni al valore, già concesse, testimoniano il loro ardimento ed il loro eroismo.

Volumi interi potrebbero essere scritti sugli eroismi individuali e collettivi dei nostri marittimi, da quelli che hanno messo la vita a disposizione della Patria in armi, a coloro che, tagliati fuori dalla dichiarazione di guerra, ed internati o imprigionati, subiscono, con indomita fierezza, le angherie ed i soprusi di un nemico che, dai rantoli della agonia, trae le ultime forze per maggiormente inferire. (*Applausi*).

La Marina mercantile italiana, dagli Stati maggiori ai più umili marittimi, dai lavoratori portuali alle Camicie Nere della Milizia portuaria, merita davvero la riconoscenza del popolo italiano.

La materia di cui si occupa e di cui ha parlato non consente certo digressioni alate; ma è tutta pervasa da un'intima poesia. Il progresso che si manifesta nello scambio sempre più rapido ed incessante di idee, di uomini e di cose, trova nelle comunicazioni l'alimento più vitale per gli sviluppi del lavoro come per le affermazioni della cultura. E la guerra che sembra talvolta segnare una battuta di arresto nell'economia, mentre spinge fino allo spasimo l'uso dei mezzi esistenti, ne accelera pure il perfezionamento, riconsegnandoli poi, col seme di ulteriori conquiste, alla vita civile.

L'aviazione e la radio, che in questo conflitto di continenti e di imperi, rappresentano mezzi di effetti giganteschi, superiori ad ogni più ardita previsione, saranno mature più tardi per applicazioni ed estesi servizi civili, di cui forse non siamo ancora in grado di misurare la portata.

La stretta coordinazione di sforzi, oggi in atto, tra i vari mezzi di trasporto sotto un controllo unitario, schiude la via a fruttuose collaborazioni, prima nemmeno tentate; getta spiragli di vivida luce su possibilità di lavoro che altrimenti sarebbero rimaste inesplorate.

Tutta l'esperienza di questi anni duri, fatta sotto l'assillo di necessità imperiose ed immediate, sarà preziosa quando si tratterà di far vivere, per i bisogni civili, i vari mezzi nelle loro piene possibilità, in quanto permetterà di ben precisare il campo di convenienza economica di ognuno: ferrovia, automobile, navigazione interna, aviazione civile, non solo e non tanto nel quadro degli interessi nazionali, ma nell'ampia cornice del nuovo ordine europeo.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Affinchè quest'ordine veramente si realizzi, occorre predisporre in tempo un'organica disciplina delle comunicazioni con spirito continentale, premessa fondamentale per una reale solidarietà economica dell'Europa.

Si tratta di proiettare in uno spazio più vasto quei principi vitali di disciplina che l'esperienza nazionale ci ha insegnati, soprattutto con le drastiche esigenze della guerra.

Ora se ci eleviamo a guardare nelle sue linee maestre e nel suo insieme il lavoro concorde di ferrovie principali e secondarie, di navi grandi e piccole, sui mari e nelle acque interne, di autotrasporti per merci e viaggiatori, di tranvie, filovie e funivie, di corrispondenze che si moltiplicano anche per le vie dei cieli e sulle onde della radio, sentiamo che pure la tecnica sconfinata delle comunicazioni ha la sua profonda poesia. La lotta vittoriosa dell'uomo contro lo spazio è motivo di un poema che ogni giorno ed ogni ora è scritto, non da un pensatore solitario ma da un compatto esercito di lavoratori magnifici. A questi lavoratori fra i quali vuole in particolar modo segnalare i tre Sottosegretari di Stato alle ferrovie, alla Marina mercantile e alle poste e telegrafi, (*Applausi*), desidera esprimere il suo elogio ed il suo convincimento che, per quanto difficili possano essere le ulteriori prove che ci attendono, lavoratori e militi in linea, con lo stesso cuore e con lo spirito indomabile dei nostri Combattenti, fieri di lottare agli ordini del Duce, per la completa redenzione dell'Europa, sapranno affrontarle con sereno coraggio e con la certezza della Vittoria.

