

CXCII^a TORNATA

VENERDÌ 1° GIUGNO 1928 - Anno VI

Presidenza del Presidente TITTONI

INDICE

Commemorazione (del senatore Mazziotti) Pag.	10403		
Oratori:			
PRESIDENTE	10403	riguardanti la costituzione del Tribunale mili-	
FEDELE, <i>ministro della pubblica istruzione.</i>	10403	tare territoriale per il Corpo d'armata di Udine;	
Congedi	10402	e norme integrative della legge 11 marzo 1926,	
Dichiarazioni di voto	10402	n. 398, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio	
Disegni di legge (Approvazione di):		esercito »	10508
« Inserzione nei contratti d'appalto degli		« Conversione in legge del Regio decreto-	
spacci all'ingrosso dei generi di privativa della		legge 22 marzo 1928, n. 785, concernente la	
clausola per la revisione delle indennità »	10506	proroga del termine per l'unificazione dei	
« Conversione in legge del Regio decreto		Capitolati delle pubbliche amministrazioni ». 10509	
2° ottobre 1926, n. 2479, contenente disposi-		« Disposizioni sull'istruzione elementare in	
zioni sull'importazione e l'esportazione di ener-		relazione al Regio decreto 2 gennaio 1927, n. 1,	
gia elettrica »	10507	concernente il riordinamento delle circoscri-	
« Proroga del termine fissato nell'art. 26		zioni provinciali »	10509
del Regio decreto-legge 9 gennaio 1927, n. 33,		« Disposizioni per la nomina ad insegnanti	
convertito nella legge 22 dicembre 1927,		nelle scuole elementari classificate di maestre	
n. 2493, concernente il riordinamento del per-		di scuole materne »	10512
sonale, dell'Amministrazione della pubblica		« Concessione di un periodo di aspettativa	
sicurezza e dei servizi di polizia »	10507	di due anni ai maestri elementari che inten-	
« Conversione in legge del Regio decreto-		dano dedicarsi alle missioni »	10513
legge 12 agosto 1927, n. 1634, concernente		« Conversione in legge del Regio decreto-	
l'ordinamento delle scuole di ostetricia »	10508	legge 15 aprile 1928, n. 854, recante disposi-	
« Conversione in legge del Regio decreto		zioni sulle sovvenzioni governative per gli im-	
26 febbraio 1928, n. 581, recante norme inte-		pianti idroelettrici »	10513
grative del Regio decreto-legge 22 dicembre		« Conversione in legge del Regio decreto-legge	
1927, n. 2459, relativo alla costituzione del		17 marzo 1927, n. 383, recante provvedimenti	
Consorzio obbligatorio tra gli industriali e i		per la revisione generale delle circoscrizioni	
commercianti di marmo greggio e segato dei		comunali »	10513
comuni di Carrara e Fivizzano »	10508	(Discussione di):	
« Conversione in legge del Regio decreto-		« Stato di previsione della spesa del Mini-	
legge 22 marzo 1928, n. 740, concernente in-		stero delle comunicazioni per l'esercizio finan-	
terpretazione dell'art. 10, cap. 3 del Regio		ziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929 ». 10404	
decreto-legge 13 novembre 1924, n. 1825, sul		Oratori:	
contratto di impiego privato »	10508	CIANO <i>ministro delle comunicazioni</i>	10422
« Conversione in legge del Regio decreto-		DE VITO, <i>relatore,</i>	10429
legge 22 marzo 1928, n. 740, concernente in-		FIGOLI	10421
terpretazione dell'art. 10, cap. 3 del Regio		LIBERTINI	10404
decreto-legge 13 novembre 1924, n. 1825, sul		RICCI FEDERICO	10413
contratto di impiego privato »	10508	SILVESTRI	10410
« Conversione in legge del Regio decreto-		SUPINO	10422
legge 18 marzo 1928, n. 742, contenente va-		Relazioni (Presentazioni di)	10402
rianti alla legge 11 marzo 1926, n. 396, sul		Sul processo verbale:	
l'ordinamento del Regio esercito; disposizioni		ROCCO, <i>ministro della giustizia e degli</i>	
		<i>affari di culto</i>	10402

La seduta è aperta alle ore 16.

Sono presenti: i ministri delle colonie, della giustizia e affari di culto, delle finanze, dell'istruzione pubblica, dei lavori pubblici, della economia nazionale e delle comunicazioni; ed i sottosegretari di Stato per le comunicazioni, per le corporazioni e per l'interno.

BELLINI, *segretario*. Dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta.

Sul processo verbale.

ROCCO, *ministro della giustizia e degli affari di culto*. Domando di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROCCO, *ministro della giustizia e degli affari di culto*. L'on. Ciccotti, nella seduta di ieri, ha pronunciato al mio indirizzo parole le quali, nella forma, non erano certo cortesi: ma sulla forma non intendo fare rilievo oggi, come non l'ho fatto ieri. Sostanzialmente però egli concretava le sue parole in una accusa rivolta al Guardasigilli, di aver fatto, cioè, opera di esaltazione, con scarsa convinzione nella collaborazione data al Governo fascista.

Ora mi duole che questa accusa mi sia stata rivolta, perchè, in verità, di me molte cose si possono dire, salvo che io sia stato un esaltatore non convinto; ed il migliore elogio dell'opera mia lo ebbi nell'altro ramo del Parlamento dall'onorevole Presidente del Consiglio, quando egli disse che a me era toccata la ventura, riservata a pochi uomini politici; di poter attuare da ministro, ciò che avevo sempre propugnato da studioso.

L'opera mia di ministro è stata preceduta da una lunghissima opera di propaganda e di elaborazione, su cui si potranno fare tutte le riserve che si vogliono, salvo una: che non sia stata professata con sincerità e convinzione. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, il processo verbale della seduta di ieri s'intende approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Cocchia per giorni 5; Giaccone per

giorni 10; Petitti di Roreto per giorni 3; Scaduto per giorni 8.

Se non si fanno osservazioni, questi congedi s'intendono accordati.

Dichiarazioni di voto.

PRESIDENTE. I senatori Borsalino e Tomasi della Torretta hanno dichiarato alla Presidenza che, se fossero stati presenti alla votazione per appello nominale che ebbe luogo nella seduta del 12 maggio ultimo scorso, avrebbero votato a favore dell'ordine del giorno del senatore Garofalo ed altri.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito i senatori Brusati Ugo, Dallolio Alfredo, Rava, Di Stefano, Rolandi-Ricci e Berio, a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

BRUSATI UGO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 giugno 1927, n. 1610, concernente il passaggio di un funzionario dell'Amministrazione di Casa Reale nel ruolo transitorio del personale proveniente dalla Real Casa ».

DALLOLIO ALFREDO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1928, n. 386, che sopprime la facoltà consentita dall'art. 11 del Regio decreto-legge 4 marzo 1926, n. 681, ai venditori di energia elettrica, di esigere dai propri clienti un sovrapprezzo per l'energia elettrica generata per via termica ».

RAVA. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 aprile 1928, n. 881, per la concessione in enfiteusi alla Società Cooperativa agricola tra Ravennati residenti in Ostia della tenuta demaniale di Ostia ».

DI STEFANO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione dell'Ufficio centrale sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto legge 17 febbraio 1927, n. 239, concernente la riagggregazione al comune di Castoreale del comune di Rodi ».

ROLANDI-RICCI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 dicembre 1927, n. 2446, contenente provvedimenti di finanza per l'industria automobilistica e per le strade ».

BERIO. Ho l'onore di presentare le relazioni sui disegni di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 dicembre 1927, n. 2673, che proroga il termine fissato dall'art. 60 della legge 26 giugno 1927, n. 1013, per l'Amministrazione della Tripolitania e della Cirenaica;

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 dicembre 1927, n. 2557, che apporta modifiche al Regio decreto-legge 29 luglio 1925, n. 2591, istituente l'imposta sulla fabbricazione e l'importazione delle cartine e tubetti per sigarette ».

PRESIDENTE. Do atto ai signori senatori Brusati Ugo, Dallolio Alfredo, Rava, Di Stefano, Rolandi-Ricci e Berio della presentazione di queste relazioni, che saranno stampate e distribuite.

Commemorazione del senatore Mazziotti.

PRESIDENTE. (*Si alza e con lui si alzano senatori e ministri*).

Onorevoli Colleghi,

Un altro fra i nostri più amati colleghi la morte ha falciato: con animo profondamente rattristato vi partecipo la perdita di **Matteo Mazziotti**, spentosi questa notte in Roma. Grave lutto non solo per noi, perchè egli aveva servito sempre il Paese con profondo amore, con l'opera sua di parlamentare e di storico del Risorgimento.

Era nato a Napoli il 17 giugno 1851, di nobile, cospicua famiglia cilentina, in cui l'amore all'Italia era antica tradizione, consacrata da sacrifici e patimenti non lievi: il padre suo era stato uno dei maggiori artefici dell'unione del Mezzogiorno all'Italia e per l'altissima causa aveva sofferto con la famiglia l'esilio, la confisca ed inenarrabili dolori. Matteo Mazziotti crebbe al culto della Patria e sentì presto la passione della vita politica: appena trentunenne, dopo conseguita la laurea in legge ed

iniziata con successo la professione forense, entrò alla Camera per il 3° Collegio di Salerno per la XV Legislatura e vi restò per otto legislature consecutive, dal 1882 al 1904, rappresentando dalla XVIII in poi, il Collegio di Torchiara. Attivissimo deputato, la sua dirittura, il suo ingegno e la sua multiforme coltura gli fecero acquistare ben presto la stima e la simpatia di tutti i colleghi, anche degli avversari politici, pur da lui combattuti a viso aperto: fu sottosegretario di Stato alle poste, lasciando ottimo ricordo per le provvide iniziative e la grande competenza, di cui dette prova anche in numerose pubblicazioni sul funzionamento degli importanti servizi di quel dicastero: fu successivamente sottosegretario alle finanze.

Entrò in Senato il 4 aprile 1909 e mostrò sempre un'attività impareggiabile, dando ai nostri lavori un contributo notevolissimo, sia con numerosi discorsi sempre acuti e profondi nell'esame delle più svariate questioni, sia con la partecipazione alle più importanti Commissioni. Fu fervido sostenitore del nostro intervento nella grande guerra e fu tra i fondatori del Fascio parlamentare di Difesa nazionale.

Ma l'opera sua non si limitò solo al campo politico e parlamentare: egli fu un appassionato studioso, e lascia molti scritti, specialmente di storia del Risorgimento, che gettano nuova luce sugli sforzi e i patimenti delle nobili popolazioni meridionali e soprattutto cilentine per la causa dell'unità nazionale: fu attivissimo membro della Società nazionale per la storia del Risorgimento. Recentemente aveva pubblicato un'opera notevole: « Napoleone III e l'Italia », frutto di lunghe e pazienti ricerche.

Matteo Mazziotti fu modello d'ogni virtù civica: semplice e schietto nella vita privata, affabile e cortese con tutti, la sua scomparsa lascia grande rimpianto in quanti lo conobbero.

Il Senato del Regno si vede orbato di un autorevole e amato collega. Chiniamo la fronte reverenti sulla sua salma ed inviamo alla desolata famiglia l'espressione del nostro vivo dolore. (*Approvazioni*).

FEDELE, ministro dell'istruzione pubblica. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FEDELE, ministro dell'istruzione pubblica. In nome del Governo, mi associo alle parole

di compianto pronunziate dal Presidente dell'assemblea, per la perdita del senatore Matteo Maziotti. Scompare con lui una nobile figura di cittadino e di studioso. I suoi numerosi ed importanti scritti di storia del risorgimento italiano, gli assegnano un posto molto onorevole nella storiografia italiana degli ultimi anni. Dalle sue tradizioni famigliari, dagli stessi suoi studi egli traeva alimento al vivo amore di patria, alla fede sicura con la quale seguiva le nuove vie aperte all'Italia dal Fascismo. (*Approvazioni*).

Discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1928 al 30 giugno 1929 » (N. 1510).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dello Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1928 al 30 giugno 1929. Prego l'onorevole senatore, segretario, Montresor di darne lettura.

MONTRESOR, *segretario*, legge:

(V. *Stampato N. 1510*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIBERTINI. Onorevoli colleghi, io cercherò di riassumere, nella maniera più breve che mi sarà possibile; le chiare e reali considerazioni che credo necessario di sottoporre all'attenzione del Governo sopra una questione, della quale ho avuto già l'onore di parlare altre volte in Senato, ma sulla quale sento il dovere di prendere ancora la parola, in omaggio al noto aforisma: « pulsate et aperietur vobis » Intendo riferirmi al vecchio e non ancora, purtroppo, risoluto problema delle comunicazioni tra l'Italia centrale (ed oggi potrebbe dirsi anche tra Napoli) ed il Mezzogiorno e le Isole.

Io non voglio qui richiamare alla vostra memoria ed a quella del Governo i seri inconvenienti, qualche volta disastrosi, verificatisi sulla linea Napoli-Reggio Calabria ed anche su quella ionica Reggio-Catanzaro.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Cer-

tamente si tratta di inconvenienti che rimontano ad epoca molto remota.

LIBERTINI. No, onorevole ministro, ce ne è qualcuno anche molto recente.

Non voglio ricordarli, perchè sono troppo noti, e di questi si è già parlato abbastanza. L'onorevole ministro mi ha interrotto dicendo che questi incidenti risalgono ad un'epoca molto remota. Io mi permetto ricordargli che recentemente, nel mese di novembre...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Febbraio.

LIBERTINI... nel mese di novembre ultimo scorso si ebbe una interruzione nella Reggio-Paola e precisamente tra le stazioni di Pizzo e S. Pietro a Maida (nome che ci ricorda il grave disastro verificatosi nell'ottobre del 1921); interruzione causata, come fu detto, dallo spostamento del ponte sul torrente Angitola. Ma vi è stato un altro incidente recentissimo per il quale si è pure corso pericolo di gravi danni di materiale e di persone; ed io posso dire, per testimonianze avute da persone degne di fede, che si trovavano a viaggiare su quel treno, che vi furono dei momenti difficili, perchè si trattò nientemeno di uno spostamento di binario sotto una galleria, con relativo deragliamento di alcune vetture ed ingombro della linea.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Quanti morti?

LIBERTINI. Se lei vuole a forza che in ogni incidente ci siano dei morti, io non saprei come definire questa sua manifestazione!

Ma che il pericolo vi sia stato lo può testimoniare anche l'on. Bianchi, il quale si trovava pure a viaggiare su quel treno e ricevette moltissimi telegrammi di congratulazioni per lo scampato pericolo. Ed anche, onorevole ministro, il fatto può essere testimoniato dall'on. Barbaro, deputato di Reggio-Calabria, persona degna di fede, e che a me ne riferiva i dettagli, come erano stati pubblicati da un giornale di quest'ultima città, e che fu solo a darne notizia, mentre tutta la stampa non pubblicò alcun comunicato sul riguardo.

Sulle condizioni di quella linea abbiamo per altro un documento ufficiale che risale al 1922, dopo il disastro di S. Pietro a Maida; alludo alla relazione fatta dal Direttore generale delle ferrovie comin. Crova al ministro del tempo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Morto poverino!

LIBERTINI. Sia pace all'anima sua!

Il comm. Crova dimostrava tutte le deficienze della linea, ed additava i rimedi necessari ed i lavori urgenti da farsi per eliminarle, trattandosi di una linea di somma importanza che unisce una quarta parte del Regno al resto, che serve al traffico di ben dieci milioni di abitanti, sempre in aumento, oggi specialmente che sulla medesima si svolge tutto il movimento per e dalle Colonie, e che perciò merita tutta l'attenzione del Governo.

L'argomento, che forma oggetto del mio discorso, non è purtroppo nuovo, ed io non voglio ripetere quello che è stato diverse volte detto anche da me, in Senato e fuori; mi limiterò a riferire ed illustrare brevemente i voti tante volte espressi da congressi e da conferenze, e che dimostrano, onorevole ministro, quale è lo spirito delle popolazioni ed anche dei dirigenti, che sentono il bisogno di richiamare l'attenzione del Governo su fatti di sommo interesse per loro.

L'Amministrazione provinciale di Catania, nel 1919, per non andare troppo indietro, conchiudeva una sua relazione col seguente ordine del giorno: «Il Consiglio provinciale di Catania fa voti al Governo del Re, perchè voglia costruire una linea ferroviaria a doppio binario diretta tra Villa S. Giovanni e Salerno (allora non era completo il doppio binario fino a Battipaglia) e fa voti alla deputazione politica Siciliana ed a tutti gli Enti pubblici della Sicilia, perchè propugnino la costruzione di tale ferrovia, che segnerà la trasformazione economica della Sicilia e del Mezzogiorno».

Nel luglio del 1925, a proposito dei provvedimenti che il Governo fascista intendeva attuare a pro' del Mezzogiorno e delle Isole, partivano da Palermo i seguenti voti: «La questione principalissima e più vitale per noi, eppure quasi completamente trascurata, è quella delle comunicazioni. Una delle più insistenti richieste di Napoli e di tutte le città meridionali è stato sempre il raddoppiamento del binario della Napoli-Reggio, congestionata dal traffico, e costituita in modo da consentire una massima velocità di 30 a 35 km. orari ai treni più celeri. E quando si parla di treni

celeri non si limita il fatto alle necessità, pure rispettabili, dei viaggiatori, ma s'intende soprattutto accennare ai treni che trasportano merci, le quali rappresentano una delle ricchezze del Mezzogiorno e della Sicilia, merci soprattutto facilmente deteriorabili, come le primizie agricole e le frutta, che vanno in tutti i mercati del mondo».

Come vede, onorevole ministro, mi attengo alla pure realistica manifestazione degli esponenti di quelle regioni, che conoscono, per dura esperienza, quali sono per loro i bisogni più urgenti da soddisfare.

E qui cade a proposito un'altra considerazione che è stata fatta e che a me sembra opportuno rilevare a conferma delle diverse condizioni nelle quali si trovano le nostre regioni in materia di doppio binario; l'Italia meridionale ed insulare non ha che una sola linea in queste condizioni, la Napoli-Salerno, oggi Battipaglia, mentre tutte le altre sono ad un solo binario, e quindi non più sufficienti al traffico che si va sviluppando, intensamente, come lo dimostrano le statistiche del movimento ferroviario.

Proseguendo nell'esame delle manifestazioni più recenti sull'argomento, ricorderò anzi richiamerò testualmente l'ordine del giorno votato alla unanimità nell'ultima conferenza oraria tenutasi a Napoli, nel gennaio ultimo scorso, ed alla quale erano intervenuti molti parlamentari e le rappresentanze del Mezzogiorno e della Sicilia, tutti animati da molta simpatia e fiducia verso il Governo, ma anche dal sentimento di difendere i propri interessi. E per quanto riguarda le comunicazioni tra Napoli, il Mezzogiorno e la Sicilia, i loro desiderata venivano concretati nel seguente ordine del giorno che fu comunicato anche a Lei, onorevole ministro, e sulla urgenza del quale e sulle necessità espresse nel medesimo, tutti convennero.

«I rappresentanti degli Enti politici, amministrativi ed economici del Mezzogiorno e delle Isole, discutendo dei problemi orari delle comunicazioni ferroviarie del Mezzogiorno, non possono esimersi dal segnalare nuovamente all'E. V. le condizioni della linea Napoli-Battipaglia-Reggio, come già fecero nel luglio scorso da Palermo.

«La linea in questione, colle sue diramazioni

del Mezzogiorno d'Italia, e coi suoi prolungamenti in Sicilia, è la quarta come importanza tra le linee italiane, e serve a collegare bene un quarto della popolazione italiana col cuore della nazione, Roma, e con le altre regioni a nord della Capitale.

« Dal punto di vista internazionale la linea stessa, col suo prolungamento a Siracusa, ove presentasse le condizioni tecnicamente indispensabili per un normale esercizio, condizioni che esistono nelle altre linee, ed ove fosse in grado di consentire le velocità che sono ormai comuni su altre linee, anche in Italia, assicurerebbe alla nostra nazione il transito di in imponente massa di viaggiatori e di posta, oltre che per le nostre colonie e per l'Egitto, anche per le Indie e l'Estremo Oriente.

« Le condizioni del traffico ferroviario al sud di Napoli sono sempre state la massima, se non l'unica obiezione opposta al Governo italiano, ogni volta che egli ha chiesto che la valigia delle Indie non fosse appoggiata a Marsiglia ma a Siracusa. Pur compresi degli argomenti dell'E. V., menzionati nella sua risposta al telegramma indirizzatole il 20 luglio scorso dagli stessi rappresentanti, essi di fronte ad un interesse vitale delle popolazioni meridionali, bensì ma anche più della nazione tutta, che dalla attiva collaborazione dei meridionali e degli isolani alla vita del Paese attende uno dei coefficienti massimi della sua futura grandezza, non possono esimersi dal fare presente all'E. V. quelle che considerano essenziali necessità di vita per le loro regioni.