E la vittoria dell'Italia fascista segnerà anche il trionfo dei trasporti e delle comunicazioni. (*Vivissimi, prolungati applausi*).

PRESIDENTE pone in discussione i capitoli del bilancio e gli articoli del disegno di legge.

(*Sono approvati*).

Dichiara approvato il disegno di legge. (*Vedi Allegato*).

Discussione del disegno di legge: Conti consuntivi dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per gli esercizi finanziari 1936-37 e 1937-38. (1517)

PRESIDENTE dichiara aperta la discussione generale.

BRUCHI, *Relatore*, si rimette alla relazione scritta.

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli.

(*Sono approvati*).

Dichiara approvato il disegno di legge. (*Vedi Allegato*).

Discussione del disegno di legge: Conti consuntivi dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per gli esercizi finanziari 1936-37 e 1937-38. (1518)

PRESIDENTE dichiara aperta la discussione generale.

SPINELLI DOMENICO, *Relatore*, si rimette alla relazione scritta.

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli.

(*Sono approvati*).

Dichiara approvato il disegno di legge. (*Vedi Allegato*).

Discussione del disegno di legge: Conti consuntivi dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per gli esercizi finanziari 1936-37 e 1937-38. (1519)

PRESIDENTE dichiara aperta la discussione generale.

GUZZELONI, *Relatore*, si rimette alla relazione scritta.

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli.

(*Sono approvati*).

Dichiara approvato il disegno di legge. (*Vedi Allegato*).

L'adunanza termina alle 9.50.

ALLEGATO

TESTO DEI DISEGNI DI LEGGE APPROVATI

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1942-XX al 30 giugno 1943-XXI. (1767)

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 1942-XX al 30 giugno 1943-XXI, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

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 1942-XX al 30 giugno 1943-XXI, ai termini del Regio decreto-legge 23 aprile 1925-III, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926-IV, n. 597, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 1).

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 1942-XX al 30 giugno 1943-XXI, ai termini del Regio decreto-legge 14 giugno 1925-III, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926-IV, n. 562, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 2).

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 1942-XX al 30 giugno 1943-XXI, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 3).

ART. 5.

L'ammontare del Fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1942-43, in lire 900,000,000.

Conti consuntivi dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per gli esercizi finanziari 1936-37 e 1937-38. (1517)

ESERCIZIO 1936-37.

ART. 1.

Le entrate ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi, accertate nell'esercizio finanziario 1936-37 per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, come risulta dal conto consuntivo dell'Amministrazione stessa, allegato al rendiconto del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario predetto, in L. 1,113,195,637.89 delle quali furono riscosse » 1,051,067,551.77

e rimasero da riscuotere L. 62,128,086.12

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

ART. 2.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione predetta, accertate nell'esercizio finanziario 1936-37, per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite in . . . L. 1,113,195,637.89
 delle quali furono pagate . . . » 826,977,073.63
 e rimasero da pagare . L. 286,218,564.26

ART. 3.

Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1935-1936, restano determinate, in . . . L. 84,192,280.95
 delle quali furono riscosse . . . » 72,069,927.53
 e rimasero da riscuotere L. 12,122,353.42

ART. 4.

Le spese rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1935-36, restano determinate in L. 354,663,503.42
 delle quali furono pagate » 240,537,455.76
 e rimasero da pagare . . L. 114,126,047.66

ART. 5.

I resti attivi alla chiusura dell'esercizio 1936-37 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dell'esercizio 1936-37 (articolo 1) . . . L. 62,128,086.12
 Somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi precedenti (articolo 3) . . . » 12,122,353.42
 Resti attivi al 30 giugno 1937. . . . L. 74,250,439.54

ART. 6.

I resti passivi alla chiusura dell'esercizio 1936-37 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dell'esercizio 1936-37 (articolo 2) L. 286,218,564.26
 Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (articolo 4) . . . » 114,126,047.66
 Resti passivi al 30 giugno 1937. . . . L. 400,344,611.92

ESERCIZIO 1937-38.

ART. 7.