« A giudizio dei rappresentanti suddetti il traffico sulla Napoli-Reggio potrebbe essere suscettibile di un graduale ma rapido miglioramento ove, evitando di prospettare oggi il problema massimo che sarebbe indubbiamente quello di modificare il tracciato, come V. E. ha accennato e di dotare la linea di un doppio binario, si procedesse al consolidamento delle opere e dell'armamento nei tratti che maggiormente lo richiedono, ed a quelle ulteriori provvidenze, come raddoppi parziali, posti di blocco, ecc., che permetterebbero una utilizzazione più intensa della linea stessa, che si prospetta a breve scadenza, dato l'incremento cospicuo delle produzioni meridionali destinate alla esportazione ed una marcia più rapida dei treni viaggiatori.

« Naturalmente i provvedimenti e le misure necessarie ad ottenere tali risultati, potrebbero, anzi dovrebbero, essere coordinati allo scopo ultimo, che sarebbe sempre quello di ottenere, quando che sia, il raddoppiamento del binario sulla linea della Calabria. Da tempo le legittime aspirazioni delle popolazioni del Mezzogiorno e della Sicilia, rispetto alle comunicazioni ferroviarie, si infrangono contro l'ostacolo che le deficienze della linea non comportano un miglioramento della marcia dei treni, di modo che quello che per le altre regioni è esclusivamente un problema di esercizio, diventa per il Mezzogiorno e per le Isole un problema di impianti.

« Ora sembra ai rappresentanti qui uniti che, nello stabilire la gradualità delle opere ferroviarie dell'Italia, occorra che questo problema abbia tutta l'importanza che esso riveste agli occhi loro, non per gretto spirito di regionalismo ma per profonda passione di amor di patria.

« Dal punto di vista politico è di estrema importanza che le popolazioni più lontane siano messe in grado di vivere la vita della nuova Italia, e col caldo ed intenso ritmo che la volontà travolgente del Duce, ad essa ha impresso, i contatti con Roma e con le altre regioni del nord sono condizioni indispensabili perchè ciò possa realizzarsi.

« Alla fede fascista ed alle energie del nocchiero di Buccari i rappresentanti del Mezzogiorno e delle Isole affidano questo caldo ed appassionato loro voto ».

I voti espressi nel superiore ordine del giorno che sono la conferma dei ripetuti precedenti e che perciò ho voluto far conoscere integralmente al Senato, mi creda, onorevole ministro, sono veramente l'assillante desiderio delle nostre popolazioni, che attendono giustizia dal Governo fascista e che ricordano le parole appassionate del Duce per la rinascita del Mezzogiorno.

Per quanto riguarda la prospettazione del problema massimo, cioè la richiesta dell'impianto del doppio binario su tutta la linea Battipaglia-Reggio Calabria, io prevedo facilmente l'obiezione che mi sarà fatta dall'onorevole ministro, cioè l'elevatezza della spesa occorrente e la scarsezza attuale dei mezzi finanziari disponibili. Ma io osservo che spese si fanno da per

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1928

tutto ed in altre regioni più fortunate delle nostre e per lavori anche non urgenti, di tal che si potrebbero considerare quasi come spese di lusso.

Ne, d'altra parte, sarebbe corrispondente a giustizia il beneficiare costantemente una parte d'Italia, trascurando completamente o quasi le altre. Che se un programma organico si fosse stabilito, (come lo prospetta l'ordine del giorno della conferenza di Napoli) e di questo si fosse man mano ordinata l'esecuzione, certamente ci troveremo già a buon punto nell'accoglimento dei voti ripetutamente manifestati.

Se le popolazioni meridionali ed i loro rappresentanti, che tanta fiducia hanno anche nell'opera sua, onorevole Ciano, domandarono limitatamente quanto è loro necessario per vivere, non si può nè si deve rispondere negativamente, accampando esigenze di bilancio.

Del resto, onorevole ministro, devo ricordarle che Ella, in materia di doppio binario sulle linee della Sicilia ha formalmente assunto degli impegni, quando nel luglio del 1925 ebbe a visitare diverse città dell'Isola, e tra queste Catania. Colà, nella visita che Lei fece alla Camera di commercio, rispondendo al saluto direttore dal Regio commissario del tempo, Gr. Uff. ingegnere Francesco Fusco, rispose con queste parole...

CIANO, *ministro per le comunicazioni*. Le avete stenografate! Non credevo di avere tanta importanza!

LIBERTINI. Le sue parole avevano una importanza grandissima perchè costituivano il riconoscimento di un fatto la cui soluzione immediata era di evidente interesse: «Parlando del traffico ferroviario l'onorevole Ciano riconosce (così si esprime il resoconto della importante adunanza) la ormai impellente necessità della costituzione del doppio binario Siracusa-Messina, che varrà a scongionare ed a rendere più spedito l'attuale movimento dei treni, ed assicura il suo personale interessamento per la sua attuazione ecc. ecc.

Nella stessa occasione Ella ebbe a richiamare l'attenzione del comm. Fois, Capo del Compartimento ferroviario della Sicilia, sulla impellenza di rendere più celeri le relazioni tra le due maggiori città dell'Isola, Palermo e Catania. Ed Ella aggiungeva, dichiarando di avere in cima ai suoi pensieri due linee: la Genova-Pisa e la

Catania-Messina, che per l'entità del traffico richiedono nuovo adeguato assetto.

CIANO, *ministro per le comunicazioni*. Non la Genova-Pisa, la Genova-Ventimiglia.

LIBERTINI. Orbene, onorevole ministro, le posso assicurare che l'unico treno diretto tra Palermo e Catania impiega ancora le solite sette ore a coprire i 240 chilometri di distanza tra quelle due città (30 chilometri all'ora) e che per quanto riguarda il doppio binario nella Messina-Siracusa non sono ancora nemmeno iniziati gli studi.

Una qualche osservazione mi permetterà il Senato, sulla durata del percorso, e sugli orari in attuazione nelle linee sopra cennate e specialmente nella Roma-Siracusa e Roma-Palermo; li ho rilevati dall'ultima pubblicazione ufficiale delle Ferrovie dello Stato, quella del 15 maggio ultimo.

CIANO, *ministro per le comunicazioni*. Li ho raccolti anch'io.

LIBERTINI. Come si rileva dall'orario predetto, da Roma a Siracusa ed a Palermo ci sono tre coppie di treni giornalieri tra diretti, direttissimi e di lusso; l'89, diretto, che impiega 24 ore giuste; l'81, direttissimo, impiega ore 22,20; e poi il 95, direttissimo di lusso, ore 20,40.

Da Roma a Palermo abbiamo: l'89, diretto, ore 24,15; l'81, direttissimo, ore 23,20; il 95, di lusso, ore 21,40. Queste sono i treni discendenti. Passiamo ad esaminare gli orari dei treni ascendenti, cioè Siracusa-Roma e Palermo-Roma. Sul primo percorso abbiamo: l'80, diretto, ore 24,15; l'82, direttissimo, ore 22; il 94, lusso, ore 20,05. Sul secondo ci sono: il 92, diretto, ore 23,10; l'82, direttissimo, ore 23,10; il 94, lusso, ore 20,55. Or tenendo presente che la distanza a percorrere si è di km. 894, da Roma a Siracusa e km. 942 da Roma a Palermo, e senza considerare che nella tratta Roma-Casino-Napoli la velocità dei treni è molto maggiore che sul rimanente percorso, viene a risultare, onorevole ministro, se l'aritmetica non è una opinione, che la velocità oraria dei suddetti treni, che legano la capitale ai più importanti centri del Mezzogiorno e della Sicilia, non supera i quaranta chilometri. Ora francamente, quando si può andare da Roma a Milano (km. 665) in dieci ore, pur avendo da percorrere la difficile Porrettana, credo che non ci sia della esorbitanza a domandare che si cerchi di ab-

breviare l'orario delle linee del Mezzogiorno, che, per alcuni treni, è inutile negarlo, è superiore a quello dell'ante guerra; ciò che sta a dimostrare principalmente due cose, cioè il cattivo stato della strada da percorrere e la poca premura per apportarvi un miglioramento, orari e materiali compresi.

« La conferenza oraria di Napoli, della quale ha parlato, nel gennaio scorso, avendo presa conoscenza, per l'esposizione fattane dai funzionari delle ferrovie presenti all'adunanza, dei nuovi orari di collegamento della Calabria e della Sicilia, con Roma e il nord dell'Italia, attraverso la direttissima Napoli-Roma, e che andarono poi in vigore nel maggio, ebbe unanimemente ad esprimere il proprio dissenso, formulando invece i voti seguenti:

a) che i viaggiatori provenienti dalla Calabria e dalla Sicilia possano, nel tratto Napoli-Roma, beneficiare del massimo risparmio di tempo conseguito dalla linea con gli attuali treni rapidi. Non sarebbe, infatti, ammissibile che una spesa dell'entità di quella sostenuta per la costruzione della direttissima Napoli-Roma, dovesse portare ai viaggiatori al sud di Napoli un vantaggio irrisorio di fronte alla durata del percorso sulla linea attuale per Cassino, *durata che è già oggi maggiore di quanto sia stata in altri periodi;*

b) che pur tenuto conto delle attuali condizioni della linea Napoli-Battipaglia-Reggio, l'Amministrazione delle Ferrovie studi la possibilità di conseguire delle economie nella durata del percorso, sia accelerando la marcia dei treni dove è possibile, sia riducendo al minimo la sosta dei treni nelle stazioni di fermata, sia in fine, con gli opportuni provvedimenti tecnici, relativi agli incroci e alla preferenza;

c) che siano rese più rapide le manovre relative alla traversata dello stretto di Messina, ed abbreviare le soste nelle stazioni centrali e marittime di Messina e Villa S. Giovanni;

d) che gli orari dei viaggi a lungo percorso tengano conto della utilizzabilità del tempo nelle città teste di linea, in quanto che non vi ha vantaggio nell'anticipare l'arrivo se questo ricade nelle ore meridiane in cui è sospesa qualsiasi attività, mentre ogni anticipo di partenza, ove non assicuri l'arrivo

nelle prime ore del mattino, è un danno grave per chi viaggia per lavoro e non per diporto;

e) che ad almeno uno dei diretti della Sicilia con servizi di vettura-letti sia assicurata la concidenza con il lusso giornaliero Roma-Parigi e viceversa ».

Alle nostre ripetute sollecitazioni ci è stato osservato che le linee del Mezzogiorno non danno quel reddito che si richiederebbe per una modificazione decisiva del servizio e degli orari. Io dico che questa è una affermazione per lo meno infondata. Veda, onorevole ministro, dalla pubblicazione fatta dalla Direzione delle Ferrovie, dal rendiconto cioè dell'esercizio 1926-27, si rilevano i dati seguenti; la Napoli-Battipaglia rende 686 mila lire a chilometro, la Messina-Villa San Giovanni 400 mila; la Messina-Catania 385 mila, la Battipaglia-Reggio 300 mila, la Messina-Palermo 204 mila; la Catania-Siracusa 161 mila; la Catania-Santa Caterina-Palermo 132 mila; la Santa Eufemia-Catanzaro 85 mila; la Licata-Canicatti-Santa Caterina, una linea secondaria, 82 mila, la Siracusa-Licata 64 mila. Sono dati ufficiali, dai quali si rileva che anche le più modeste linee secondarie della Sicilia non danno un reddito inferiore alle 60 mila lire a chilometro, mentre in altre regioni vi sono delle ferrovie, che collegano anche grossi centri e che sono molto meglio servite ed attrezzate delle nostre (Parenzo-Trieste 17 mila, Cologna-Veneta-Legnago 17 mila) che danno un reddito di poco superiore alle 10 mila lire a chilometro e qualcuna anche inferiore (Conegliano-Montebelluna 8 mila, Airolo-Ventimiglia 7 mila). E non aggiungo altro, perchè non intendo fare del regionalismo, deprecabilissimo in regime fascista, e non voglio mostrar rancore verso le altre parti d'Italia, ma solamente dimostrare che tutte le condizioni convergono a provare il diritto delle popolazioni siciliane e meridionali al miglioramento del servizio ferroviario, che è tanto necessario per lo sviluppo delle nostre risorse, industriali, agricole e commerciali.

Non ho altro da dire sul riguardo, facendo soltanto rilevare che i voti espressi non sono e non potrebbero essere di carattere personale, ma rappresentano i desiderata di tutte le nostre popolazioni e dei rappresentanti politici e locali convenuti nelle diverse confe-

rènze e nei congressi indetti all'uopo, e che voglio augurarmi una buona volta, saranno ascoltati dal Governo nazionale e dal ministro delle comunicazioni, nei quali si confida.

Una breve raccomandazione ancora devo fare per quanto riguarda il congiungimento della direttissima Roma-Napoli con la Napoli-Reggio.

Nella Conferenza ferroviaria di Napoli, erano presenti diversi funzionari dell'Amministrazione tra i quali il comm. Origlia, ed il comm. ing. Radius, i quali, alle nostre richieste, per sapere quanto tempo occorresse ancora per potere ottenere il congiungimento della direttissima Roma-Napoli, per il proseguimento fino a Reggio, ci avevano assicurato che ciò si sarebbe avverato nei primi di maggio. Ora siamo di già a giugno, senza che la promessa sia stata mantenuta; quali che possano essere le difficoltà che hanno potuto ritardare quest'opera, non credo vorranno protrarsi indefinitamente, perchè non è ammissibile che la direttissima Roma-Napoli sia stata costruita esclusivamente per favorire quest'ultima città e che dei vantaggi apportati dalla medesima, nella abbreviazione del percorso non debbano al più presto fruire i servizi al di là di Napoli.

Rivolgo quindi calda preghiera all'onorevole ministro, affinchè si interessi anche di questa questione.

Un'ultima raccomandazione ed ho finito.

Se non erro le ferrovie secondarie sono passate ora alle dipendenze del Ministero delle comunicazioni.

CIANO, *ministro delle comunicazioni.* (*Fa un cenno di assenso.*)

LIBERTINI. E credo che l'on. Giuriati sia stato lietissimo di questo passaggio, perchè deve essere una di quelle spine!

Sul riguardo, sento anzitutto il dovere di manifestare un voto di plauso all'on. Bianchi, già benemerito sottosegretario di Stato ai lavori pubblici. Egli, con la sua passione di calabrese, consapevole dei diritti e delle esigenze della regione e con la ferma volontà di meridionale, che conosce il fervore patriottico con il quale le nostre popolazioni seguono l'opera di rinnovamento e di ricostruzione iniziata dal Governò fascista per la rinascita del Mezzogiorno, non promise invano, quando assicurò che le ferrovie Calabro-Lucane sarebbero

state costruite in meno di 5 anni. E, come il Senato ricorderà nella seduta del 12 dicembre ultimo scorso veniva approvata la conversione in legge del Regio decreto 29 luglio 1926, n. 1450 con cui è stata approvata una convenzione con la Società delle strade ferrate del Mediterraneo per la concessione delle linee secondarie Calabro-Lucane e che importa un contributo dello Stato di 357 milioni.

BIANCHI, *sottosegretario di Stato per l'interno.* Ma si sono iniziati i lavori di qualche tronco ferroviario.

LIBERTINI. Ma io intendo parlare del meccanismo, che si è molto felicemente escogitato per assicurarne la costruzione entro un termine stabilito.

BIANCHI, *sottosegretario di Stato per l'interno.* Ma le ferrovie Calabro-Lucane non hanno nulla a che fare con le ferrovie Sicule.

LIBERTINI. La Sicilia invece, che aveva fin dal 1911 una sua propria legge, che le assicurava la costruzione di ben 870 chilometri di ferrovie secondarie, malauguratamente sospesa dalla sopravvenienza della guerra, non solo vide decurtate e sopresse molte delle linee comprese nel piano approvato, ad opera di un nefasto ex ministro siciliano, ma benanche ha dovuto subire la iattura di vedere affidata la costruzione delle poche linee rimaste a due società che non danno alcun affidamento, e che non si sa se e quando completeranno i lavori assunti con le due famose convenzioni, delle quali ebbi ad occuparmi in Senato in altra occasione.

Posso assicurarle, onorevole ministro, che finora nulla o poco si è fatto, con grande rammarico delle popolazioni interessate. Ora veda il Governo se non è il caso di fare anche per le secondarie della Sicilia un « colpo alla Bianchi »; rivedere cioè le convenzioni stipulate dall'ex ministro Carnazza, ed, occorrendo, annullarle e stipularne delle nuove, che affidino sulla continuità dei lavori e la costruzione delle linee.

Non si chiedono nuovi sacrifici allo Stato, ma la regolarizzazione di una vecchia e lunga pendenza, alla cui definizione sono legati molti e gravi interessi pubblici.

Ed ho finito. Il mio discorso non ha e non intende avere una intonazione di critica e molto meno poi verso il ministro delle comunicazioni per il quale ho avuta sempre una par-

ticolare deferenza. Io ho creduto di esporre quello che da noi si domanda perchè anche le nostre regioni abbiano l'impressione di quel senso di fattiva benevolenza che il Governo fascista ha impresso nei suoi atti e manifesta per tutta la Nazione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Silvestri.

SILVESTRI. Onorevoli colleghi, dopo l'alta eloquenza di ieri, la pedestre parola mia di oggi. Non attendetevi un discorso sul genere di quello focoso dell'onorevole Ciccotti, o dell'eloquenza forense degli onorevoli Chimenti e Diena o l'alata parola piena di concetti di S. E. Bottai.

Io parlerò di alcune poche cose che riguardano il bilancio delle comunicazioni, perchè il bilancio è la sede opportuna di tutte le osservazioni, delle mende, dei rilievi che si possono fare, per sentire il giudizio del ministro su queste osservazioni e sentire se egli le accetta o le respinge.

Prendendo la parola sul bilancio delle comunicazioni non è possibile prescindere da una parola di sincera lode per chi ha rimesso l'ordine nelle comunicazioni in Italia. I treni partono ed arrivano in orario, le lettere che si spediscono sono recapitate, i telegrammi sono rimessi dopo poche ore dalla loro presentazione. Le merci osservano i termini di resa, i furti sono in diminuzione. Tutto questo è opera dell'on. Ciano al quale è opportuno tributare una giusta e dovuta lode per l'opera sua.

L'opera dunque del ministro è stata veramente provvidenziale e ci ha portato in una posizione per la quale, se non possiamo ancora dire che l'Italia è il paese dove si sta meglio in Europa, in argomento comunicazioni, si può dire però che ci si trova in buone condizioni anche riguardo agli altri paesi.

Anche gli sforzi che il ministro fa per abbreviare i percorsi ferroviari, sono degni di rimarco e di lode. Egli per esempio ha istituito ora una coppia di treni rapidi tra Roma e Milano, cosa che è certamente molto gradita al pubblico e della quale vedo anche che molti colleghi si servono per venire a Roma. Purtroppo lo Stato delle nostre strade non consente alle ferrovie di camminare con la speditezza desiderabile; bisogna però tener conto che le linee

sono state lasciate in tale abbandono per lunghi periodi di tempo che, correre senza averle rimesse in buone condizioni, costituirebbe un pericolo. Prima bisogna accomodare le strade per trovarci alla pari cogli altri paesi, riguardo alla velocità dei treni. Comunque, però, alcuni sviluppano una velocità che si avvicina a quella dei rapidi nelle altre Nazioni.

A proposito dell'abbreviamento dei percorsi, mi consenta il ministro che richiami la sua attenzione sulla coppia dei treni notturni Roma-Milano che potrebbe subire un abbreviamento non forte, ma ragguardevole. In Italia la lunghezza dei percorsi è data non tanto dalla velocità reale del treno, quanto dalle fermate.

Perchè i nostri treni ci sembrano lenti? Perchè noi abbiamo un bel numero di grandi città e di cittadine che hanno delle pretese. Vogliono che tutti i treni si fermino. Io non vorrei recar dispiacere a qualche collega, ma anche qualche città, delle maggiori per fama, ha di queste pretese. Pisa, per esempio; a Pisa vi sono, tra la mezzanotte e le tre del mattino, salvo errore, sei coppie di treni che passano da e per Roma, Roma-Genova e Francia, Roma-Torino, Roma-Milano; tutte passano da Pisa e tutte devono infallantemente fermarsi. Ora per le linee di Torino (via Genova) e Milano la fermata di Pisa vuol dire inversione di marcia, cambio di locomotiva e perdita di tempo ragguardevole, mentre c'è un raccordo, percorrendo il quale si potrebbe abbreviare di 15 o 20 minuti il percorso.

Non dico tuttavia che Pisa accampi le ragioni che qualche comune ha accampato in altro tempo. Vi fu un comune il quale, avendo il Ministero fatto una deviazione, protestò e disse che aveva sopportato delle spese per i servizi ferroviari e tra le altre cose aveva rifatto il cimitero, quasi volesse dire che avvenendo un disastro, il cimitero era pronto. (*Si ride*).

Pisa pretende che tutti i treni indistintamente si fermino; ora, se il ministro potrà ottenere che almeno i treni che sono esclusivamente costituiti da vetture letto (per prendere i quali bisogna che chi è a Pisa telegrafi a Milano o a Roma per il posto), credo che avrà fatto una buona cosa e avrà dato indizio che il Governo centrale intende subordinare gli interessi locali a quelli che sono interessi generali e superiori del Paese.

Il progresso e la civiltà camminano soprattutto per le vie delle comunicazioni; non è immaginabile che si sviluppi il progresso, che la civiltà si diffonda, se non sono fatte le strade e non sono stabilite chiaramente le comunicazioni. Dunque, onorevole Ciano, è a lei che tocca diffondere il progresso e la civiltà (l'Italia non ne ha bisogno in parte) però ben venga sempre un aumento di queste cose.