Le entrate ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi, accertate nell'esercizio finanziario 1937-38, per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, come risulta dal conto consuntivo dell'Amministrazione stessa, allegato al rendiconto del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario predetto in . . . L. 1,151,103,762.31
 delle quali furono riscosse . . . » 1,071,700,013.11
 e rimasero da riscuotere L. 79,403,749.20

ART. 8.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione predetta, accertate nell'esercizio finanziario 1937-38 per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite in . . . L. 1,151,103,762.31
 delle quali furono pagate . . . » 836,513,246.41
 e rimasero da pagare . L. 314,590,515.90

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

ART. 9.

Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1936-1937, restano determinate, in L. 74,250,439.54
 delle quali furono riscosse » 69,249,230.19
 e rimasero da riscuotere L. 5,001,209.35

ART. 10.

Le spese rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio finanziario 1936-37, restano determinate in L. 400,344,611.92
 delle quali furono pagate » 277,401,830.26
 e rimasero da pagare . L. 122,942,781.66

ART. 11.

I resti attivi alla chiusura dell'esercizio 1937-38 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dell'esercizio 1937-38 (articolo 7) L. 79,403,749.20
 Somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi precedenti (articolo 9) » 5,001,209.35

Resti attivi al 30 giugno 1938 L. 84,404,958.55

ART. 12.

I resti passivi alla chiusura dell'esercizio 1937-38 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dell'esercizio 1937-38 (articolo 8) L. 314,590,515.90
 Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (articolo 10) » 122,942,781.66

Resti passivi al 30 giugno 1938 L. 437,533,297.56

Conti consuntivi dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per gli esercizi finanziari 1936-37 e 1937-38. (1518)

ESERCIZIO 1936-37.

ART. 1.

Le entrate ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, accertate nello esercizio finanziario 1936-37 per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, come risulta dal conto consuntivo dell'Amministrazione stessa, allegato al rendiconto del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio predetto, in . . . L. 165,008,194.70
 delle quali furono riscosse » 128,670,416.40

e rimasero da riscuotere L. 36,337,778.30

ART. 2.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione predetta, accertate nell'esercizio finanziario 1936-37, per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite in L. 165,008,194.70
 delle quali furono pagate » 44,718,725.25

e rimasero da pagare . L. 120,289,469.45

ART. 3.

Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1935-1936 restano determinate in L. 49,998,620.30
 delle quali furono riscosse » 49,210,441.10

e rimasero da riscuotere L. 788,179.20

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

ART. 4.

Le spese rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1935-36 restano determinate in . L. 153,123,475.49
 delle quali furono pagate » 84,306,982.25
 e rimasero da pagare . L. 68,816,493.24

ART. 5.

I resti attivi alla chiusura dell'esercizio 1936-37 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dell'esercizio 1936-37 (articolo 1) L. 36,337,778.30
 Somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi precedenti (articolo 3) » 788,179.20
 Resti attivi al 30 giugno 1937 L. 37,125,957.50

ART. 6.

I resti passivi alla chiusura dell'esercizio 1936-37 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dell'esercizio 1936-37 (articolo 2) L. 120,289,469.45
 Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (articolo 4) » 68,816,493.24
 Resti passivi al 30 giugno 1937 L. 189,105,962.69

ESERCIZIO 1937-38.

ART. 7.

Le entrate ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Azienda di Stato per i servizi tele-

fonici, accertate nell'esercizio finanziario 1937-1938 per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, come risulta dal conto consuntivo della Amministrazione stessa, allegato al rendiconto del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio predetto, in . . . L. 196,141,759.37
 delle quali furono riscosse » 157,535,858.72
 e rimasero da riscuotere L. 38,605,900.65

ART. 8.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione predetta, accertate nell'esercizio finanziario 1937-38 per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite in L. 196,141,759.37
 delle quali furono pagate » 34,777,502.65
 e rimasero da pagare . L. 161,364,256.72

ART. 9.

Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1936-1937, restano determinate in L. 37,125,957.50
 delle quali furono riscosse » 36,060,697.50
 e rimasero da riscuotere L. 1,065,260 —

ART. 10.