E giacchè ho la parola, mi consenta, onorevole ministro, che tocchi di qualche altro argomento: ho accennato al raccordo di Pisa, ma voglio dire a S. E. Ciano che c'è qualche altro raccordo che non esiste, e che egli dovrebbe insistere per ottenerlo. Per esempio, il raccordo tra la stazione di Bressanone e di Aica. Si capisce perfettamente che l'Austria non pensasse a questo raccordo: l'Austria faceva gravitare tutto il traffico su Vienna, mentre noi bisogna che cerchiamo di farlo gravitare verso la Valle del Po e la Penisola. Ora da Bressanone per andare verso Tarvisio, c'è perdita di tempo considerevole e sarebbe desiderabile che questo raccordo fosse studiato per risparmiare una buona mezz'ora a chi, provenendo da Trento e più giù, deve portarsi nella Pusteria.

Altro raccordo d'importanza, più per le merci che per i passeggeri, è quello che collegerebbe Peschiera con la linea di Trento.

La Castelnuovo-Domigliara ci darebbe una trentina di chilometri di vantaggio, con che si solleverebbe anche la stazione di Verona dalla congestione che le deriva dal fatto della affluenza di tutte le merci che debbono arrivare alla stazione di Verona e cambiare di direzione, mentre con l'abbreviazione in parola, i treni provenienti dalla Lombardia e destinati a Trento ed oltre potrebbero andare per quell'altra via senza passare per Verona.

L'on. Ciano dirà che non può far marciare i treni là dove non ci sono le linee, ma è a lui che spetta di perorare presso il collega dei lavori pubblici perchè si proceda ad uno studio e quindi alla costruzione di questi raccordi.

Vengo alle poste. Nelle nostre tariffe mi pare che ci sia qualche piccola irrazionalità. Io mi domando perchè per una lettera destinata ferma in posta si debba pagare una affran-

catura maggiore di quella destinata ad essere recapitata a domicilio. Si è detto che è per ragioni di moralità, ma io non credo che i 10 centesimi in più che costa la lettera ferma in posta saranno quelli che tratterranno dallo scriverla. Anzi, a mio modo di vedere, si dovrebbe procurare di diffondere il servizio delle ferme in poste che fa risparmiare all'Amministrazione le spese del recapito. Ed in quest'ordine di idee c'è da dire qualche cosa ancora riguardo al casellario americano.

Il casellario americano è un'istituzione che, come dice la stessa parola, ci viene dall'America e consiste in questo: che ogni abbonato ha la sua cassetta nell'ufficio postale, dove si reca a ritirare la corrispondenza a lui diretta. Questo sistema importa una evidente economia di spesa, perchè risparmia il recapito a domicilio. Senonchè le tariffe stabilite per il casellario americano sono molto gravi: per il formato più piccolo, uno sportellino di 10 × 12 o poco più, si pagano 100 lire all'anno; per il formato medio, 150 e per il formato più grande ben 200 lire all'anno. Io credo che, se si facessero pagare 10 lire all'anno, l'impiego del casellario americano crescerebbe a dismisura ed il ministro Ciano potrebbe risparmiare i suoi portalettere. Io so che egli è già in questo ordine di idee, tanto che mi si dice che ai primi di agosto si inaugurerà qui a Roma un casellario americano nei nuovi locali della stazione di Termini, ma io prego l'onorevole ministro di esaminare la possibilità di fare altrettanto anche in altre città, istituendo casellari di questo genere negli Uffici succursali, procurando che l'uso di questo sistema si diffonda largamente, soprattutto nel ceto commerciale.

Anche il servizio degli espressi merita qualche considerazione. Una lettera espresso oggi in Italia costa una lira e 75 centesimi. Io credo che realmente la spesa sia un po' forte, tanto più se si tiene conto che, nello scambio degli espressi fra due città importanti, il vantaggio, sia per il mittente che per il destinatario, si riduce a ben poca cosa. Infatti una lettera espresso impostata a Roma prima delle 8 1/2 di sera, viene recapitata a Milano verso le 10 1/2 o le 11 del mattino, mentre la stessa lettera per via ordinaria viene recapitata con la distribuzione delle 14. Forse negli scambi con le piccole città, dove c'è una sola distribu-

zione al giorno, la lettera espresso può assicurare qualche vantaggio, ma negli scambi tra città importanti essa ne dà pochissimo, tanto che questo servizio non rende quello che potrebbe. Se il prezzo della tariffa fosse ridotto a condizioni più accettabili dalla grande maggioranza del pubblico, anche questo servizio potrebbe più largamente diffondersi.

C'è una parola ancora da dire sul servizio della posta pneumatica. La posta pneumatica è arrivata in Italia prima dell'avvento al Ministero delle comunicazioni dell'on. Ciano, ma è arrivata in un modo che a me pare si possa dire intempestivo. Essa cioè avrebbe dovuto essere introdotta in Italia 20 anni prima, quando il telefono non era così diffuso come oggi. Oggi invece la posta pneumatica è una vera superfluità, perchè, se si tiene conto che per servirsi di questa posta pneumatica bisogna usare una affrancatura maggiore, procurarsi i francobolli speciali che occorrono e che spesso non si trovano, e poi imbucare la lettera in cassette che sono molto rare, tanto che per trovarne una, bisogna fare qualche chilometro, mentre con un colpo di telefono si dice quello che si vuole e si ottiene subito la risposta, si vede subito che i casi nei quali la posta pneumatica giova sono rari. Quando invece il telefono non era di uso così largo come oggi, si capisce come, sopra tutto nelle città di grande estensione, si potesse ricorrere con vantaggio a questo sistema, perchè il mandare un fattorino a portare una lettera voleva dire impiegare un tempo ragguardevole: bisognava aspettare delle ore per avere la risposta. Invece con la posta pneumatica lo stesso fattorino che portava la lettera attendeva la risposta che rinviava sempre per mezzo della posta pneumatica a colui che aveva mandata la prima lettera, e il vantaggio era ragguardevole.

Da noi, ripeto, il servizio è venuto troppo tardi; non ho potuto avere statistiche, ma credo che il numero di lettere inviate con la posta pneumatica sia assolutamente inferiore a ciò che in generale si suppone.

Una parola sui telefoni ed ho finito. Il grandissimo miglioramento che si è avuto nei telefoni è indubbiamente dovuto al passaggio di questo servizio all'industria privata. Bisogna riconoscere che il ministro ha fatto il suo dovere,

ma anche le Società hanno fatto il loro, e con rapidità degna di encomio, hanno provveduto a nuovi impianti. Io non so se in tutto il Regno avviene quel che avviene a Milano, ove io abito, ed a Roma, ma è certo che in queste città il servizio dei telefoni procede veramente in modo soddisfacente. Senonchè — c'è un senonchè — si dice che è imminente una revisione delle tariffe e un loro inasprimento. Mi permetta il Senato di diffondermi, brevemente però, sulla materia, perchè non è facile esporla chiaramente.

Le Società domandano l'inasprimento e dicono che questo è fatto per rendere più a buon mercato il telefono. Sembra un paradosso, non è vero? Quello che dicono le Società ha invece un fondamento di ragione. Esse vogliono cambiare il sistema di tariffazione. Vogliono abbandonare il sistema del *forfait* per adottare il sistema del contatore che si dice funziona in tutta Europa ed anche in America ed è informato ad un criterio di equità, perchè, in fondo, non è giusto che paghi ugualmente colui che telefona cento volte al giorno e colui che si limita a due o tre chiamate. La questione sta nel numero di chiamate, che sono comprese nella cifra che si paga annualmente. Le società sostengono che il nuovo sistema permetterà di abbassare per la maggior parte degli utenti il costo del telefono e questo farà sì che il telefono si diffonderà.

Tutto bene; bisogna però che il ministro, il giorno in cui consentirà questo cambiamento di tariffe chiesto dalle Società, procuri che sia abbastanza alto il numero delle chiamate che vengono comprese nel *forfait* per ogni apparecchio. Ciò riuscirà a gran vantaggio del pubblico, perchè tutti coloro che non hanno il telefono credono che quando l'avranno telefoneranno a tutto il mondo; viceversa, dopo otto giorni, non fanno più di tre chiamate al giorno.

Pur troppo le statistiche ci danno un numero così basso di telefoni per l'Italia rispetto agli altri paesi, che realmente si resta stupiti. Infatti (le mie cifre non sono molto recenti perchè datano dal 1925, cioè proprio da quando i telefoni sono passati all'industria privata, ma sono istruttive lo stesso) la Danimarca ha 92 telefoni per ogni mille abitanti; la Norvegia 63, la Svizzera 50, la Germania 41,

l'Inghilterra 30, l'Olanda 29, l'Austria 28, l'Italia 4.5.

Nella diligente relazione che il nostro relatore ci ha sottoposto, ho rilevato che il numero degli apparecchi al giugno scorso era di 180 mila. Se dividiamo questo numero fra i 40 milioni di abitanti, si constata che siamo rimasti ancora al 4.5 per cento. Bisogna che troviamo il modo di diffondere il telefono, che è il mezzo più utile e gradito per lo sviluppo dei commerci e delle industrie.

Il cammino che c'è da percorrere è dunque lungo, ma la fede e la forza dell'on. Ciano ci danno affidamento di raggiungere la meta.

On. Ciano, sul vostro petto brilla la distinzione più alta che l'uomo possa desiderare al mondo; il segno del valore e della vita messa a repentaglio per la Patria. Sono convinto che meriterete anche il segno del valor civile per lo sviluppo delle comunicazioni e dei servizi che vi sono affidati. (*Vive approvazioni*).

RICCI FEDERICO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCI FEDERICO. Io mi associo alle parole di elogio che il collega Silvestri ha rivolto all'onorevole ministro ed entro subito in argomento.

Gli studiosi di cose economiche hanno osservato che il traffico marittimo internazionale delle merci in Europa si è ristretto, o per lo meno non si è sviluppato in confronto di quello che era prima della guerra.

Due sembrano esserne le cause, il crescente protezionismo, e le condizioni in cui trovansi parecchi paesi del Levante. È una constatazione che gli armatori hanno fatto a loro spese, perchè è questa la ragione del continuo ribasso dei noli, dei cattivi bilanci (parlo del trasporto delle merci) e delle numerose navi in disarmo. Sono molte le navi inoperose che ingombrano i porti. Il nostro collega Cagni, Presidente del Consorzio del Porto di Genova, ha giustamente ordinato a questi vapori in disarmo di trasferirsi altrove per non ingombrare lo specchio di acqua. È una industria molto difficile quella dell'armatore: spesso è obbligato a far navigare la nave in perdita; perchè quando, per non perdere, vorrebbe fermarsi in un porto ciò gli viene consentito solo se c'è posto, altrimenti viene scacciato. È per questo che naviga anche perdendo, per evitare danni maggiori.

Così è che i noli delle navi da carico libere sono oggi ridotti al disotto di ciò che erano prima della guerra. Tale condizione di cose parrebbe dover facilitare il traffico marittimo coll'estero. Dal momento che costa poco trasportare le merci vi dovrebbe essere una abbondanza di arrivi. Ma non è così. Se consideriamo (*vedasi la tabella n. 1 a pag. 10415*) il traffico coll'estero dei nostri porti, risulta che, mentre nel 1913 era di 18,6 milioni di tonnellate all'arrivo, nel 1927 le merci in arrivo hanno raggiunto, 21,8 milioni, con un aumento, quindi, di appena 3,2 milioni. Ma non bisogna dimenticare che oggi abbiamo i porti di Trieste e Fiume, che allora non avevamo. Essi svolgono un traffico di 1,5 milioni. Si ha quindi un aumento di 1,7 milioni di tonnellate negli arrivi, tutto dovuto a maggior importazione di carbone. Uguale fenomeno si verifica per il carico. Le merci imbarcate per l'estero nei nostri porti prima della guerra ammontavano a 3,5 milioni, ed oggi sono sotto a tale cifra. Se vi è progresso nel traffico dei porti, è dovuto al traffico nazionale, il quale è salito da 4,9 milioni circa a 6 milioni, tanto allo sbarco che, naturalmente, all'imbarco; e questo deve renderci soddisfatti e deve farci porre ogni sforzo per raggiungere maggiori sviluppi.

Ma v'è un altro fatto sul quale bisogna fermare la nostra attenzione; e cioè che mentre il traffico marittimo coll'estero è stazionario, il traffico ferroviario coll'estero aumenta. Da 2 milioni e 300 mila tonnellate nel 1913 siamo arrivati a 8 milioni nel 1926 e 7 milioni nel 1927. Vi fu pleora nel 1926 a causa dello sciopero inglese che cagionò una maggiore importazione per ferrovia che si può valutare a circa 2 milioni di tonnellate (ed altrettanto di meno « via mar »). Dunque abbiamo un aumento del 210 % nel traffico ferroviario e un aumento del 10 % nel traffico marittimo con l'estero. Questo traffico ferroviario con l'estero sarebbe giustificato se si svolgesse unicamente con quei paesi coi quali non comunichiamo che ferroviariamente, ma se facciamo il calcolo del tonnellaggio che scambiamo per ferrovia con questi paesi (e io mi dispenso dal darvi ora troppe cifre perchè purtroppo dovrò darvene esuberantemente in seguito) vediamo che esso è inferiore al tonnellaggio ricevuto e spedito per ferrovia. Dun-

que è chiaro che vi è merce spedita dall'Italia per ferrovia per imbarcarsi in altri porti, ed è chiaro del pari che vi è merce importata in Italia attraverso porti e ferrovie estere.

Che cosa sarebbe preferibile nell'interesse dell'economia italiana, che la merce arrivasse per ferrovia o per mare? Si risponde subito. Se, per il consumatore, la merce ha lo stesso prezzo a destino: (per esempio il consumatore che risiede a Milano è ugualmente distante da Genova e da Domodossola), la merce che proviene dai porti lascia un maggior guadagno in paese: vi sono tutte le spese di facchinaggio e di sbarco, vi sono tutti i diritti portuarii (circa tre lire per ogni tonnellata di stazza) vi sono altri più minuti vantaggi; ed è tutto denaro speso in Italia. Vi è la probabilità che questa merce sia caricata da navi nazionali, probabilità che è molto forte come è stato osservato dall'onorevole ministro nel suo discorso alla Camera dei deputati. Vi è anche la spinta che ne viene a tutto il traffico portuale e a tutti gli scambi, chè il traffico marittimo ci permette di comunicare con tutti i paesi del mondo, mentre il traffico ferroviario ci lega ai pochi paesi confinanti. Vi è l'incremento alla frequenza e alle occasioni delle navi nei porti, e la possibilità di costituire emporii e scorte di merci molto utili all'economia del paese.

Purtroppo questo governo, ed anche i precedenti, in generale hanno misconosciuto l'importanza della funzione del commercio e dei porti come emporii. È invece importantissima. Tale funzione di emporio col traffico ferroviario non si può avere: quando ricevete un treno di di derrate, non potete alla stazione di confine costituire un deposito. Ora l'aver distrutto queste scorte fa sì che parecchi commerci che potevano svilupparsi in Italia non si sono sviluppati, come ad esempio il commercio del cotone, del caffè, ecc.

Il caffè tende a esulare: Amburgo, l'Havre aumentano continuamente i loro arrivi di caffè e lo rispediscono; Genova e Trieste sono in relativa decadenza.

Vi è un altro genere del quale occorrerebbe facilitare il deposito nei porti nell'interesse della economia e della difesa nazionale: è il carbone. Oggi i depositi di carbone nei porti sono quasi impossibili perchè le tariffe sono

disposte in modo che gli sbarchi e le spedizioni dirette sono facili mentre i depositi sono carissimi. Se voi volete sbarcare principalmente in porti secondari e tenere le merci in deposito, ciò non vi è possibile essendovi spese e rischi troppo forti. Così è per il commercio dei bunkers: noi assistiamo a questo fatto, che la Francia ha facilitato ai privati la costituzione di speciali depositi carboniferi, per il rifornimento delle navi ad Algeri e ad Orano, (il bunker è il carbone per la provvista di bordo), cosicchè anche le nostre navi che partono dall'Italia vanno spesso a far carbone ad Algeri ed a Orano. E se scoppiasse una guerra ci troveremmo senza depositi di carbone in Paese. Nel 1914, allo scoppio della guerra Europea, l'Italia era allora abbastanza provvista, perchè le tariffe erano tali da favorire i depositi ed il commercio dei bunkers.

Le facilitazioni che occorrerebbe concedere ai trasporti marittimi, in confronto di quelli ferroviari, riguardano i trasporti, i servizi portuari ed i noli, dico i noli dei vapori di linea, che bisogna ridurre se vogliamo lottare coll'estero.

Per la marina indipendente non c'è nulla da fare, perchè tutti i noli dei cargo boats sono regolati dalla legge dell'offerta e della domanda internazionale; ma in fatto di vapori di linea i vettori hanno quasi un monopolio, almeno su determinate percorrenze, anche in forza di accordi, e son tratti ad abusarne.

Sono recenti le lagnanze dei nostri esportatori di cotone ed altri manufatti circa i noli per l'Oriente.

L'onorevole ministro conoscerà il caso dei cementi per i quali per molto tempo le compagnie italiane dell'Adriatico facevano per i trasporti nelle nostre colonie africane noli più bassi di quelli praticati dai porti del Tirreno.

Tornando al caffè, esso, stante accordi esistenti fra le varie linee di navigazione, arriva ad Amburgo allo stesso nolo che a Genova; ma da quel porto viene rispedito ad esempio negli scali del Mediterraneo orientale con noli e tariffe minime, si da portar via il lavoro ai nostri porti.

Sembra ai nostri armatori di avere raggiunto lo scopo se si assicurano il trasporto d'una data merce che per necessità dobbiamo im-

LEGISLATURA XXVII — 1° SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1928

TABELLA 1.

TRAFFICO DEI PORTI E DELLE FERROVIE ITALIANE.

(in migliaia di tonnellate).

ANNI	Totale sbarcato nei porti	Proveniente dall'Italia	Proveniente dall'estero	Totale carbone importato in Italia	Totale merce imbarcata per l'estero	Totale arrivato dall'estero per ferrovia	Totale spedito all'estero per ferrovia	Merce trasportata per ferrovia e caricata nelle stazioni interne esclusi i porti
1913	23,525	4,925	18,600	10,834	3,370	2,300	1,450	26,203
1918	13,800	2,100	11,700	5,840	970	—	—	—
1919	15,700	2,550	13,150	6,226	1,135	—	—	—
1920	14,500	2,700	11,800	5,620	1,507	3,030	1,830	—
1921	16,150	2,700	13,450	7,466	1,470	3,220	1,700	—
1922	18,200	3,200	15,000	8,834	2,170	4,200	1,800	26,800
1923	21,200	4,170	17,030	9,134	2,620	4,470	3,000	30,090
1924	24,150	4,350	19,800	11,170	3,640	6,120	3,200	33,870
1925	25,250	5,300	19,950	10,517	3,750	6,610	3,150	38,850
1926	23,835	5,585	18,250	12,257	3,240	8,393	2,725	39,630
1927	28,118	6,298	21,820	14,008	2,800	7,130	2,950	39,600

portare od esportare; e di qui nasce l'abuso. No; essi devono praticar noli non superiori a quelli che in casi analoghi vengono praticati all'estero; devono far noli bassi per promuovere il traffico, e attirarlo qui dai porti stranieri. Questo è il compito delle nostre linee di navigazione: ricordiamo che al vapore di linea è affidato quasi tutta l'esportazione marittima, e la parte più ricca dell'importazione.

In tutta questa materia, tariffe, porti, noli ecc. ove è sempre in giuoco l'interesse e l'avidità dell'umana natura, nulla v'è di nuovo dai tempi passati. E trovereste d'attualità le istruzioni che ai commissari del porto di Ostia dava Cassiodoro. (*Ilarità*). Scelgo un senatore, un nostro collega, dei tempi antichi per evitare qualsiasi allusione politica. (*Ilarità*). Egli combatteva contro le eccessive pretese dei porti e delle navi e diceva: « Avara manus portum claudit et cum digitos attrahit, navium simul vela concludit. Merito enim illa mercatores cuncti refugiunt quae sibi dispendiosa esse cognoscunt », e più sotto: « A paucis accipit qui nimium quaerit et sibi ipsi mittit vitae munera qui moderatur oblata. Sit tibi ergo cura praecipua non solum re abstinere, verum etiam cohibere praesumentium manus ».

Sono grato al collega on. Mariotti di avermi segnalato l'esistenza di questi scritti di Cassiodoro, di cui faccio volentieri girata all'onorevole ministro delle comunicazioni.

E passiamo alle tariffe ferroviarie. Dice l'onorevole ministro, esse sono eguali, anzi inferiori a quelle degli altri paesi. Ciò è verissimo per i passeggeri; ma tale lato della questione non ha carattere economico così importante ed urgente quanto il trasporto delle merci. Per queste, siamo più cari dei paesi dell'Europa centrale, che per il traffico internazionale, in concorrenza coi nostri porti fanno prezzi di battaglia, esercitando una specie di dumping, o concedendo sconti. Ad esempio il nolo ferroviario per tonnellate del ferro in rottami da Thionville a Chiasso (km. 600) è lire 63.70, mentre da Chiasso a Roma (stessa distanza) è lire 96. Quello dei lingotti è anche più favorevole alla merce estera essendo rispettivamente lire 46.50 e lire 116. Il trasporto del carbone dalla Ruhr a Iselle (km. 780) è lire 59, salvo riduzioni rispondenti a contratti speciali: secondo le tariffe italiane sarebbe lire 93.

È chiaro che dobbiamo attirare il commercio di transito. Non mi occuperò di Trieste e Fiume che costituiscono casi speciali non solo dal punto di vista commerciale, ma anche da quello politico. Io auguro e confido che quel traffico tornerà a prosperare. A Genova e Venezia interessa il commercio colla Svizzera; e si leggono articoli esaltati di giornali e riviste ove si arriva a valutarlo in 6 milioni di tonnellate di cui quasi metà dovrebbe passare dall'Italia!

La verità è che l'importazione della Svizzera è circa 9 milioni di tonnellate, e l'esportazione un milione; ma è in grandissima parte traffico coi paesi confinanti, che non ha da passare per alcun porto.

Il traffico della Svizzera coi paesi d'oltremare, cui Genova potrebbe aspirare si riduce a circa 600,000 tonnellate.

Ma pur troppo le regioni che alimentano questo traffico sono quelle, più popolate e più industri, che più distanziano dall'Italia, e cioè sono quelle a nord e nord-est come Basilea, Zurigo, Whinterthur, o quelle a nord-ovest ed ovest come Neuchatel e Ginevra, le quali evidentemente dipendono dai porti del nord, Rotterdam, Anversa, Havre. A noi resta lo sbocco naturale del Canton Ticino che poco consuma e, grazie al Sempione e al Loetschberg qualche punto del Bernese. Quindi, quanto al traffico di quantità non c'è da farsi grandi illusioni: possiamo sperare su 200,000 tonnellate, al massimo. Si fece molto di più nell'immediato dopoguerra, quando i porti e le ferrovie del nord erano disorganizzati; allora, nel 1919, si raggiunsero fino 600,000 tonnellate via Genova, e ciò diede alimento a grandi speranze; ma si ricadde ben tosto a cifre più esigue; nel 1926, 233,000 tonnellate via Genova e circa 20,000 via Venezia; nel 1927, 190,000 tonnellate via Genova e 15,000 via Venezia. Frattanto si riorganizzavano i trasporti per ferrovia e per canale da Rotterdam, dall'Havre, e da Marsiglia; quest'ultimo porto apriva il canale di comunicazione col Rodano; si costruivano nuove linee attraverso il Giura ed i Vosgi; si migliorava la navigazione sul Reno. Oggi Basilea è un porto importante che nel 1926 ha fatto 273,000 tonnellate e nel 1927 ben 740,000 tonnellate!

Ci resta, per il commercio di transito, il traffico di qualità, cioè quello delle merci ricche per le quali i noli ferroviari e marittimi hanno

poca importanza in confronto colla rapidità e bontà dei servizi. Quando trattasi di cacao, di cioccolata, di latte condensato, di meccanismi fini, come orologi ecc., voi comprendete che non è più questione di tariffa, ma di servizio accurato. A questo traffico, sommamente redditizio, deve esser rivolta la nostra attenzione. Eppure noi vediamo che anch'esso prende le vie dei porti del nord insieme con merci italiane che, come molte automobili di produzione nazionale, trovano convenienza a imbarcarsi all'Hayre o a Rotterdam.

Per questi traffici occorrono servizi ben ordinati, e non sono necessari ingrandimenti di porti nè grandi costruzioni di ferrovie.

Questa situazione di cose, per riguardo principalmente al commercio dell'estero coll'Italia, colpisce più che gli altri il porto di Genova, il cui traffico è ora in diminuzione. (*Vedasi tabella N. 2 a pag. 10419*). Era nel 1913 tonnellate 7,759,000.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Guardi nel 1922.

RICCI FEDERICO. Nel 1922 fu tonnellate 5,816,000, in conformità della generale contrazione dei traffici...

CIANO, *ministro delle comunicazioni* ... e del disordine e dei furti!

RICCI FEDERICO. Questi eran comuni a tutti i porti e alle ferrovie d'Italia. Se Ella, onorevole ministro, consulta le statistiche, vedrà che in proporzione agli altri porti, il traffico di Genova fu più forte nel 1922 che negli anni successivi. E ciò è logico, perchè le industrie dell'alta Italia sono quasi sature ed inoltre possono rifornirsi attraverso i valichi ferroviari; mentre l'Italia meridionale si sta ora sviluppando e non ha altre comunicazioni coll'estero che i porti.

Nel 1922 dunque il traffico del porto di Genova era di 5,816,000 tonnellate, superando di 700,000 tonnellate il 1924; nel 1925 si ebbe il massimo, 8,270,000. Da allora è disceso a 7,616,000 nel 1926. Si disse allora, perchè s'importò meno carbone causa lo sciopero inglese. Ma nel 1927 siamo di nuovo alla stessa cifra e la diminuzione è dovuta alle merci varie, ed all'imbarco.

Il traffico del porto di Genova che era negli anni passati circa 25 per cento di tutto il traffico marittimo del Regno, è sceso nel 1926 a

23,4 per cento e nel 1927 a 20,5 per cento.

Queste cifre comprendono i cereali la cui importazione è cresciuta da 744,000 tonnellate del 1913 a 1,214,000 tonnellate del 1927 stante l'insufficiente produzione nazionale. Sicchè se prescindiamo dai cereali, siamo notevolmente al di sotto dell'anteguerra. Eppure i noli bassi come mai non furono, dovrebbero facilitare il traffico portuario! Figuriamoci che cosa avverrebbe quando aumentassero! In realtà il porto di Genova sente più acutamente degli altri la concorrenza dei valichi ferroviari.

Siccome queste condizioni di cose sembrano destinate a durare, e d'altra parte cresce tutti i giorni la produzione nazionale, è da chiedersi se proprio sia necessario ed urgente, in linea generale, spendere tanto denaro nell'ingrandimento dei nostri porti, o se, dovendosi fare delle economie, non sembrino più consigliabili e di più urgente utilità altre opere pubbliche.

Non voglio fare una questione regionale circa le ferrovie da costruirsi. Certo la Liguria è stata poco favorita; per esempio abbiamo in Liguria e nell'Emilia la più vasta area sfornita di linee ferroviarie. Il perimetro Genova, Voghera, Piacenza, Fornovo, Spezia racchiude kmq. 7,300. Ma non sono qui in questo momento a consigliare la costruzione di nuove linee. Ne furono progettate parecchie. La Genova-Piacenza, la Genova-Borgotaro. Lasciamole per la riserva e non creiamo diversivi.

Vi è una linea progettata approvata e promessa da molti e molti anni e per la quale poche settimane fa anche il segretario dei fasci a Genova ha annunciato l'immediata esecuzione: la Genova-Arquata. Questa linea, che era consigliata per decongestionare il porto di Genova, nel momento presente non parrebbe più strettamente necessaria a questo scopo, ma è indispensabile per ridare la vita al porto di Genova, per allacciarlo ai centri di consumo dell'Italia ed avvicinarlo all'estero. Tra l'altro questa linea abbrevierebbe la distanza tra Genova e Milano di circa 30 chilometri, inoltre, siccome sarebbe a minore pendenza, le spese di esercizio sarebbero limitate. Non ripeto le altre considerazioni interessanti la difesa nazionale. Spero che il Governo vorrà tener conto di questi rilievi a favore di tale linea di grande traffico; e vorrà quanto prima darvi esecuzione, come ha promesso.

Esaminiamo ora il bilancio delle ferrovie. Esso deve avere causato una brutta sorpresa al ministro delle finanze che forse aveva basato la saldezza del bilancio dello Stato su un buon avanzo dell'esercizio ferroviario, mentre, invece delle centinaia di milioni degli anni scorsi, esso chiude con un supero di appena 24 milioni. Ebbene, se noi applicassimo le tariffe ferroviarie vigenti nel 1921-22, giusto l'anno che poco fa è piaciuto citare all'onorevole ministro, i proventi del traffico previsti ora in 4 miliardi e 400 milioni si ridurrebbero di 600 milioni, perchè dal 1922 ad oggi le tariffe ferroviarie subirono un aumento di circa 17 per cento.

Se poi applicassimo al combustibile calcolato oggi a 147 lire su tonnellate 2,850,000 il prezzo stesso di 418 che correva nel 1921-22 avremmo un altro *deficit* di 600 milioni: totale un miliardo e 200 milioni in meno. Il fantasma del disavanzo tornerebbe ad apparire. Queste cifre debbono ammonire, tanto più che, se per caso avessimo il traffico ristretto che si ebbe nel 1921-22, si avrebbe un'altra diminuzione nei proventi, di nuovo di un miliardo.

Le spese sono salite in proporzione più forte delle entrate, e la necessità di economie è evidente; a ciò l'onorevole ministro rivolgerà certamente la propria energia. Solamente per il personale spendiamo ora 2 miliardi 372 milioni, e cioè 493 milioni più che nel 1922-23, senza tener conto di quanto realmente costerà la gestione viveri per i ferrovieri.

La contrazione del traffico valutata circa 10 per cento è l'elemento che impressiona, e finora non v'è accenno a miglioramento. Nei primi quattro mesi del 1928 furono trasportate dalle ferrovie di Stato tonnellate 17 milioni contro 18,940 degli stessi mesi del 1927, i quali già erano in ribasso rispetto all'anno precedente.

Vero è che i trasporti per conto del servizio segnano un aumento; ma ciò è in relazione alle scorte che si stanno costituendo, principalmente di combustibile; e va data lode al ministro per aver bene scelto il momento opportuno, quando il traffico langue e tanto i prezzi che i noli sono assai bassi.

Per quanto sia bene far previsioni prudenti, io non credo però che il traffico ferroviario possa continuare a diminuire. Infatti esso è

in relazione ai consumi, e questi sono ordinari ovvero straordinari. Gli uni corrispondono ai bisogni ordinari della vita civile, gli altri corrispondono agli impianti industriali, alle costruzioni, alle opere pubbliche, alle spese insomma di Amministrazione straordinaria. Tutti questi consumi straordinari sono ora ridotti al minimo sicchè non possono dar luogo ad altra diminuzione. Quanto ai consumi ordinari, essi per la loro natura non sono suscettibili di grandi variazioni, e seguono lo sviluppo demografico. Una analisi del traffico dimostrerebbe come variano poco le quantità annualmente trasportate di vino, frumento, ortaggi, fieno ecc. mentre si hanno bruschi salti in fatto di cementi, ferri, sabbia ecc.

Le statistiche del traffico ferroviario interno (merce caricata nelle stazioni della rete di Stato, esclusi i porti) presentano dal 1913 (tonn. 26,203 mila) al 1925 (tonn. 39,600 mila) un forte progresso, di circa 50 per cento, ben superiore al traffico coll'estero; e ciò mostra come si sviluppi la produzione nazionale, sì da fronteggiare in misura sempre più elevata i bisogni del paese. Dal 1925 però il traffico ferroviario interno, in relazione alla crisi industriale ha cessato di crescere, ed anzi è in regresso.

Altra causa di passività sono le molte linee a rendimento deficiente. Mentre i 10,651 chilometri di linee redditizie danno un gettito di lire 4,536 milioni, cioè lire 426 mila per chilometro in media, abbiamo 3074 chilometri di linea che gettano 218 milioni e cioè in media lire 71 mila per chilometro; e ne abbiamo altri 2746 che rendono 85 milioni, e cioè 31 mila lire per chilometro. Il personale di molte di queste linee secondarie aveva una volta remunerazioni inferiori, in relazione al minor lavoro; tre o quattro anni fa si procedette alla perequazione con grave carico del bilancio ferroviario, aumentando il *deficit* delle linee suddette e costituendo un pericoloso precedente.

Fu proposto di cedere queste linee passive a compagnie private. La questione fu discussa alla Camera, nè io voglio risollevarla qui. Ma voglio fare un'osservazione riflettente il bilancio ferroviario. Molte linee passive fin dall'inizio, furono costruite per lo sviluppo economico o demografico di determinate regioni. La relativa passività deve andare a carico di

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1º GIUGNO 1928

TABELLA 2.

MOVIMENTO DEL PORTO DI GENOVA

(in migliaia di tonnellate)

ANNI	Carbone sbarcato	Cereali sbarcati	Altre merci sbarcate	Imbarchi	Bunkers	Totale movimento di Genova	Totale movimento dei porti italiani	Rapporto percentuale di Genova a quello complessivo di tutti i porti italiani	Nolo medio Cardiff-Genova
1914	3,243	744	2,228	1,212	436	7,863	31,820	24,7 %	9/1
14	3,218	726	1,987	1,083	460	7,474	29,158	25,7	8/9
15	2,711	1,011	2,828	907	272	7,729	27,611	28	33
16	3,193	886	2,786	808	207	7,880	25,155	30	78
17	1,604	782	2,692	422	131	5,631	17,858	32,2	90
18	1,127	1,127	2,209	303	76	4,932	16,769	29,5	120
19	2,008	1,121	2,076	434	156	5,795	19,236	30	65
20	1,670	865	1,881	600	171	5,187	18,533	28	46
21	1,829	1,305	1,190	442	350	5,116	20,180	25,5	16/3
22	1,876	1,637	1,455	486	362	5,816	23,479	24,8	12/6
23	2,515	1,491	1,744	651	448	6,849	27,515	24,9	10/9
24	3,213	1,181	2,221	840	509	7,964	31,810	25	9/11
25	3,112	1,198	2,460	941	559	8,270	34,317	24,1	8/9
26	2,716	1,187	2,289	922	498	7,616	32,605	23,4	Sciopero inglese
27	2,838	1,218	2,213	919	460	7,648	37,216	20,5	8/3

quelle regioni o dello Stato; non è giusto che sia sopportata, come avviene ora, dall'utente di altre linee. Oggi chi viaggia ad esempio da Milano a Torino contribuisce a pagare la passività di linee secondarie della Sicilia. Ma se queste linee passive sono esercite da privati, allora è lo Stato che paga perchè dà un sussidio che è iscritto in bilancio.

Orbene lo stesso dovrebbe farsi quando l'esercente è l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato. Da una parte avremmo registrato nel bilancio statale il costo vero del sacrificio; dall'altra avremmo alleggerito l'esercizio ferroviario di un gravame che non lo riguarda, e il bilancio delle ferrovie verrebbe prospettato nella sua realtà ed apparirebbe molto migliore.

Così sarebbe anche ingiusto far gravare sulle Ferrovie dello Stato l'eventuale maggior costo dei combustibili dipendente o da protezione che si volesse accordare al prodotto nazionale (ligniti, mattonelle ecc.) ovvero dall'impiego del carbone tedesco in conto indennità. Questo carbone, tenuto conto del suo rendimento, viene oggi pagato dalle Ferrovie di Stato più di quanto si pagherebbe acquistando sul mercato libero, ed io credo vi siano circa 20 lire per tonnellata di differenza. Orbene, se è giusto che le Ferrovie di Stato consumino il carbone che l'Italia deve ritirare in conto indennità, non è giusto che lo paghino a prezzo diverso di quanto comporta il mercato, di quanto pagano ferrovie private; la differenza, cagionata da interesse nazionale, dovrebbe stare a carico o a vantaggio dello Stato.

L'onorevole ministro ha fatto il confronto colle ferrovie estere, le quali hanno tariffe più alte ovvero sono passive. E ciò è vero fino a un certo punto; sempre prescindendo dalle tariffe dei passeggeri.

La Francia, ad esempio, ha una politica ferroviaria tutta speciale: vuol diffondere in tutto il paese il combustibile nazionale, e lo trasporta a grandi distanze a condizioni disastrose. Il deficit vien rimborsato dal bilancio dello Stato.

In Inghilterra le Ferrovie sono leggermente attive sicchè danno circa 5 per cento di dividendo.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Faccia un paragone tra le tariffe inglesi e quelle italiane.

RICCI FEDERICO. Sappiamo che le tariffe inglesi sono in generale molto più alte, e ciò è causa di continue proteste del ceto industriale. Però le ferrovie inglesi pagano ben 7,700 milioni di lire-sterline di tasse locali (rates). Ora lo Stato assumerà queste tasse locali in gran parte a carico dell'Erario, obbligando le ferrovie a ridurre di altrettanto le tariffe. Inoltre le ferrovie inglesi han sopportato enormi spese per la soppressione dei passaggi a livello. Ve ne sono rimasti soli 240; mentre noi ne abbiamo ancora 19,672.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Settemila.

RICCI FEDERICO. Settemila circa guardati, e quasi novemila incustoditi, pericolo e incaglio continuo e crescente coll'aumentare del traffico.

Soprattutto le ferrovie inglesi incontrano una perdita nella concorrenza del traffico delle strade ordinarie; e ciò è cagione di nuovi studi e nuovi provvedimenti.

È noto che le ferrovie inglesi furono inizialmente concesse solo per la sede ferroviaria, sulla quale i privati facevan correre i loro treni. Gradatamente le compagnie monopolizzarono il servizio, e divennero proprietarie ed assuntrice di altre imprese come alberghi, porti, poi anche di navi. Oggi, preoccupate dalla concorrenza del traffico ordinario, chiedono che le loro facoltà siano estese, coll'autorizzazione di far correre anch'esse autoveicoli e furgoni a vapore sulle strade ordinarie. Naturalmente vi sono forti opposizioni da parte delle attuali compagnie di automobili. Questa proposta di legge « road transport bill » dà luogo a una interessantissima istruttoria pubblicata giorno per giorno sui giornali inglesi. Risulta dalle deposizioni dei rappresentanti delle ferrovie che la Compagnia « London North Eastern Railway » dal 1923 al 1927 ha visto i suoi incassi diminuire di circa 10 per cento, e l'afflusso dei passeggeri s'è ridotto di 17 per cento; la « Great Western Railway » ha pure avuto una contrazione di traffico nella stessa proporzione cioè per lire sterline 12 milioni.

In pari tempo vediamo moltiplicarsi in Inghilterra il numero degli autoveicoli e dei furgoni a vapore. Le strade sono anche in provincia

piene di veicoli che trasportano anche a grandi distanze cose e persone. Vi sono servizi pubblici di autobus da Londra a Edimburgo che è quanto dire da Roma a Milano. Ed ultimamente un furgone a vapore e a carbone ha riportato un successo trasportando da una miniera presso Cardiff a un ospedale presso Londra (una distanza di 335 chilometri, coperta in 16 ore) dodici tonnellate di carbone ad un costo, tenuto conto dell'ammortamento, di 12 e mezzo scellini, mentre per ferrovia si sarebbero spesi 14 scellini, oltre a 6 scellini per trasbordi e consegne alle stazioni di partenza e di arrivo.

Il trasporto su strade ordinarie presenta il vantaggio che prende la merce dalla sede dello speditore e la consegna al domicilio del destinatario, mentre le ferrovie partono e arrivano in determinati punti fissi, sicchè occorrono trasbordi. Voi comprendete quanto sarebbe preferibile, se potesse diventare pratico, il trasporto ordinario che è autonomo, specialmente nelle campagne e in fatto di prodotti agricoli.

Nelle linee di gran traffico, nei porti, quando vi siano lunghe gallerie, quando occorran manovre, la ferrovia sarà sempre più conveniente. Ma in campagna, nelle zone pianeggianti, nelle regioni dove il traffico è rado e sminuzzato, il trasporto con mezzi ordinari sembra destinato a prevalere nuovamente. Ed è questa la miglior soluzione che si potrebbe dare a molte linee passive; convertirle cioè in buone strade ordinarie, come credo si sia fatto anche in America.

I progressi della scienza e della tecnica hanno oggi reso possibile, ciò che prima non lo era. Oggi si possono avere strade lisce, quasi fossero tutta una rotaia, ruote pneumatiche ricoperte di gomma, motori leggeri e potenti, veicoli solidi e leggeri.

All'estero questo s'è compreso da parecchi anni e si sono tempestivamente fatti sforzi e spese adeguate. In Inghilterra si spendono per le strade circa 30 milioni di sterline all'anno. E soltanto per il trasporto delle merci vi sono circa 400,000 autocarri (noi non arriviamo a 60,000). In Francia ve ne sono quasi 350,000. Le strade sono meravigliose: tutte asfaltate, e spesso incementate, senza polvere, senza fango, rettificata e allargata quanto più possibile, soppressi i passaggi a livello, curata la visibilità nelle curve, curato il servizio in-

formazioni controllo e rifornimento, facile lo stazionamento.

Devo descrivervi le strade italiane? È un senso di umiliazione che si prova quando si vedono le nostre povere strade piene di sassi e di fossi, piene di polvere che si solleva a nubi ad ogni veicolo che passa. Eppure il traffico sulle strade ordinarie per un paese essenzialmente agricolo come il nostro presenterebbe i maggiori vantaggi! Ma si fa troppo poco; e così restiamo sempre più indietro in confronto degli altri. L'azienda delle strade non ha sufficienti mezzi, sicchè rischia di non concluder nulla, se non l'affermare buone intenzioni.