Le spese rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1936-37 restano determinate in . L. 189,105,962.69
 delle quali furono pagate » 170,086,335.17
 e rimasero da pagare . L. 19,019,627.52

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

ART. 11.

I resti attivi alla chiusura dell'esercizio 1937-38 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere per la competenza propria dell'esercizio 1937-38 (articolo 7)	L.	38,605,900.65
Somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi precedenti (articolo 9)	»	1,065,260 —

Resti attivi al 30 giugno 1938	L.	<u>39,671,160.65</u>
------------------------------------------	----	----------------------

ART. 12.

I resti passivi alla chiusura dell'esercizio 1937-38 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dell'esercizio 1937-38 (articolo 8)	L.	161,364,256.72
Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (articolo 10)	»	19,019,627.52

Resti passivi al 30 giugno 1938	L.	<u>180,383,884.24</u>
-------------------------------------------	----	-----------------------

Conti consuntivi dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per gli esercizi finanziari 1936-37 e 1937-38. (1519)

ESERCIZIO 1936-37.

ART. 1.

Le entrate ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, comprese quelle delle gestioni speciali ed autonome, accertate nell'esercizio finanziario 1936-37, per la competenza propria

dell'esercizio medesimo, sono stabilite, come risulta dal conto consuntivo dell'Amministrazione stessa, allegato al rendiconto del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio predetto, in L. 13,995,132,928.18
delle quali furono riscosse » 13,164,637,980.12
e rimasero da riscuotere. L. 830,494,948.06

ART. 2.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione predetta, accertate nell'esercizio finanziario 1936-37, per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite in L. 13,995,132,928.18
delle quali furono pagate » 12,890,461,922.16
e rimasero da pagare. L. 1,104,671,006.02

ART. 3.

Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1935-1936, restano determinate in L. 1,869,451,957.74
delle quali furono riscosse » 758,200,053.73
e rimasero da riscuotere. L. 1,111,251,904.01

ART. 4.

Le spese rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1935-36 restano determinate in L. 2,063,695,904 —
delle quali furono pagate » 982,066,583.39
e rimasero da pagare . L. 1,081,629,320.61

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

ART. 5.

I resti attivi alla chiusura dell'esercizio 1936-37 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere per la competenza propria dell'esercizio 1936-37 (articolo 1)	L.	830,494,948.06
-----------------------------------------------------------------------------------------------------	----	----------------

Somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi precedenti (articolo 3)	»	1,111,251,904,01
------------------------------------------------------------------------------------------	---	------------------

Resti attivi al 30 giugno 1937	L.	1,941,746,852.07
------------------------------------------	----	------------------

ART. 6.

I resti passivi alla chiusura dell'esercizio 1936-37 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dell'esercizio 1936-37 (articolo 2) L.	1,104,671,006.02
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------

Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (articolo 4)	»	1,081,629,320.61
--------------------------------------------------------------------------------------	---	------------------

Resti passivi al 30 giugno 1937	L.	2,186,300,326.63
-------------------------------------------	----	------------------

ESERCIZIO 1937-38.

ART. 7.

Le entrate ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, comprese quelle delle gestioni speciali ed autonome, accertate nell'esercizio finanziario 1937-38, per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, come risulta

dal conto consuntivo della Amministrazione stessa, allegato al rendiconto del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio predetto, in . L. 17,518,961,883.73 delle quali furono riscosse » 16,330,817,960.66

e rimasero da riscuotere L. 1,188,143,923.07

ART. 8.

Le spese ordinarie e straordinarie del bilancio dell'Amministrazione predetta, accertate nell'esercizio finanziario 1937-38, per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite in L. 17,518,961,883.73 delle quali furono pagate » 15,788,249,211.55

e rimasero da pagare . L. 1,730,712,672.18

ART. 9.

Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1936-1937, restano determinate in L. 1,941,746,852.07 delle quali furono riscosse » 813,951,942.08

e rimasero da riscuotere L. 1,127,794,909.99

ART. 10.

Le spese rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1936-37, restano determinate in . L. 2,186,300,326.63 delle quali furono pagate » 1,587,178,141.91

e rimasero da pagare . L. 599,122,184.72

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

ART. 11.