Io credo che gli stanziamenti tutti concernenti le strade dovrebbero essere aumentati sì da corrispondere al bisogno; ed è per questo che in altri rami ho suggerito economie. Qui dovremmo concentrare ogni nostro sforzo; a queste spese dovremmo dare la precedenza.

Noi facciamo i trasporti ferroviari allo stesso prezzo delle altre nazioni, ed abbiamo un servizio che può stare al confronto dell'estero.

Abbiamo una marina mercantile esuberante, che naviga allo stesso prezzo di quelle estere.

Ma i nostri trasporti su vie ordinarie, a causa delle condizioni delle nostre strade, vengono a costarci almeno il triplo di quanto costano all'estero; e ne soffre tutto il nostro sviluppo e la nostra stessa vita civile. Nè qui è il caso di invocare la mancanza di materie prime! È questione principalmente di mano d'opera e questa abbonda ed è anche disoccupata.

Se, come è d'uso, vogliamo invocare la tradizione e paragonarci ai Romani; rammentiamoci che in fatto di strade essi erano maestri, e vediamo di non esser figli degeneri.

FIGOLI. Domando di parlare:

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FIGOLI. Voglio profittare della nota gentilezza dell'onorevole ministro Ciano per rivolgergli una semplice raccomandazione, che spero vorrà prendere in considerazione, senza fermarsi troppo burocraticamente sulla cosa, come del resto è suo costume. Io voglio raccomandargli di procedere come un treno direttissimo, anzi come un espresso... Si tratta della ferrovia fra Siena e Massa Marittima, da allacciare con Follonica. Egli, accogliendo il mio

desiderio, si renderà utile non solo al commercio ma anche allo stesso Governo.

Io spero che vorrà prendere in considerazione la mia raccomandazione. Il progetto era stato approvato fin dal 1901, e sia a Siena, sia a Follonica non si desidera che quella ferrovia, la cui esecuzione è ancora sospesa.

SUPINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SUPINO. Se non ho male compreso, l'egregio collega Silvestri avrebbe fatto appunto alla città di Pisa di volere che i diretti notturni della linea Pisa-Genova-Milano si fermino in quella città.

Debbo respingere la censura, perchè la città di Pisa, che è anche importante centro ferroviario, ha diritto a quelle facilità di comunicazioni che pure sono accordate ad altri centri di minore importanza.

E sarebbe poi veramente strano che, per arrivare dieci minuti più presto a Milano, si dovessero pregiudicare importanti interessi di altre città.

Alla lagnanza, che io muovo verso l'onorevole Silvestri, debbo però unire un ringraziamento, quello cioè di avermi fornito l'occasione di raccomandare al ministro delle comunicazioni, che tanto degnamente adempie al proprio ufficio, gli interessi ferroviari della città di Pisa, secondo le richieste che essa ha più volte avanzato. Spero che il ministro vorrà darmene affidamento.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Avrei voluto, Onorevoli Senatori, essere brevissimo nella mia esposizione, tanto più che essa viene a poche settimane di distanza dalla discussione ampia che si è tenuta nell'altro ramo del Parlamento. Farò il possibile per non tediarevi lungamente, ma permettetemi di rispondere a tutte le osservazioni che sono state fatte sulla mia opera di ministro delle comunicazioni.

Inizio il mio dire con il confermare che il bilancio in corso delle Ferrovie dello Stato, che ha la perfetta identica struttura, in ogni sua voce, dei bilanci passati, si chiuderà con un avanzo doppio di quello preventivato nelle previsioni aggiornate che sono di 35 milioni. Sono certo infatti che l'avanzo sarà molto superiore a quello

prudentemente preventivato in 35 milioni: onorevole Ricci, questa affermazione non giustifica in me nessun assoluto ottimismo, ma posso con sicura fede affermare che l'inizio di una maggiore intensità di traffico si sente. Via via la crisi di contrazione del traffico ferroviario, che non è limitata all'Italia ma che è generalizzata su tutte le reti europee, sarà superata. Debbo quindi ritenere che la stabilità del bilancio ferroviario sia assicurata. Come dirò in seguito, si proseguirà con prudenziale avvedutezza negli impegni delle spese. Credo che nemmeno l'on. Ricci potrà muovermi accusa di essere stato molto prodigo nelle spese. L'economia è all'ordine del giorno dell'Amministrazione ferroviaria: è una economia signorile, perchè si tratta di un servizio che ha contatto col pubblico italiano ed anche col pubblico estero, al quale il Governo fascista non vuole per niente far conoscere miserie, ove queste esistessero.

Il traffico ferroviario italiano è in ascesa: io ritengo che noi abbiamo superato i momenti più critici: l'Amministrazione continua, con veduta giusta dei problemi futuri, a provvedere alle sue esigenze.

Io ringrazio l'Ufficio Centrale per la relazione e l'indagine minuta che ha voluto compiere sul bilancio delle comunicazioni; indagine che è contenuta nella dotta relazione scritta dall'on. De Vito.

Il relatore mi domanda di provvedere per le spese patrimoniali. Io debbo dire chiaramente all'on. De Vito due cose: primo, le provvidenze attuali, già stabilite di concerto col collega delle finanze, sono tali da garantire all'Amministrazione ferroviaria i fondi necessari per far fronte alla completa attuazione del programma in corso; secondo, il programma attuale a sua volta è più che sufficiente per assicurare i mezzi di trasporto per qualsiasi roseo prevedibile aumento di traffico. Io ritengo che in questo momento sia prudenziale non aggravare oltre il bilancio delle ferrovie.

Se è con soddisfazione intima che affermo davanti a voi, onorevoli senatori, che il bilancio del 1927-28, che si avvia ormai alla sua conclusione, è in avanzo, non intendo, con provvedimenti affrettati, gravare i bilanci futuri, per non mettere l'Amministrazione ferroviaria

in condizione di perdere quel pareggio che le è stato assicurato.

L'on. Libertini mi ha parlato da molto tempo delle condizioni della linea Napoli-Reggio. Vorrà però ammettere, l'on. Libertini, che la Amministrazione esercisce con la massima cura quella linea così difficile per condizioni orografiche: linea che in certi momenti non è che una continuazione di ponti e di gallerie; dove vi sono delle curve di raggio piccolissimo, linea che altrove, per lo strapiombo dei monti, è portata presso la costa, là dove subisce l'erosione e la corrosione del mare.

Deve ben comprendere l'onorevole senatore Libertini che le possibilità umane hanno dei limiti. Ma io debbo difendere l'Amministrazione delle ferrovie da quella accusa, se non esplicita, almeno implicita, che egli ha creduto di fare. Deve sapere l'on. Libertini, — ed in questa Alta Assemblea vedo l'on. Bianchi, che con la sua alta competenza può confermare quanto io dico — che l'Amministrazione ferroviaria è stata sollecita, sotto ogni punto di vista, per curare la viabilità e la celerità di marcia dei treni sulla linea da Napoli a Reggio Calabria.

Le locomotive 743, 744, 745, a quattro assi accoppiati, con carrello italiano per inserzione in curve ristrette, sono state costruite appositamente per aumentare il tonnellaggio e la velocità dei treni sulla Napoli-Reggio. L'onorevole Libertini ci ha detto che occorre molto tempo per andare da Napoli a Catania, dove egli usualmente va. Ma se io confronto gli orari del 1914, (perchè, on. Ricci, il 1914 ferroviario rappresenta l'anno della maggior velocità, come rappresenta l'anno del maggior movimento portuale italiano) trovo che, per andare da Villa San Giovanni a Salerno, si impiegavano 10 ore e 51 minuti; nel 1928 si impiegano 9 ore e 50 minuti. Vede, onorevole Libertini, che abbiamo già risparmiato un'ora.

LIBERTINI. È un errore.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Se lei vuol prendere il posto del mio direttore generale delle ferrovie, posso mettere la sua candidatura. Questi dati sono ufficiali; il direttore generale delle ferrovie, che io vedo là nella tribuna, me li ha forniti e potrebbe dare

domani a Lei tutti i dati che le necessitano. (*ilarità*).

Sulla Salerno-Napoli nel 1914 s'impiegava un'ora e 36 minuti, oggi s'impiega un'ora e 21 minuti.

L'on. Libertini ha detto poi che i doppi binari sono indispensabili. On. Libertini, ella sfonda una porta aperta! Io vorrei fare dei binari quadrupli, ma dove li facciamo?

LIBERTINI. Ci contentiamo di quelli doppi.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma dove li facciamo? Bisogna cambiare il tracciato. E il primo studio sommario, per darle la grandezza del quadro economico, porta la spesa, per un raddoppio di binario da Battipaglia a Reggio Calabria, a una somma che si aggira su un miliardo. (*Commenti*).

Si fa presto, onorevole Libertini, a domandare delle provvidenze; ma chi ha la responsabilità, l'onore e l'onere dei posti di dirigenza, deve pensare, nella esecuzione del suo mandato, alle raccomandazioni autorevoli di economie che ogni giorno io sento ripetere molto giustamente dai senatori che qui mi ascoltano.

E poi è proprio vero che nell'Italia meridionale non ci sono dei doppi binari? Prima di tutto rivendico alla mia opera la ricostruzione del doppio binario Napoli-Battipaglia, iniziato una prima volta durante la guerra, demolito per usare le rotaie in un altro posto, e ricostruito ora definitivamente dalla Amministrazione delle ferrovie, ed esercito da molto tempo.

LIBERTINI. Di questo ho già reso grazie a lei.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma poi non c'è un doppio binario tra Foggia e Cervaro, tra Bari e Barletta? Non vi è forse in costruzione una quantità di chilometri di doppi binari abbastanza notevole? Io vorrei, on. Libertini, che lei si convincesse che l'Amministrazione ferroviaria ha una speciale cura per le comunicazioni verso l'Italia meridionale e verso la Sicilia, cura che dimostra in tutti i modi possibili; ma l'impossibile, on. Libertini, non lo venga a chiedere agli uomini.

Secondarie sicule. Lei, on. Libertini, voleva un miracolo « alla Bianchi ». In Sicilia sono progettati 450 chilometri di ferrovie secondarie. Ci sono due Società che attendono a questo lavoro; sono già stati ultimati 25 chi-

lometri e ne sono in corso di avanzata costruzione 138. Speriamo che si continui così a lavorare e così lei avrà quelle ferrovie che non un deputato siciliano, ma il Governo fascista ha dato alla Sicilia.

I disastri sulla linea Napoli-Reggio.

Il primo torna a difendere la causa mia, ossia quello che io sostengo. Dice l'on. Libertini che si è smosso un ponte sul torrente Angitola. Non si è smosso nulla. Si stava sostituendo un ponte su questo torrente e siccome i ponti ferroviari metallici, per non interrompere l'andamento della linea in esercizio, vengono ora costruiti vicino al ponte da sostituire e poi si fa scorrere il vecchio e si sostituisce il nuovo, accadde che il nuovo ponte scivolò dagli ordigni meccanici che lo varavano ed andò tre metri al di là. Questo dimostra che l'Amministrazione ferroviaria ha cura di quelle linee, dove durante la mia amministrazione ha speso, per miglioramenti e consolidamenti, ben 72 milioni all'infuori delle spese ordinarie di manutenzione. Il disastro, del quale non fu vittima l'on. Bianchi, consistè nella rottura di 25 centimetri del fungo di una rotaia avvenuta nella galleria di Corica, il 21 febbraio. Il Senato mi perdoni se do tutti questi dati esatti, ma siccome l'on. Libertini me ne aveva parlato da tre mesi, così sono venuto armato di tutte le armi opportune. (*Si ride*).

Nella notte del 21 febbraio ultimo scorso, in galleria di Corica, tra Serra Aiello ed Amantea, si verificò la rottura di una rotaia con conseguente svio di qualche vettura del treno 80 su cui viaggiava S. E. Bianchi, e precisamente sviarono le ultime tre carrozze del convoglio. Lo sviamento accadde perchè l'agente della linea, avendo rilevato in precedenza la rottura della rotaia, anzichè proteggere subito coi prescritti segnali il punto pericoloso, si allontanò per chiedere aiuti per la sostituzione della rotaia spezzata.

Rotture casuali di rotaie avvengono su tutte le linee, come su altre linee delle reti Europee, vi si rimedia tempestivamente grazie alla assidua vigilanza che viene esercitata. Io credo (e qui c'è l'onorevole Bianchi che può essere autorevole testimonio).

È questa una linea sulla quale il traffico non è stato mai tanto come è ora e sulla quale il treno espresso per Taormina viene

mantenuto nella stagione estiva anzichè essere soppresso, come era anticamente.

Dello sviluppo delle nostre ferrovie e tramvie elettriche statali e private, come pure dello sviluppo attuale dei lavori di elettrificazione, l'on. De Vito traccia un quadro esauriente. Egli ricorda le provvidenze adottate per facilitare l'adozione del nuovo sistema da parte delle ferrovie concesse ed insiste perchè, agli effetti finanziari, l'elettrificazione venga considerata sulla rete principale come una nuova costruzione.

Da parte mia non posso non riconoscere che l'osservazione è fondata, soprattutto quando l'elettrificazione venga attuata a vantaggio dell'economia generale e non per corrispondere ad aumenti di traffico, nel qual caso sarebbe evidentemente giustificato il ricorso ai fondi patrimoniali.

Un'altra risposta io debbo dare all'on. Libertini: egli ha parlato della congiunzione Villa Literno-Napoli Centro come di cosa di là da venire. Lo informo che il 4 giugno correrà la prima locomotiva da Villa Literno per Aversa a Napoli e se le cose andranno, come credo, bene, entro il mese di giugno o al massimo nella prima decade di luglio sarà attivato il servizio regolare fra Villa Literno e Napoli.

Credo che questo lo compenserà di tutti i disappunti avuti prima.

Linea direttissima Roma-Napoli. Questa linea sarà elettrificata perfettamente, onorevole De Vito, e il sistema di elettrificazione non desta preoccupazione alcuna: sarà elettrificata a corrente continua. Cosa si attende ad elettrificarla? prima di tutto il perfetto assetamento della linea, perchè, se non è necessario per la linea a trazione a vapore, è indispensabile per le linee a trazione elettrica.

L'unica cosa che ancora ci tiene fermi è l'esperienza che stiamo compiendo sui locomotori elettrici a corrente continua, i cui primi esemplari sono ora in esperimento sulla Benevento-Foggia.

Credo che l'esperimento si debba seguire con molta attenzione, perchè se ne dovranno ordinare per la Roma-Napoli 70 esemplari, ciascuno dei quali costa oltre un milione.

Non entro nel duello fra l'on. Silvestri e l'on. Supino, rispetto alla introduzione dei treni a Pisa. Non c'è dubbio che l'on. Silvestri

ha ragione quando dice: « prendete il bivio Tagliaferro e risparmierete mezz'ora », ma questo bivio non può essere percorso che a 30 chilometri di velocità. D'altra parte non è la entrata dei treni nella stazione di Pisa, ma il regresso che occorre ovviare per portare i treni nella stazione di Pisa: ciò è stato perfettamente esaminato dall'Amministrazione ferroviaria, la quale, quando attuerà lo smistamento delle merci della Toscana a San Giusto, costruirà il collo d'oca che dalla linea di Livorno porterà i treni all'entrata opposta della stazione di Pisa, per poi farli uscire direttamente dall'altra parte verso la via di Genova. Quindi questo duello, che pareva insanabile, è già stato perfettamente composto dall'Amministrazione ferroviaria e mi pare con soddisfazione di tutti.

Delle materie di competenza dell'Ispettorato generale delle ferrovie, vale a dire delle ferrovie concesse all'industria privata, delle tramvie, dei servizi automobilistici e della navigazione interna, l'onorevole senatore De Vito non si è occupato in modo distinto e separato; ma ha associato la trattazione dei vari argomenti a quella degli argomenti più affini che riguardano altri rami del mio Ministero. Convengo in massima nel concetto che sia da favorire l'estensione dei servizi locali anche per le merci, ma beninteso corrispondendo alle reali necessità ed evitando di creare nuove società originariamente deficitarie. Concordo con l'onorevole relatore della Commissione di finanza sul carattere ormai sorpassato delle tramvie extraurbane, specialmente a vapore, e sull'opportunità di cedere alla industria privata l'esercizio di alcune ferrovie secondarie delle nuove provincie, che superiori esigenze generali fecero affidare all'Amministrazione delle ferrovie di Stato subito dopo la guerra. Tali questioni sono oggetto di attento studio, allo scopo di concretare provvedimenti adeguati.

Sopra un punto di grande importanza l'onorevole Commissione di finanze del Senato ha confortato col suo autorevole parere una direttiva che io avevo avuto occasione recentemente di esporre. Essa ha infatti riconosciuto l'opportunità di alcuni raggruppamenti delle linee secondarie in reti armoniche di sufficiente estensione, con pochi sbocchi necessari per corrispondere alle esigenze del traffico locale.

Si tratta di impresa di non agevole risoluzione alla quale vado dedicando la mia opera e che confido di poter compiere con la necessaria gradualità, non nascondendomi le difficoltà che tanti interessi contrastanti faranno sorgere.

L'azienda postale e telegrafica ha continuato nell'attuazione del suo programma inteso ad effettuare con la più economica ed efficace gestione dei servizi l'opera di sviluppo dei servizi stessi. È stato così possibile nell'agosto del 1927 apportare considerevoli riduzioni alle tariffe in vigore per un complessivo ammontare di oltre 120 milioni annui. Ciò malgrado posso assicurare il Senato che l'esercizio in corso si chiuderà con un largo avanzo, che sarà parecchie volte superiore non soltanto a quello di 11 milioni della prima previsione, ma anche a quello della previsione aggiornata di 21 milioni. (*Benissimo*).

L'onorevole relatore ha fermato la sua attenzione sulla entità della spesa per il personale. Certo nel bilancio postale ciò si verifica in tutti gli Stati. La spesa del personale è, per la natura stessa dei servizi postali, molto onerosa. Pertanto l'Amministrazione ricerca tutte le possibili economie. L'opera di selezione, che corrisponde poi all'opera economica sopra detta, che l'anno scorso portò all'eliminazione di 2169 unità, senza rimpiazzo, è continuata ed in questo esercizio altri 1300 agenti hanno lasciato l'Amministrazione senza sostituzione. Posso assicurare che l'Amministrazione provvede conformemente alle riconosciute necessità, ed in molti casi con una spesa maggiore degli introiti locali, all'istituzione di stabilimenti postali e telegrafici dove sono richiesti.

Nello scorso esercizio e in quello corrente gli stabilimenti stessi sono stati molto aumentati. Aumentati i portalettere rurali. È stato istituito il telegrafo in moltissimi punti dove non vi era. Il recapito della corrispondenza ha guadagnato in estensione, ma si è messo in rilievo il bisogno di rapidità maggiore, e accennandosi alle linee aeree, si è detto che postalmente non sono state utilizzate a sufficienza. L'Amministrazione s'interessa al servizio di distribuzione e a tale scopo ha disposto vari provvedimenti.

Quanto allo sviluppo della posta aerea, le

difficoltà sono varie, ma si studiano tutti i mezzi atti a ridurle e a superarle. Le statistiche comprovano lo sviluppo progressivo e la regolarità sempre migliore di tutti i servizi disimpegnati dall'azienda postale e telegrafica. Si provvederà a comunicazioni sempre più vaste nei capoluoghi di provincia e a migliorare quelle dalla capitale alle provincie, particolarmente con il Mezzogiorno, le Isole e l'Estero. Un piano organico di provvedimenti ha avviato a soluzione il vasto interessante programma della estensione dei servizi radioelettrici, mentre quelli cablografici, affidati all'Italcable, si estendono e si perfezionano.

Un altro collegamento cablografico è stato stabilito fra Anzio, Barcellona e Malaga, e la Società si appresta a stabilire quello fra Anzio e Palermo e fra Palermo e Cagliari. Tali allacciamenti miglioreranno assai le comunicazioni telegrafiche da e per le isole.

Passando ai telefoni dirò che uno dei più apprezzabili risultati della cessione all'industria privata è stato lo sviluppo del sistema automatico nei grandi e piccoli centri. Complessivamente si avevano 25 mila abbonati in tutta Italia collegati con le centrali automatiche. Adesso se ne hanno 100 mila. Il numero degli abbonati, che era nel 1925 di 145 mila, è oggi asceso a circa 200 mila.

È automatica completamente la rete di Roma, di Milano, di Torino e quasi completamente quella di Genova: mancano pochi numeri. Il servizio automatico funziona pure a Firenze; a Livorno, Como, Brescia, Biella, Messina, Rimini e a Forlì. È prossima la automatizzazione di Trieste, Cremona, Mantova, Bologna. Napoli lo sarà entro l'anno, e così pure altri importanti centri italiani.

Ma il sistema automatico dalla città sarà portato nei piccoli sobborghi, ed inoltre l'Amministrazione postale e telegrafica sta trattando delle convenzioni aggiuntive con le Società concessionarie per sviluppare il traffico nell'ambito delle regioni e svilupparlo anche con la installazione di cavi sotterranei. Mentre le società compiono il lato attivo e produttivo che tutti potete vedere, l'azienda statale ha già compiuto la posa del cavo sotterraneo fra Roma e Napoli con 78 coppie di fili, cavo sotterraneo che sarà inaugurato e aperto all'esercizio entro l'anno, mentre è avanzata la posa

del cavo sotterraneo fra Roma e Firenze, ed è bandito l'appalto concorso per la posa del cavo che da Napoli per la Calabria raggiungerà la Sicilia a Caltanissetta, con una derivazione per Bari.

Il senatore Silvestri ha parlato delle tariffe telefoniche. Egli mi permetta di dire quello che posso dire in questo momento, poichè ora sono proprio in corso le trattative per le nuove tariffe telefoniche che andranno in vigore col 1º luglio prossimo.

Le tariffe accettate dalle Società, quando assunsero l'esercizio, sono quelle stabilite dal Regio decreto-legge del 23 novembre 1921, n. 1824: tariffe *à forfait*, tariffe speciali. I contratti di concessione fanno obbligo alle società di mantenerle per tre anni inalterate e questi tre anni vengono a scadere col 1º luglio prossimo. Si sono accese tutte le discussioni che ognuno di voi potrà immaginare, ed è stato posta giustamente sul tappeto la questione del contatore.

Il contatore nominalmente è generalizzato in tutti i paesi di Europa, come giustamente ha detto il senatore Silvestri. Ma non c'è una esperienza tale che possa integralmente essere applicata nel nostro paese. Dico subito che l'idea del contatore è stata nettamente scartata dall'Amministrazione (*benissimo*), la quale però non può non rendersi conto di quel che avviene negli altri paesi; ed allora ha deciso che i contatori per scopi statistici siano messi al 2 per cento degli abbonati delle classi A (ossia istituti bancari, ecc.), S (ossia professionisti ecc.), ed ai liberi cittadini, cioè ai domicili privati.

Ma perchè la statistica abbia una base di serietà e di attendibilità, non sono le Società che sceglieranno questo due per cento fra i diversi abbonati. Questo due per cento sarà indicato da una Commissione composta da un rappresentante degli industriali, un rappresentante dei commercianti, un rappresentante dell'azienda statale. È così sperabile che si possano avere dei dati statistici attendibili sui quali decidere in seguito, quando cioè la loro raccolta sarà tale da permettere appunto una decisione sull'applicazione o meno del contatore.

Sarà diminuito il canone di appalto per i privati cittadini, perchè è specialmente in

questa categoria che bisogna curare l'estensione del telefono. L'entità del canone di abbonamento non influisce certo sul numero degli utenti della categoria delle banche e degli Istituti, nè darà alcun incremento al numero attuale degli utenti il ceto professionale perchè questo ceto che considera il telefono come uno degli strumenti indispensabili per lo svolgimento della sua professione ne è già provvisto. Il grande aumento negli introiti verrà dato dalla grande classe dei privati, la quale però dovrà essere sollevata in modo notevole dalle spese ora richieste per l'abbonamento al telefono. (*Vive approvazioni*).

Su queste basi sono condotte le trattative con le Società concessionarie delle cinque zone; mi dispiace, senatore Silvestri, di non poter dare altri dettagli...

SILVESTRI. Sono sufficienti!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. ...dato lo stato in cui si trova la cosa.

Sorvolo sull'aumento della tassa sulle ferme in posta. È un mestiere talvolta simpatico e talvolta ingrato, che, se viene retribuito con 15 centesimi, è sufficientemente retribuito... (*ilarità*).

Poi mi permetto di difendere un po' la posta pneumatica che non può essere sostituita completamente dal telefono, anche perchè essa serve per lo smistamento degli espressi di cui talvolta il senatore Silvestri ha lamentato il ritardo. Si capisce bene che i mille espressi della Centrale di Milano non possono trasmettersi alla periferia a mezzo del telefono. Si devono mettere nel tubo, nel proiettile, che li trasporta rapidamente.

Veniamo ora alla marina mercantile. L'onorevole Ricci ci ha fatto un quadro un po' tetro dei porti e ha dimenticato soprattutto che c'è un provvedimento per incrementare gli empori nei porti che io spero possa essere tradotto in atto, se specialmente nelle diverse località non verranno sollevate troppe difficoltà contro la sua attuazione: intendo parlare delle zone franche.

Circa quanto l'onorevole Ricci, con molta competenza, dice della mancanza in Italia di organizzazioni per il rifornimento del carbone alle navi, io mi associo alle sue parole e sarò grato personalmente all'onorevole Ricci se si metterà lui alla testa di una organizzazione di

quel genere con la competenza che lo distingue. Egli vedrà che il Governo sarà provvido e sollecito per tutte quelle agevolazioni che gli saranno domandate. Ma io non credo sia compito del Governo di fare il rifornitore delle navi, tanto più che è una cosa molto difficile.

L'on. Ricci dice che lo sviluppo del traffico commerciale è in diminuzione: ora io osservo che il traffico è per lo meno quello che era nel 1914. Se poi si guarda il periodo che più mi interessa, e cioè dal 1922 ad oggi, si vede che il traffico portuale italiano è aumentato del 58 per cento.

RICCI FEDERICO. Da tre anni non si muove più!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Io mi auguro che possa ancora muoversi! Ma ci sono delle cose che hanno la loro stabilità. E poi lei stesso ci ha detto perchè non si muove, ci ha detto che il carbone viene per via di terra e che la massima parte delle importazioni viene ugualmente per via di terra: contentiamoci dunque se, malgrado tutto quello che viene per via di terra, il traffico non discende.

Il fatto è, onorevoli senatori, che la nostra marina mantiene il quarto posto nel mondo, il secondo in Europa per tonnellaggio e il terzo per costruzioni navali. La nostra marina transatlantica si è già arricchita di importanti unità, conta però ancora molte navi vecchie che non possono sopportare la concorrenza. Bisogna costruire ancora: lo star fermi significherebbe indietreggiare. Le navi da carico vanno da qualche anno invecchiando senza che si operi quel proporzionale rinnovamento che è necessario affinché i nostri armatori si presentino nelle competizioni internazionali con mezzi di trasporto moderni e di esercizio economico. La trasformazione non è incoraggiata dal mercato dei noli che continua a mantenersi a livello basso: è poi ostacolata dalle scarsissime riserve finanziarie dei nostri armatori. Bandita perciò l'idea, che non potrà più rifiorire, di elargire premi di navigazione o altri contributi del genere, non rimane che affidarci al credito navale.

In tale via, già battuta da molte Nazioni, tra le quali l'Inghilterra e gli Stati Uniti, che pure dispongono di una forte marina mercantile e di potenti riserve finanziarie, si è messo il Governo, e dopo aver attenta-

mente studiata la questione in tutti i suoi più piccoli particolari, ha concretato il suo studio con la creazione dell'Istituto del Credito Navale che ormai è compiuta. Il nuovo ente consentirà non solo d'intensificare le costruzioni navali, ma di attuare quel vasto programma di rinnovazione del naviglio da cui soltanto potranno ritrarre nuova forza le industrie marittime. L'onorevole relatore ha accennato alla situazione dei nostri cantieri e alla sproporzione tra la loro potenzialità e le effettive possibilità di lavoro. Io non escludo che esista tale sproporzione, al cento per cento ereditata dal Governo fascista, il quale non ha incoraggiato certamente la fondazione di nuovi cantieri.

Comunque, il completamento del programma di nuove costruzioni per le linee sovvenzionate, per le quali sono state adottate speciali provvidenze finanziarie, e i provvedimenti di credito navale varranno ad assicurare ai nostri cantieri un ulteriore considerevole lavoro.

L'onorevole relatore si è lungamente intrattenuto sui servizi sovvenzionati e sui bilanci delle società concessionarie. Nulla ho da aggiungere alle sue esatte considerazioni; debbo dire che il Governo ha equamente riesaminate le convenzioni esistenti e non ha mancato di provvedere alla revisione di quelle riconosciute insostenibili.

Infatti sono state stipulate convenzioni aggiuntive con le Società « Florio » e « Zaratina » ed altre sono in corso. Contemporaneamente sono stati migliorati i servizi gestiti dal « Lloyd Triestino » e dalla « Partenopea » e quelli del « Periplo Africano ». I servizi, sotto la continua ed oculata vigilanza del Governo, procedono regolarmente. Molte nuove unità sono già in linea ed altre sono in corso di costruzione. Possiamo quindi fondatamente presumere che fra non molto quelle navi che l'onorevole De Vito giustamente chiama « venerande per età », già considerevolmente assottigliate nel numero, saranno totalmente sostituite da navi rispondenti alle più moderne esigenze della tecnica navale.

È intanto accertato che, nelle comunicazioni con il Levante, le nostre società si battono con successo con le migliori marine europee. Al crescente sviluppo del naviglio corrisponde l'aumentato traffico dei nostri porti, aumentato,

ripeto, dal 1922 al 1927 di circa il 58 per cento e la più larga partecipazione della nostra bandiera ai traffici stessi, non solo per il servizio di cabotaggio, ma anche per i trasporti dall'estero e per l'estero.

Tali risultati non sono dal Governo considerati come meta delle nostre aspirazioni e delle nostre necessità. I traffici marittimi rappresentano una delle principali fonti di vita del nostro paese e quindi ad essi sarà sempre dedicata la vigile attenzione del Governo.

Oltre i provvedimenti adottati e quelli in corso di attuazione, altri, non meno importanti, tra cui quello che riguarda la sicurezza della vita umana in mare, sono allo studio presso i competenti uffici.

All'azione del Governo corrisponde la collaborazione di quanti partecipano alle industrie marittime, ispirati tutti a quell'alto sentimento di dovere e a quello spirito di disciplina che il Fascismo ha in essi trasfuso.

Sotto tali auspici la marina mercantile italiana non potrà non raggiungere la potenza che le compete.

Non so se a tutti ho risposto.

Assicuro all'onorevole senatore Figoli che vedrò quanto egli mi domanda; ma la sua richiesta, fatta in un modo così modesto, ha una conseguenza finanziaria che in questo momento non posso valutare.

Vedo che c'è qualche altro appunto, e vorrei, prima di cessare il mio dire, dare tutte le risposte all'onorevole senatore Ricci. L'onorevole senatore Ricci, tornando un momento alla questione tariffaria, ha detto che apparentemente le nostre tariffe sono uguali a quelle straniere.

L'onorevole senatore Ricci, così competente in materia, non ignora certamente che le tariffe tedesche sono state recentemente aumentate del 15 per cento e che quelle francesi sono state aumentate di altrettanto e che le nostre tariffe, fino ad una certa percorrenza, sono inferiori a quelle francesi e tedesche prima dell'aumento. Perché le nostre tariffe hanno una base differenziale e le loro hanno una base progressiva.

RICCI FEDERICO. Ed i risconti!

CIANO, ministro delle comunicazioni. I risconti, onorevole Ricci, mi permetta che li consideri come una cosa da prendersi con le

molle! Io non ho mai creduto in modo tassativo ai risconti e se dovessi sulle contrattazioni giornaliere cedere e prendere per veri tutti i risconti, dovrei trasportare gratis la merce o quasi.

Sta di fatto però che uno speciale ufficio commerciale è stato istituito con apposito provvedimento di legge dall'amministrazione ferroviaria; e certamente l'onorevole Ricci, che segue le nostre leggi, ben lo conosce. L'istituto ha sedi a Parigi, a Zurigo, a Berna, a Milano, a Vienna e a Praga e funziona non con risconti ma con abbassamenti di tariffe, dei quali è competente fino a una certa cifra il direttore generale e poi il Consiglio di amministrazione. Questo ufficio ha già battuto in pieno la concorrenza estera accogliendo molte domande di trasporti, perchè questi affluiscono ora al porto di Genova e prima andavano a quello di Marsiglia e i risconti sono molto più bassi di quelli dichiarati inizialmente. Quindi mi permetta di mettere in quarantena - bandiera gialla, da buon marinaio - la cifre che lei, onorevole Ricci, ha qui portato, perchè le cifre sue sono a base di risconti, sui quali lei crede in buona fede ma che io vorrei sapere se sono stati realmente praticati.

Comunque l'Amministrazione ferroviaria ha in se stessa l'elasticità necessaria per sostenere anche questa concorrenza; si è anche premunita per la concorrenza dei trasporti camionabili; c'è qualche studio in proposito che sarà prontamente tradotto in atto. Creda, onorevole Ricci,

che se ci fa difetto l'intelligenza, non ci fa difetto la passione e diamo tutti noi stessi, dal primo all'ultimo, perchè il difficile problema del pareggio delle ferrovie sia consolidato in modo inerollabile. (*Applausi*).

Onorevoli senatori, i grandi servizi pubblici che si svolgono con la necessaria regolarità, se pure condotti con prudente gestione finanziaria, si arricchiscono di nuovi mezzi e perfezionamenti tecnici che li rendono sempre più corrispondenti alle esigenze del pubblico ed ai bisogni del Paese.

Voi siete autorevoli testimoni di questi fatti. Io vi assicuro che il vostro esplicito riconoscimento del buon andamento dei grandi servizi delle Comunicazioni, fatto con tanta autorità dalla vostra Commissione di finanza, è il più ambito premio per i miei collaboratori, dal più elevato al più umile. (*Applausi vivissimi e prolungati. I membri del governo e molti senatori si congratulano con l'oratore*).

DE VITO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE VITO, *relatore*. A nome della Commissione di finanze ringrazio l'on. ministro delle benevoli parole rivolte al nostro indirizzo.

Non ho altro da aggiungere se non raccomandare all'approvazione del Senato il bilancio in discussione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo all'esame dei capitoli che rileggo.

TABELLA A.

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni
per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1928 al 30 giugno 1929.

TITOLO I.

SPESA ORDINARIA

CATEGORIA I. — SPESE EFFETTIVE.

SPESE PER I SERVIZI DELLA MARINA MERCANTILE.

Spese generali.

1	Personale di ruolo dell'Amministrazione centrale - Stipendi, supplementi di servizio attivo e assegni (Spese fisse)	1,200,000 »
2	Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti meritevoli (art. 63 del Regio decreto 30 settembre 1922, n. 1290, e Regio decreto 17 febbraio 1924, n. 182)	80,000 »
3	Premi di operosità e di rendimento agli ufficiali ed ai sottufficiali destinati a prestar servizio nell'Amministrazione centrale della marina mercantile	20,000 »
4	Sussidi agli impiegati, uscieri ed inservienti di ruolo e avventizi dell'Amministrazione centrale e provinciale	18,000 »
5	Sussidi agli impiegati, uscieri ed inservienti bisognosi, già appartenenti all'Amministrazione centrale e provinciale e loro famiglie	7,000 »
6	Indennità e diarie ai componenti le Commissioni, i Consigli ed i Comitati di carattere permanente e temporaneo - Indennità speciali al personale addetto ai servizi della marina mercantile	100,000 »
7	Ispezioni e missioni nell'interesse dei vari servizi dell'Amministrazione centrale	22,000 »
8	Spese di telegrammi (Spesa obbligatoria)	26,500 »
9	Spese di liti, di coazioni, di arbitraggi ed altre accessorie, relative al demanio pubblico marittimo (Spesa obbligatoria)	13,000 »
10	Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti	112,000 »
11	Spese casuali	6,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	1,604,500 »

	<i>Riporto</i> . . .	1,604,500 »
12	Fitto di locali di proprietà privata, manutenzione e canoni d'acqua .	330,000 »
13	Residui passivi eliminati a senso dell'art. 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440 sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
		1,934,500 »
	<i>Debito vitalizio.</i>	
14	Pensioni ordinarie (Spese fisse)	4,100,000 »
15	Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 4 e 10 della legge 23 ottobre 1919, n. 1970, modificati dall'articolo 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (Spesa obbligatoria) . .	4,000 »
		4,104,000 »
	<i>Spese per la marina mercantile.</i>	
16	Spese per l'estrazione dei galleggianti sommersi (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
17	Vigilanza sulla pesca	200,000 »
18	Sovvenzione alla Cassa invalidi della marina mercantile e sovvenzioni ad Istituti, Associazioni e Società varie attinenti alla marina mercantile - Sussidi alla gente di mare, marinai e pescatori e alle loro famiglie	1,620,000 »
19	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) (Spesa obbligatoria)	200,000 »
20	Quota di concorso nella spesa di vigilanza dei ghiacci nel Nord Atlantico (Convenzione di Londra 20 gennaio 1915) (Spesa obbligatoria)	150,000 »
21	Spesa di funzionamento del Regio Commissariato del porto di Fiume (Regio decreto 3 gennaio 1926, n. 55)	185,000 »
22	Eventuale concorso dello Stato pel mantenimento di corpi di piloti nei porti ove il pilotaggio è dichiarato obbligatorio.	15,000 »
		2,370,000 »

Spese per le capitanerie di porto.

23	Ufficiali delle capitanerie di porto - Stipendi, supplementi di servizio attivo, indennità militare ed assegni fissi	6,910,000 »
24	Sottufficiali delle capitanerie di porto - Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe, indennità militare e assegni	2,500,000 »
25	Personale d'ordine delle capitanerie di porto e personale di ruolo già in servizio nelle nuove provincie - Stipendi e supplementi di servizio attivo (Spese fisse)	2,900,000 »
26	Incaricati marittimi e delegati di spiaggia - Inservienti locali di porto - Retribuzioni - Indennità di reggenza di uffici di porto	123,375 »
27	Indennità di trasferta e di missione pel personale delle capitanerie di porto	160,000 »
28	Manutenzione e miglioramento dei fabbricati delle capitanerie di porto	500,000 »
29	Spese d'ufficio e spese per mobili per le capitanerie di porto	200,000 »
30	Indennità al personale, soprassoldi ed assegni agli ufficiali e sottufficiali di porto ed ai militari del Corpo Reali Equipaggi marittimi presso le Capitanerie di porto - Spese varie per il corso dei sottotenenti di porto di nuova nomina presso l'accademia navale di Livorno (art. 3 del Regio decreto 10 settembre 1923, n. 2068)	300,000 »
31	Attrezzi, arredi e mezzi nautici delle Capitanerie di porto - Corpi di guardia - Imbarcazioni - Illuminazione, riscaldamento, consumo d'acqua e spese varie	1,500,000 »
		15,093,375 »

Spese per i servizi marittimi.

32	Acquisto, manutenzione e custodia di boe di 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	53,000 »
33	Sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi marittimi	201,474,500 »
34	Compensi a Società di navigazione per speciali trasporti con carattere postale e commerciale (Spesa obbligatoria)	1,585,000 »
		203,112,500 »

SPESE PER I SERVIZI DELL'ISPETTORATO GENERALE

FERROVIE, TRAMVIE E AUTOMOBILI.

Spese generali.

35	Personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e dei circoli ferroviari d'ispezione — Stipendi, supplementi di servizio attivo ed altre competenze fisse (<i>Spese fisse</i>)	<i>per memoria</i>
36	Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti meritevoli dell'Amministrazione centrale dell'Ispettorato e dei Circoli ferroviari d'ispezione	50,000 »
37	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	50,000 »
38	Indennità di trasferta, di traslocazione e diverse al personale di ruolo dell'Amministrazione centrale dell'Ispettorato e dei Circoli ferroviari dell'Ispezione	1,115,000 »
39	Spese per il servizio di copiatura a macchina	40,000 »
40	Fitti e canoni (<i>Spese fisse</i>)	350,000 »
41	Manutenzione, riparazione e adattamento dei locali	25,000 »
42	Spese d'ufficio per i Circoli ferroviari d'ispezione	120,000 »
43	Spese relative al servizio delle automobili	400,000 »
44	Spese per studi di carattere tecnico e per ricerche sperimentali	5,000 »
45	Spese telegrafiche per l'interno e per l'estero e spese telefoniche	60,000 »
46	Spese per il funzionamento e la manutenzione della biblioteca	3,000 »
47	Spese per liti e per arbitraggi (<i>Spesa obbligatoria</i>)	20,000 »
48	Spese casuali	5,000 »
		2,243,000 »
	<i>Debito vitalizio.</i>	
49	Pensioni ordinarie per il personale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili (<i>Spese fisse</i>)	200,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	200,000 »

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1º GIUGNO 1928

	<i>Riporto</i>	200,000 »
50	Indennità per una sola volta invece di pensione al personale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili, a termini degli articoli 3, 4 e 10 del Regio decreto 23 ottobre 1919, n. 1970, sulle pensioni civili, modificati dall'articolo 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (<i>Spesa obbligatoria</i>)	10,000 »
		210,000 »
	<i>Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione lacuale.</i>	
51	Spese per le Commissioni arbitrali interprovinciali per le questioni sorgenti dall'applicazione dei concordati di lavoro stipulati tra aziende di trasporto a trazione meccanica ed il personale (Regio decreto 19 ottobre 1923, n. 2311)	45,000 »
52	Quota a carico dello Stato italiano della spesa riguardante la Delegazione italo-svizzera per il Sempione (legge 21 gennaio 1904, n. 15) (<i>Spesa obbligatoria</i>)	13,500 »
53	Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles	3,200 »
54	Sovvenzioni chilometriche per la costruzione e per l'esercizio di ferrovie concesse all'industria privata posteriormente alla legge 30 aprile 1899, n. 168 (articoli 7, 27, 32 e 220 del Testo Unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303) (<i>Spesa obbligatoria</i>)	111,258,300 »
55	Sovvenzioni per concessioni di sola costruzione di ferrovie (articolo 235 del Testo Unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (<i>Spesa obbligatoria</i>)	12,000,000 »
56	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) (<i>Spesa obbligatoria</i>)	1,680,000 »
57	Sovvenzioni alle tramvie extra-urbane a trazione meccanica in servizio pubblico (articolo 258 e 262 del Testo Unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) ed alle tramvie di cui all'art. 113 del Testo Unico di legge approvato con Regio decreto 12 ottobre 1913, n. 1261	10,000,000 »
58	Sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di automobili o di altri mezzi di trazione meccanica sulle strade ordinarie fra	
	<i>Da riportarsi</i>	135,000,000 »

	<i>Riporto</i>	135,000,000 »
	località non congiunte da ferrovie o da tramvie e per l'istituzione e l'esercizio di nuovi servizi automobilistici provvisori determinati da necessità di ordine pubblico (articoli 276, 277 e 278 del Testo Unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, numero 1447, e decreto Reale 15 febbraio 1920, n. 210)	15,000,000 »
		<hr/> 150,000,000 » <hr/>
TITOLO II.		
SPESA STRAORDINARIA		
SPESE PER I SERVIZI DELLA MARINA MERCANTILE.		
<i>Spese generali.</i>		
59	Indennità temporanea mensile al personale di ruolo, avventizio e salariato	1,285,000 »
60	Ufficiali delle capitanerie di porto in aspettativa, in disponibilità in congedo provvisorio e in posizione ausiliaria - Indennità e assegni	469,100 »
61	Personale avventizio già in servizio nelle nuove provincie - Retribuzioni - Contributo cassa ammalati e assicurazioni contro gli infortuni	135,000 »
62	Stipendi, assegni ed indennità varie ad ufficiali della Regia marina (esclusi quelli delle Capitanerie di porto) addetti all'Amministrazione centrale della marina mercantile	225,000 »
		<hr/> 2,114,100 » <hr/>
<i>Spese diverse.</i>		
63	Concorso dello Stato nelle spese occorrenti per l'esercizio del porto di Venezia a cura del Provveditorato al porto medesimo (Regio decreto 7 febbraio 1926, n. 222 - 4ª delle cinque annualità)	3,000,000 »
64	Compensi per le costruzioni navali (categoria 1ª dell'articolo 17 del Regio decreto 16 maggio 1926, n. 865) - Spese di visite e perizie.	34,000,000 »
65	Compensi daziari per le costruzioni navali (categoria 2ª dell'art. 17 del Regio decreto 16 maggio 1926, n. 865) - Spese di visite e perizie	26,000,000 »
		<hr/> 63,000,000 » <hr/>

SPESE PER I SERVIZI DELL'ISPETTORATO GENERALE
FERROVIE, TRAMVIE ED AUTOMOBILI.