I resti attivi alla chiusura dell'esercizio 1937-38, sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dell'esercizio finanziario 1937-38 (articolo 7) L. 1,188,143,923.07

Somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi precedenti (articolo 9) » 1,127,794,909.99

Resti attivi al 30 giugno 1938 L. 2,315,938,833.06

ART. 12.

I resti passivi alla chiusura dell'esercizio 1937-38 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dell'esercizio 1937-38 (articolo 8) L. 1,730,712,672.18

Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (articolo 10) » 599,122,184.72

Resti passivi al 30 giugno 1938 L. 2,329,834,856.90

CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

XXX^a LEGISLATURA - I^a DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

COMMISSIONI LEGISLATIVE RIUNITE DEL BILANCIO E DEGLI AFFARI ESTERI

RESOCONTO

DELL'ADUNANZA DI MERCOLEDÌ 13 MAGGIO 1942-XX

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA CAMERA GRANDI

INDICE

Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	<i>Pag.</i>
Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1942-43 (1762)	1071
PRESIDENTE.	

L'adunanza comincia alle 13.45.

PRESIDENTE chiama a fungere da segretario il Consigliere nazionale Palermo.

Comunica che sono in congedo i Consiglieri nazionali Arlotti, Cenzato, Ciardi, Colombati, La Rocca, Gardini, Balestra di Mottola, Sansanelli, Scorza e Thaon di Revel; è assente per mobilitazione il Consigliere nazionale Arcidiacono.

Constata che le Commissioni riunite sono in numero legale.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1942-1943. (1762)

PRESIDENTE dichiara aperta la discussione generale. (*Vedi stampato n. 1762-A*).
Chiede al Relatore, se intende illustrare la relazione.

PELLIZZARI, *Relatore*, vi rinuncia.

PRESIDENTE. Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, pone in votazione i capitoli del bilancio e gli articoli del disegno di legge.

(*Sono approvati*).

Dichiara approvato il disegno di legge. (*Vedi Allegato*).

L'adunanza termina alle 14.

ALLEGATO

TESTO DEL DISEGNO DI LEGGE APPROVATO

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1942-XX al 30 giugno 1943-XXI. (1762)

ART. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero degli affari esteri, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1942-XX al 30 giugno 1943-XXI, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

ART. 2.

È autorizzata l'iscrizione nella parte ordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri, per l'esercizio finanziario 1942-43, della somma di lire 2,500,000 per contributo a favore della Segreteria generale dei Fasci italiani all'estero.

È autorizzata inoltre l'assegnazione alla Segreteria medesima di un contributo straordinario di lire 1,200,000, per il detto esercizio.

ART. 3.

I capitoli a favore dei quali possono effettuarsi prelevamenti dal fondo a disposizione, di cui all'articolo 8 del Regio decreto legge 29 dicembre 1932-XI, n. 1713, conver-

tito nella legge 3 aprile 1933-XI, n. 319, sono stabiliti, per l'esercizio finanziario 1942-43, come dall'elenco annesso alla presente legge.

ART. 4.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1942-43 l'iscrizione della somma di lire 605,942 da erogare a favore della Fondazione nazionale « Figli del Littorio » per il pagamento di annualità ad estinzione di mutui contratti anteriormente al 1938.

ART. 5.

Gli stanziamenti da effettuare nell'esercizio finanziario 1942-43 in conto delle spese autorizzate con le leggi 6 luglio 1939-XVII, n. 1064, 21 giugno 1940-XVIII, n. 1135, 3 ottobre 1940-XVIII, n. 1386, e successive modifiche, per opere pubbliche straordinarie nel territorio di Albania — esclusi quelli relativi alle opere ospedaliere ed all'edilizia scolastica — dell'ammontare complessivo di lire 515,000,000, sono trasformati in annualità trentennali posticipate al tasso 5.50 per cento, dell'importo di lire 35,434,775.85 ciascuna, decorrenti dall'esercizio finanziario 1943-44, in dipendenza della legge 11 luglio 1941-XIX, n. 809.