Spese generali.

66	Indennità temporanea mensile al personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e dei Circoli ferroviari d'ispezione	<i>per memoria</i>
67	Assegni ed indennità temporanea mensile al personale straordinario, avventizio e assimilato	100,000 »
68	Indennità di trasferta e competenze al personale straordinario, avventizio e assimilato	<i>per memoria</i>
69	Indennità di trasferta al personale dell'Amministrazione centrale e dei Circoli ferroviari d'ispezione per opere di carattere straordinario	100,000 »
70	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	100,000 »
71	Spese per l'acquisto di autoveicoli	150,000 »
		450,000 »

*Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici
e di navigazione.*

72	Sussidi straordinari di esercizio, somministrazione di fondi per gestioni dirette a cura dello Stato, anticipazioni di spese per provvedimenti di ufficio e spese diverse per ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna	<i>per memoria</i>
----	---	--------------------

Costruzione di strade ferrate.

73	Spese per costruzione di strade ferrate in concessione a pagamento non differito	150,000,000 »
----	--	---------------

RIASSUNTO PER TITOLI

TITOLO I.

SPESA ORDINARIA.

CATEGORIA I. — Spese effettive.

Spese per i servizi della marina mercantile:

a) Spese generali	1,934,500 »
b) Debito vitalizio	4,104,000 »
c) Spese per la marina mercantile	2,370,000 »
d) Spese per le capitanerie di porto	15,093,375 »
e) Spese per i servizi marittimi	203,112,500 »

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

a) Spese generali	2,243,000 »
b) Debito vitalizio	210,000 »
c) Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione lacuale	150,000,000 »

Totale della categoria I della parte ordinaria 379,067,375 »

APPENDICE N. 1

allo stato di previsione della spesa del Ministero delle Comunicazioni

per l'esercizio finanziario 1928-29

(Articolo 20 del Regio decreto 23 aprile 1925, n. 520)

**STATI DI PREVISIONE DELL'ENTRATA E DELLA SPESA
DELL'AZIENDA AUTONOMA DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI**
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929.

APPENDICE N. 1

allo stato di previsione della spesa del Ministero delle Comunicazioni

per l'esercizio finanziario 1928-29

(Articolo 20 del Regio decreto 23 aprile 1925, n. 520)

**STATI DI PREVISIONE DELL'ENTRATA E DELLA SPESA
DELL'AZIENDA AUTONOMA DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI**
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929.

TABELLA B.

Stato di previsione dell'Entrata dell'Azienda autonoma delle Poste e dei Telegrafi
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929.

TITOLO I.

Entrata ordinaria

SEZIONE I. — PROVENTI DEI SERVIZI POSTALI.

1	Proventi del servizio della posta-lettere e dei pacchi	623,000,000 »
2	Prodotto della vendita dei rifiuti postali derivanti dalla corrispondenza e dai pacchi e somme nei medesimi rinvenute	200,000 »
3	Ammende applicate al personale postale e telegrafico, da devolversi a norma del Regio decreto 15 luglio 1923, n. 1694, in ragione della metà dell'importo a favore dell'Istituto nazionale di mutualità e previdenza fra il personale postale telegrafico di ruolo. Penali inflitte ai titolari degli uffici secondari, ai ricevitori postelegrafonici e agli agenti rurali; e da devolversi in ragione della metà dell'importo a favore dell'Istituto nazionale per gli orfani del personale predetto ai sensi del Regio decreto 3 gennaio 1926, n. 37.	500,000 »
4	Ritenute mensili a carico del personale subalterno per la fornitura della divisa uniforme. (Regio decreto 11 giugno 1925, n. 1058) .	1,000,000 »
5	Ricuperi in seguito a frodi e danni nei servizi dei vaglia, dei risparmi e dei conti correnti, della posta-lettere e dei pacchi compresi i recuperi dipendenti da condanne da parte della Corte dei conti	430,000 »
6	Rimborsi dovuti da amministrazioni estere per i servizi postali. Rimborsi e concorsi diversi inerenti ai servizi postali	8,000,000 »
7	Entrate eventuali e diverse dei servizi postali.	4,000,000 »
8	Proventi del servizio vaglia postali	40,000,000 »
9	Proventi del servizio dei conti correnti e degli assegni postali. . .	4,000,000 »
	Totale della Sezione I	681,130,000 »

SEZIONE II. — PROVENTI DEL TELEGRAFO.

10	Telegrafi	130,000,000 »
11	Versamento del costo dei materiali prelevati dai depositi per l'esecuzione dei lavori telegrafici fuori bilancio e per conto di terzi . .	1,000,000 »
12	Rimborsi e concorsi inerenti ai servizi telegrafici	4,500,000 »
13	Entrate eventuali e diverse dei servizi del telegrafo.	2,000,000 »
14	Proventi radiotelegrafici	1,500,000 »
15	Proventi del servizio di radioaudizione circolare (Regio decreto 23 dicembre 1925, n. 1917).	210,000 »
Totale della Sezione II . . .		139,210,000 »

SEZIONE III. — ENTRATE VARIE.

16	Rimborso dalla Cassa depositi e prestiti delle spese iscritte nel bilancio dell'Amministrazione postale telegrafica pel servizio delle Casse di risparmio postali	27,500,000 »
17	Rimborso della Cassa depositi e prestiti per il servizio dei buoni fruttiferi postali	3,000,000 »
18	Somma da prelevarsi dal fondo di riserva delle Casse postali di risparmio per provvedere alla sopraelevazione di un quarto piano nel palazzo destinato a sede dell'Amministrazione centrale delle Casse stesse in Roma (art. 2 del decreto luogotenenziale 31 ottobre 1915, n. 1601)	<i>per memoria</i>
19	Prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste (Regio decreto n. 520 del 23 aprile 1925, art. 21)	<i>per memoria</i>
20	Ritenuta sei per cento in conto pensioni, sugli stipendi e le pensioni degli impiegati ed agenti delle poste, telegrafi e telefoni. . . .	15,000,000 »
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	17,500,000 »
<i>Da riportarsi</i> . . .		63,000,000 »

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1^o GIUGNO 1928

	<i>Riporto</i> . . .	63,000,000 »
22	Versamento da parte dell'azienda di Stato per i servizi telefonici e delle Società concessionarie di zona, dei canoni per manutenzione della rete telefonica appoggiata alla palificazione telegrafica di Stato	8,000,000 »
23	Rimborso da parte dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici della quota parte della retribuzione dei ricevitori postali-telegrafici relativa al servizio telefonico	<i>per memoria</i>
24	Affitti dovuti dai locatari delle case economiche ai sensi del Regio decreto 30 dicembre 1926, n. 2243	<i>per memoria</i>
25	Economie accertate nella gestione dei residui passivi e da versare al Tesoro ad integrazione dell'avanzo netto degli esercizi precedenti	<i>per memoria</i>
	Totale della Sezione III . . .	71,000,000 »
	Totale del Titolo I - Entrate ordinarie . . .	891,340,000 »
TITOLO II.		
Entrata straordinaria.		
26	Somma da prelevarsi dagli avanzi di gestione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi e da inscrivere nella parte straordinaria del bilancio della spesa dell'azienda medesima per la costruzione adattamento e ampliamento di edifici ad uso dei servizi postali e telegrafici (articolo 1 del R. decreto 1 ^o luglio 1926, n. 1209 - 3 ^a delle dieci rate)	10,000,000 »
	Totale del Titolo II — Entrata straordinaria . . .	10,000,000 »
TITOLO III.		
Partite di giro.		
27	Imposte, tasse e ritenute erariali, su stipendi e compensi vari al personale e su pagamenti a terzi	55,000,000 »
	Totale del Titolo III . . .	55,000,000 »

RIASSUNTO

Titolo I. - Entrata ordinaria:

Sezione 1ª - Proventi dei servizi postali	681,130,000 »
Sezione 2ª - Proventi del telegrafo	139,210,000 »
Sezione 3ª - Entrate varie	71,000,000 »
<hr/>	
Totale del titolo I - Entrata ordinaria	891,340,000 »
Titolo II - Entrata straordinaria	10,000,000 »
Titolo III - Partite di giro	55,000,000 »
<hr/>	
Totale generale dell'Entrata	956,340,000 »

TABELLA C.

Stato di previsione della Spesa dell'Azienda autonoma delle Poste e dei Telegrafi
per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1928 al 30 giugno 1929.

TITOLO I.		
Spesa ordinaria.		
—		
SEZIONE I. — STIPENDI, RETRIBUZIONI, COMPENSI E INDENNITÀ VARIE AL PERSONALE DEI SERVIZI POSTALI E DEI TELEGRAFICI.		
1	Personale di ruolo - Stipendi e supplementi di servizio attivo (Spese fisse)	298,000,000 »
2	Indennità temporanea mensile al personale di ruolo (Spese fisse) . .	40,500,000 »
3	Avventizi e loro assimilati - Personale con contratto a termine - Retribuzioni di prestazioni temporanee — Retribuzioni ai supplenti presso le direzioni e il Ministero.	6,000,000 »
4	Indennità temporanea mensile al personale straordinario, avventizio ed assimilato, compresi i supplenti e gli avventizi dei conti correnti ed assegni postali - Indennità temporanea ai fattorini telegrafici in sostituzione di agenti subalterni effettivi e al personale non assimilato del cessato regime	6,000,000 »
5	Compensi per maggiori prestazioni oltre il normale orario d'ufficio nei servizi esecutivi e per lavori a cottimo.	24,500,000 »
6	Premi di operosità e di rendimento al personale meritevole addetto ai servizi amministrativi centrali e provinciali (art. 63 del Regio decreto 30 settembre 1922, n. 1290, e art. 122 del Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3084) e a quello di altre Amministrazioni	1,700,000 »
7	Spesa per la corresponsione delle indennità annue, di presenza, di trasferta e di viaggio ai componenti del Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi ed al Direttore generale dell'Azienda stessa, stabilite dai Regi decreti 22 agosto 1925, nn. 1561 e 1562.	200,000 »
8	Compensi per incarichi, studi e servizi speciali ad estranei all'Amministrazione	100,000 »
<i>Da riportarsi</i>		377,000,000 »

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1928

	<i>Riporto</i> . . .	377,000,000 »
9	Indennità per infortuni sul lavoro al personale postale-telegrafico .	540,000 »
10	Indennità per missioni e per visite d'ispezione	5,740,000 »
11	Indennità di tramutamento	640,000 »
12	Spese di medicinali e per visite medico-fiscali	250,000 »
13	Indennità per piccola manutenzione di apparati telegrafici, indennità di residenza disagiata, di frontiera e per maneggio valori . . .	240,000 »
14	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	335,000 »
15	Spesa per il servizio di recapito dei telegrammi, degli espressi postali e degli avvisi telefonici. - Spese per la stampa di avvisi di aste andate deserte od annullate	13,000,000 »
16	Indennità temporanea mensile ai fattorini telegrafici effettivi, non contemplati dalla lettera e) dell'articolo 1 del Decreto luogotenenziale 4 ottobre 1917, n. 1673, ai fattorini telegrafici avventizi ed ai guardaprodi	1,500,000 »
17	Corresponsione del prezzo del cambio al personale addetto agli uffici di confine e agli ufficiali italiani all'estero (Regio decreto 22 gennaio 1922, n. 91)	130,000 »
18	Sussidio annuo dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi all'Istituto nazionale di mutualità e previdenza fra il personale postale, telegrafico, con sede in Milano (art. 3 del Decreto luogotenenziale 12 giugno 1919, n. 1042).	15,000 »
19	Rimborso alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato della differenza fra il costo dei biglietti a tariffa ordinaria e quello a tariffa a metà prezzo sui viaggi dei ricevitori postali-telegrafici e loro famiglie	500,000 »
20	Assegnazione per corrispondere al personale avventizio passato nel ruolo transitorio ai sensi del Regio decreto 23 ottobre 1924, n. 2028 e Regio decreto 3 gennaio 1926, n. 48 e successive modificazioni, la differenza fra le competenze spettanti a seguito del detto passaggio e le retribuzioni e le indennità di caro viveri corrispostegli dal 1° gennaio 1925, alla data dell'effettiva applicazione del ruolo transitorio medesimo. (Spese fisse)	1,000,000 »
21	Versamento all'Istituto nazionale di mutualità e previdenza fra gli impiegati postelegrafici della metà delle ammende pecuniarie applicate al personale medesimo ed all'Istituto di assicurazione e pre-	
	<i>Da riportarsi</i> . . .	400,890,000 »

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1º GIUGNO 1928

	<i>Riporto</i>	400,890,000 »
	videnza pei titolari- degli uffici secondari, pei ricevitori postelegrafici e per gli agenti rurali, costituito col Regio decreto 3 gennaio 1926, n. 37 della metà delle penali inflitte ai medesimi	250,000 »
22	Spesa per la fornitura della divisa uniforme al personale subalterno dell'Amministrazione provinciale dei servizi postali-telegrafici, che esplica le proprie mansioni fuori dell'ambito degli uffici esecutivi o nelle anticamere degli uffici amministrativi. Spesa per la fornitura dei camiciotti al personale subalterno nell'interno degli uffici esecutivi (Regio decreto 11 giugno 1925, n. 1058).	2,000,000 »
23	Spese varie per la Milizia postale (Regio decreto 16 luglio 1925, n. 1466).	2,000,000 »
24	Contributo fisso e concorso variabile dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi per promuovere lo sviluppo e le iniziative del Dopo lavoro postelegrafonico ai sensi dell'articolo 5 del Regio decreto 9 luglio 1926, n. 1271.	500,000 »
		405,640,000 »
	<i>Debito vitalizio.</i>	
25	Pensioni ordinarie (Spese fisse)	65,000,000 »
26	Indennità per una sola volta, invece di pensione, ai termini degli articoli 3, 4 e 10 del Regio decreto 23 ottobre 1919, n. 1970, sulle pensioni civili, modificati dall'articolo 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed assegni congeneri legalmente dovuti	1,400,000 »
27	Assegno temporaneo mensile ai funzionari ed agenti già appartenenti all'Amministrazione postelegrafonica ed alle loro famiglie, provvisti di pensione. (Regio decreto 31 luglio 1919, n. 304, legge 26 dicembre 1920, n. 1287 e Regio decreto 29 dicembre 1921, n. 1964)	11,000,000 »
		77,400,000 »
	Totale della Sezione I	483,040,000 »

SEZIONE.II. — STANZIAMENTI PROPRI DEI SERVIZI POSTALI.

§ 1^o - *Servizi postali.*

28	Indennità per servizio prestato in tempo di notte.	7,000,000 »
29	Spese di liti	25,000 »
30	Pubblicazioni e rilegature per la biblioteca del Ministero.	16,000 »
31	Retribuzioni ordinarie per i servizi rurali (Spese fisse).	45,970,000 »
32	Spese complementari e straordinarie per i servizi rurali	600,000 »
33	Sussidi al personale dei servizi rurali	400,000 »
34	Spese per i servizi di trasporto delle corrispondenze e dei pacchi con accollatari e con incaricati provvisori e spese per servizi straordinari (Spese fisse).	39,000,000 »
35	Sussidi agli accollatari ed agli ex-accollatari dei servizi di trasporto con retribuzione non superiore alle lire 3,000 annue ed alle loro famiglie	35,000 »
36	Spese di trasporto delle corrispondenze, dei pacchi ed a vuoto delle carrozze postali, sulle ferrovie e tramvie, sui laghi, sui fiumi, attraverso lo stretto di Messina, su bastimenti mercantili che non fanno servizio per conto dello Stato - Trasporto delle valigie Australiana e Indiana - Nolo dei veicoli - Scorta armata dei dispacci relativi al movimento dei fondi - Spese per prestazioni ferroviarie diverse - Spese per la stampa di avvisi di aste andate deserte o annullate.	7,200,000 »
37	Esercizio della posta pneumatica e della posta aerea	3,900,000 »
38	Spese per la vigilanza alle casse ed agli uffici principali provinciali	35,000 »
39	Indennità al personale che presta servizio negli uffici ambulanti e nautanti ed ai passeggeri postali. Indennità al personale addetto agli uffici postali presso le stazioni ferroviarie e gli scali marittimi .	10,700,000 »
40	Spese di mantenimento di carrozze postali, acquisto e manutenzione di carretti e di altri veicoli pel trasporto della corrispondenza e dei pacchi - Spese per l'illuminazione ed il riscaldamento dei veicoli adibiti al servizio postale sulle ferrovie	3,500,000 »

Da riportarsi 118,381,000 »

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1º GIUGNO 1928

	<i>Riporto</i> . . .	118,381,000 »
41	Premio per la vendita di carte-valori postali esclusi i segnatasse .	6,500,000 »
42	Indennità eventuali cui può essere tenuta l'Amministrazione per la perdita di corrispondenze raccomandate e di lettere assicurate; per le perdite derivanti dal servizio dei pacchi - Rimborsi eventuali in dipendenza di frodi o danni subiti da privati o dalla stessa Amministrazione per i servizi dei vaglia e delle riscossioni per conto di terzi	990,000 »
43	Spesa per il cambio della moneta aurea	<i>per memoria</i>
44	Materiali ed utensili per il servizio della posta - Bollette da portalettere, distintivi per agenti postali - Insegne per uffici postali, postelegrafonici e del telegrafo - Spese di pubblicazioni tecniche, carte geografiche e simili nell'interesse del servizio postale - Casellari all'americana - Montacarichi per il servizio postale - Manutenzione delle cassette di impostazione - Spese per il trasporto del materiale per il servizio della posta	5,400,000 »
45	Rimborso al Provveditorato generale dello Stato delle spese per la fabbricazione delle carte valori postali, dei libretti di risparmio e di riconoscimento e dei libretti per vaglia postali e per partecipazione dei depositi con risparmio, dei moduli speciali del servizio dei conti correnti e dei buoni postali fruttiferi	8,000,000 »
46	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	3,040,000 »
47	Abbuoni e rimborsi diversi relativi ai servizi postali - Restituzione di somme indebitamente percepite dall'Amministrazione	1,490,000 »
	Totale del § 1 . . .	143,801,000 »
§. 2. — <i>Servizio dei risparmi.</i>		
48	Spese di manutenzione e di migliorie nell'edificio delle Casse postali di risparmio in Roma, piazza Dante (legge 9 febbraio 1911, n. 76)	65,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . .	65,000 »

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1^o GIUGNO 1928

	<i>Riporto</i> . . .	65,000 »
49	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	500,000 »
50	Versamento alla Cassa dei depositi e prestiti delle somme recuperate per frodi e danni di altra natura inerenti al servizio dei risparmi postali	100,000 »
51	Compensi per il lavoro a cottimo inerente alla assegnazione dei premi a favore dei titolari dei libretti nominativi delle Casse di risparmio postali ed ai possessori di quelli al portatore nel Regno	75,000 »
52	Compensi ai ricevitori postali e provvigioni alle banche per le operazioni relative al servizio dei buoni postali fruttiferi - Spese diverse per il servizio medesimo	2,500,000 »
53	Premi annui ai ricevitori postali, al personale di ruolo delle poste, escluso quello dell'Amministrazione centrale; ai commissari di bordo delle Regie navi per la formazione, conservazione ed incremento del risparmio postale (articolo 4 del Regio decreto 21 aprile 1927, n. 686)	500,000 »
54	Compensi ai ricevitori postali degli uffici nei quali siasi verificata, per il servizio dei risparmi, una eccedenza dei depositi sui rimborsi da corrisponderci in ragione del 2,50 per mille sull'eccedenza stessa (articolo 3 del Regio decreto 21 aprile 1927, n. 686)	<i>per memoria</i>
55	Somma prelevata dal fondo di riserva delle Casse postali di risparmio per provvedere alle spese della sopraelevazione di un quarto piano nell'edificio sede dell'Amministrazione centrale delle Casse di risparmio medesime (Decreto luogotenenziale 31 ottobre 1915, n. 1601)	<i>per memoria</i>
	Totale del § 2	3,740,000 »
 <i>§. 3. — Servizio dei conti correnti e degli assegni postali.</i> 		
56	Retribuzioni al personale avventizio e di fatica assunto per il servizio dei conti correnti e degli assegni postali	10,000 »
57	Compensi per maggior lavoro al personale di ruolo ed avventizio	150,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	160,000 »

	<i>Riporto</i>	160,000 »
58	Rimborsi eventuali cui può essere tenuta l'Amministrazione in dipendenza di frodi, perdite o danni di altra natura subiti da privati o dalla stessa Amministrazione per il servizio dei conti correnti ed assegni postali	<i>per memoria</i>
	Totale del § 3	160,000 »
	Totale della Sezione II	147,701,000 »
SEZIONE III. — STANZIAMENTI PROPRI DEL SERVIZIO DEI TELEGRAFI		
59	Indennità per servizio telegrafico in tempo di notte ed eventuale semaforico.	2,850,000 »
60	Spesa per la corresponsione dei premi per superlavoro ai telegrafisti scelti ed ai dirigenti e capi gruppo di apparati speciali	400,000 »
61	Spese di liti	10,000 »
62	Pagamenti e rimborsi alle Amministrazioni estere ed alle compagnie e società private italiane ed estere per lo scambio della corrispondenza telegrafica e radiotelegrafica - Spese di cambio	28,000,000 »
63	Somma dovuta alla Compagnia Italiana dei cavi telegrafici sottomarini, qualora l'ammontare annuale delle parole effettivamente trasmesse, risulti inferiore al minimo di cinque milioni, garantito alla Compagnia stessa ai sensi dell'art. 13 della Convenzione approvata col Regio decreto 8 febbraio 1913, n. 427	25,200,000 »
64	Abbuoni e rimborsi diversi relativi ai servizi telegrafici	500,000 »
65	Spesa di esercizio e di manutenzione degli uffici dei telegrafi, e degli uffici fono-telegrafici comunali; acquisto, riparazione e trasporto di apparati, di materiale tecnico di uso e di consumo per l'esercizio degli uffici e per la manutenzione degli apparati, di utensili per uffici ed officine; relativa mano d'opera sussidiaria e dazio di confine - Spese per la manutenzione delle batterie di pile e degli impianti pneumatici interni inerenti all'esercizio degli uffici telegrafici. - Indennità per sciupio di indumenti agli agenti addetti alla manutenzione delle batterie di pile, di accumulatori e degli impianti di energia elettrica - Spese per pubblicazioni tecniche per uso degli uffici telegrafici; temporanea occupazione di locali per	
	<i>Da riportarsi</i>	57,380,000

		<i>Riporto</i> . . .	57,380,000 »
		deposito di apparati e materiali per uffici - Acquisto di insegne per gli uffici telegrafici; placche per i berretti dei fattorini telegrafici di prima nomina	4,700,000 »
66		Manutenzione della rete telegrafica - Acquisti, trasporti, dazi sui materiali - Acquisto di pubblicazioni tecniche ed apparecchi per esperimento delle linee - Mano d'opera sussidiaria - Indennizzi e spese per danni - Compensi da corrispondersi una volta tanto per servitù a tacitazione completa degli interessati - Occupazione di locali ed aree e spese di locomozioni	8,000,000 »
67		Miglioramento graduale della rete telegrafica secondaria - Costruzione di nuove linee e posa di nuovi fili	300,000 »
68		Acquisto di materiali a reintegro di quelli prelevati dai depositi per l'esecuzione dei lavori fuori bilancio e per conto di terzi . . .	600,000 »
69		Spese per la manutenzione di cordoni elettrici sottomarini	2,500,000 »
70		Spese per impianto, esercizio e manutenzione di stazioni radioelettriche; acquisto di apparati o parti di essi, strumenti di misura e di controllo. Spese per compensi da corrispondersi al personale militare della Regia marina adibito al servizio radiotelegrafico pubblico. Spese di missioni, trasporto di materiale radioelettrico e dazio di confine. Spesa per la istruzione del personale e per acquisto di pubblicazioni interessanti i servizi radioelettrici	700,000 »
71		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	200,000 »
72		Impianto di ricevitorie telegrafiche e fono-telegrafiche; eventuale esercizio di ricevitorie telegrafiche o fono-telegrafiche provvisorie; impianto di linee elettriche a richiesta di diversi, ed esecuzione di altri lavori interessanti le linee telegrafiche, mediante concorso nelle spese; eventuale restituzione di somme anticipate in più del dovuto da comuni, da enti, da privati, per la esecuzione d'impianti di ricevitorie telegrafiche e fono-telegrafiche	1,000,000 »
73		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	1,000,000 »
74		Spese diverse per la diffusione dei servizi telegrafici	30,000 »
75		Corresponsione alla Cassa depositi e prestiti degli interessi sulle somme somministrate nell'esercizio all'Amministrazione del servizio telegrafico in applicazione delle leggi 20 marzo 1913, nn. 253 e 254, e 20 agosto 1921, n. 1132	<i>per memoria</i>
		<i>Da riportarsi</i> . . .	76,410,000 »

	<i>Riporto</i> . . .	76,410,000 »
76	Spese per l'esecuzione dei lavori di spostamento e di sistemazione delle linee telegrafiche in dipendenza della elettrificazione delle ferrovie dello Stato (Regio decreto 2 settembre 1923, n. 2142) . . .	<i>per memoria</i>
77	Assegnazione straordinaria per provvedere i mezzi idonei alla riparazione dei cavi telegrafici sottomarini (Regio decreto 2 dicembre 1923, n. 2764 - ultima delle cinque rate)	500,000 »
78	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 - 6ª delle trentacinque annualità)	428,618.56
	Totale della Sezione III . . .	77,338,618.56
SEZIONE IV. — STANZIAMENTI COMUNI AI SERVIZI POSTALI E TELEGRAFICI.		
79	Indennità ai membri delle Commissioni per il personale delle ricevitorie; spese varie inerenti alle Commissioni stesse	150,000 »
80	Assegni fissi per spese di servizio ai direttori provinciali, ai direttori dei circoli di costruzioni ed ai titolari degli uffici principali (Spese fisse)	3,700,000 »
81	Spese di illuminazione, riscaldamento, aereazione, acqua, oggetti di cancelleria e per la formazione dei dispacci, oltre quelle comprese negli assegni fissi - Francatura, telegrammi, abbonamento ai telefoni di servizio, locomozioni, codici e vocabolari - Acquisto e manutenzione di mobili, suppellettili, macchine da scrivere, calcolatrici, materiali speciali, rilegature diverse per l'Amministrazione centrale e provinciale comprese quelle gestite dal Provveditorato generale dello Stato e da rimborsare al medesimo	5,000,000 »
82	Rimborso al Provveditorato generale dello Stato delle spese per registri, carta, moduli, stampa e trasporti relativi	12,500,000 »
83	Residui passivi eliminati a' sensi dell'articolo 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale, e reclamati dai creditori	<i>per memoria</i>
84	Spese per bollo straordinario di cambiali e per tasse di registro . . .	12,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . .	21,362,000 »

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1º GIUGNO 1928

	<i>Riporto</i> . . .	21,362,000 »
85	Istruzione al personale - Premi di incoraggiamento al personale telegrafico per perfezionarsi nell'uso degli apparati speciali - Acquisto, manutenzione e riparazione di apparati ed accessori, di macchinari, di pubblicazioni, disegni ed altro materiale didattico, di strumenti di misura e di mobili - Spese per illuminazione e riscaldamento - Sussidi e premi alle scuole private di telegrafia e radiotelegrafia - Spese per le scuole postali pratiche di smistamento e relativi premi d'incoraggiamento - Spese per l'istruzione pratica di lingue estere al personale - Contributo per l'istruzione professionale media.	95,000 »
86	Retribuzione al personale delle ricevitorie, degli uffici secondari e delle agenzie (Spese fisse)	125,000,000 »
87	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	1,350,000 »
88	Sussidi ai titolari ed ex titolari di uffici secondari e di ricevitorie, ai loro genitori ed alle loro vedove ed orfani.	100,000 »
89	Versamento all'Istituto d'assicurazione e previdenza per i ricevitori della quota di concorso nelle spese dell'Istituto medesimo da parte dell'Amministrazione poste e telegrafi (Articolo 23 del Regio decreto 3 gennaio 1926, n. 37)	500,000 »
90	Concorso dell'Amministrazione nella spesa degli uffici internazionali, postale e telegrafico, a Berna - Acquisto di pubblicazioni degli uffici medesimi - Acquisto di buoni risposta	140,000 »
91	Trasporto di agenti dei servizi postali e telegrafici sui tramways-omnibus (Spese fisse)	1,600,000 »
92	Contributo a carico dell'Amministrazione quale datrice di lavoro, per l'assicurazione obbligatoria contro la invalidità e la vecchiaia (Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3184) e per quella contro la disoccupazione involontaria dei prestatori d'opera postali-telegrafici, nei casi in cui è prescritta (Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3158) - Contributo a carico dell'Amministrazione quale datrice di lavoro per l'assicurazione obbligatoria contro le malattie del personale postale e telegrafico nelle nuove provincie	1,500,000 »
93	Mantenimento, pulizia, restauro, adattamento ed ampliamento di locali, nonché impianti completi d'illuminazione, di campanelli elettrici e di aereazione per l'Amministrazione centrale e provinciale - Costruzioni di casotti e padiglioni in muratura e con altri sistemi - Armadi per materiali ed utensili per guardafili	2,280,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . .	153,927,000 »

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1º GIUGNO 1928

		<i>Riporto</i> . . .	153,927,000 »
94	Spese casuali		50,000 »
95	Fitti di locali di proprietà privata (Spese fisse)		3,500,000 »
96	Fitti per locali provvisori, in circostanze straordinarie		40,000 »
97	Spese per la gestione delle case economiche da concedersi in affitto al personale dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi e a quello dell'azienda di Stato per i servizi telefonici, da rimborsare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato (articolo 8 del Regio decreto 30 dicembre 1926, n. 2243)		<i>per memoria</i>
98	Spese pel funzionamento dell'Istituto sperimentale Sezione postale-telegrafica-telefonica		130,000 »
99	Spese per il funzionamento della scuola superiore di telegrafia e telefonia (art. 11 del Regio decreto 19 agosto 1923, n. 2483)		100,000 »
100	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 - 25ª delle trentacinque annualità)		65,000 »
101	Spesa per l'acquisto dal comune di Modena del palazzo già Balugani, sede della Direzione provinciale delle poste e dei telegrafi (decreto luogotenenziale 4 luglio 1918, n. 1007) (Spesa ripartita - 12ª delle venti annualità)		26,268 »
102	Versamento a costituzione del fondo di riserva per le spese impreviste a norma del Regio decreto 23 aprile 1925, n. 520		<i>per memoria</i>
103	Avanzo della gestione (art. 15 del Regio decreto 23 aprile 1925, n. 520) :		
	a) Quota da versarsi al Tesoro L: 15,422,113.44		
	b) Quota prelevata a favore della parte straordinaria del bilancio (art. 1 del Regio decreto 1º luglio 1926, n. 1209) 3ª delle 10 rate » 10,000,000 »		25,422,113.44
104	Versamento al Tesoro, ad integrazione dell'avanzo netto negli esercizi precedenti dell'ammontare delle economie accertate nella gestione dei residui passivi		<i>per memoria</i>
	Totale della Sezione IV		183,260,381.44
	Totale del Titolo I - Spesa ordinaria		891,340,000 »

TITOLO II.		
SPESA STRAORDINARIA.		
105	Assegnazione straordinaria per la costruzione di edifici e per l'adattamento e l'ampliamento di quelli esistenti ad uso dei servizi postali e telegrafici del Regno (Regio decreto 1° luglio 1926, n. 1209 - Terza delle dieci rate).	10,000,000 »
	Totale del Titolo II	10,000,000 »
TITOLO III.		
PARTITE DI GIRO.		
106	Versamento delle imposte, tasse e ritenute erariali sugli stipendi e competenze varie al personale.	55,000,000 »
	Totale del Titolo III	55,000,000 »
RIASSUNTO		
TITOLO I.		
PARTE ORDINARIA.		
	SEZIONE I. — Stipendi, retribuzioni, compensi e indennità varie al personale dei servizi postali e dei telegrafi	405,640,000 »
	Debito vitalizio	77,400,000 »
	SEZIONE II. — Stanziamenti propri dei servizi postali:	
	§ 1. — Servizi postali.	143,801,000 »
	§ 2. — Servizio dei risparmi	3,740,000 »
	§ 3. — Servizio dei conti correnti e degli assegni postali	160,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	630,741,000 »

LEGISLATURA 'XXVII — 1^a SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1^o GIUGNO 1928

	<i>Riporto</i> . . .	630,741,000 »
SEZIONE III. — Stanziamenti propri del servizio dei telegrafi . . .		77,338,618.56
SEZIONE IV. — Stanziamenti comuni ai servizi postali e telegrafici .		183,260,381.44
		<hr/>
	Totale del Titolo I. - Spesa ordinaria . . .	891,340,000 »
		<hr/>
Titolo II. — Spesa straordinaria		10,000,000 »
Titolo III. - Partite di giro,		55,000,000 »
		<hr/>
	Totale generale della spesa . . .	956,340,000 »
		<hr/>

APPENDICE N. 2

allo stato di previsione della spesa del Ministero delle Comunicazioni
per l'esercizio finanziario 1928-29

(Articolo 25 del Regio decreto 14 giugno 1925, n. 884)

STATI DI PREVISIONE DELL'ENTRATA E DELLA SPESA
DELL'AZIENDA DI STATO PER I SERVIZI TELEFONICI
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929.

TABELLA D.

Stato di previsione dell'Entrata dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici
per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1928 al 30 giugno 1929

TITOLO I.		
Parte ordinaria.		
SEZIONE I. — PROVENTI DEI SERVIZI TELEFONICI.		
1	Proventi delle linee telefoniche interurbane	60,000,000 »
2	Canoni e compartecipazioni dovute dai concessionari di reti telefoniche urbane e di linee interurbane. Canoni dovuti per concessioni di linee private	8,400,000 »
3	Prodotto della vendita dei beni immobili e dei materiali fuori uso provenienti dagli impianti telefonici	50,000 »
	Totale della Sezione I	68,450,000 »
SEZIONE II. — PROVENTI VARI.		
4	Proventi vari	1,000,000 »
5	Trattenute al personale per il contributo da esso dovuto per le assicurazioni di cui all'articolo 10 del Regio decreto n. 884 del 14 giugno 1925	300,000 »
6	Rimborso da parte dei concessionari di zona del prezzo relativo agli impianti telefonici da cedersi in virtù dell'articolo 25 della convenzione	<i>per memoria</i>
7	Ritenuta 6 per cento in conto pensioni versata dal personale telefonico che ha chiesto l'applicazione del Regio decreto 20 maggio 1926, n. 871	<i>per memoria</i>
8	Economie accertate nella gestione dei residui passivi e da versare al Tesoro ad integrazione dell'avanzo netto delle gestioni degli esercizi precedenti	<i>per memoria</i>
	Totale della Sezione II	1,300,000 »
	Totale del Titolo I	69,750,000 »

TITOLO II.

Parte straordinaria.

9	Pagamenti da parte dei concessionari di zona delle annualità valore degli impianti telefonici e delle scorte cedute (Art. 23 del Regio decreto 14 giugno 1925, n. 884 - Quarta delle 20 annualità) . . .	20,000,000 »
10	Pagamenti da parte dei concessionari di zona dell'affitto annuo dovuto per l'uso degli stabili di proprietà dello Stato	1,271,000 »
11	Somministrazione da parte dello Stato, per la sistemazione ed il completamento delle linee telefoniche interurbane gestite dallo Stato mediante la costruzione di cavi sotterranei, l'ampliamento e la rinnovazione dei collegamenti (Regio decreto 28 maggio 1925, n. 897 - Quarta delle sei rate)	100,000,000 »
	Totale del Titolo II	121,271,000 »

RIASSUNTO DELL' ENTRATA

Titolo I. — Parte ordinaria:

Sezione I. — Proventi dei servizi telefonici	68,450,000 »
Sezione II. — Proventi vari	1,300,000 »
Totale del Titolo I	69,750,000 »
Titolo II. — Parte straordinaria	121,271,000 »
Totale generale dell'entrata	191,021,000 »

TABELLA E.

Stato di previsione della Spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici
per l'esercizio finanziario dal 1^o luglio 1928 al 30 giugno 1929.

TITOLO I.		
Parte ordinaria.		
SEZIONE I — SPESE DI PERSONALE.		
1	Stipendi, paghe giornaliere, caro-viveri e indennità di servizio.	7,500,000 »
2	Compensi per maggiori prestazioni oltre il normale orario di ufficio e per lavori a cottimo.	700,000 »
3	Indennità per missioni e per tramutamenti	300,000 »
4	Premi di operosità e di rendimento al personale meritevole addetto ai servizi amministrativi e di commutazione centrali e provinciali nonchè a quello di altre Amministrazioni (art. 63 del Regio decreto 30 settembre 1922, n. 1290; art. 122 del Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3084 e art. 4 del Regio decreto 3 gennaio 1926, n. 88	1,700,000 »
5	Sussidi al personale	30,000 »
6	Rimborsi da farsi all'Amministrazione postale e telegrafica della spesa per le pensioni ordinarie al personale telefonico e per assegni da corrispondersi al personale ex-telefonico collocato in disponibilità.	17,500,000 »
7	Indennità per una volta tanto invece di pensione ai termini degli articoli 3, 4 e 10 del Regio decreto 23 ottobre 1919, n. 1970, sulle pensioni civili, modificati dall'articolo 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, degli articoli 8 e 9 del Regio decreto n. 1410 del 25 settembre 1924, ed assegni congeneri legalmente dovuti	7,500,000 »
8	Compensi pari a metà dell'ultimo stipendio goduto, stabiliti dall'articolo 9 del Regio decreto 25 settembre 1924, n. 1460 a favore del personale telefonico collocato a riposo per scaduta disponibilità, ed indennizzi previsti dall'articolo 7 del Regio decreto 20 agosto 1926, n. 1620 al personale telefonico ivi contemplato	7,500,000 »
9	Indennità per servizio di notte	600,000 »
10	Retribuzione al personale diurnista ed avventizio	1,350,000 »
11	Competenze al personale di altre Amministrazioni comandato presso l'Azienda	50,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	44,730,000 »

	<i>Riporto</i> . . .	44,730,000 »
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 n. 884 del 14 giugno 1925 ed il personale diurnista in conformità delle norme contenute nei Regi decreti nn. 3158 e 3184 del 30 dicembre 1923 e relativi regolamenti . . .	1,000,000 »
13	Contributo a carico dell'Azienda per indennità da corrispondersi in caso d'infortuni sul lavoro	100,000 »
	Totale della Sezione I . . .	45,830,000 »
SEZIONE II — SPESE D'ESERCIZIO.		
14	Spese d'ufficio - Spese di adattamento e di manutenzione locali, acquisto e manutenzione di mobili ed arredi; aereazione, acqua, illuminazione, gas, ascensore, riscaldamento, campanelli elettrici, pulizia locali, retribuzione al personale addetto a bassi servizi; acquisto di macchine da scrivere, di cancelleria, di stampati e di pubblicazioni; rilegature di registri; locomozione; postali e telegrafiche; visite medicofiscali; medicinali	760,000 »
15	Rimborsi per lo scambio della corrispondenza telefonica e spese inerenti	700,000 »
16	Spesa per la partecipazione dell'Italia ai Congressi internazionali e alle Commissioni internazionali - Spese per missioni di studio all'estero	40,000 »
17	Abbuoni e rimborsi vari	80,000 »
18	Corresponsione alla Cassa depositi e prestiti degli interessi sui mutui concessi alle provincie ai sensi del decreto luogotenenziale del 9 febbraio 1919, n. 243 modificato dal Regio decreto 4 novembre 1919, n. 2324, e dal regolamento 29 febbraio 1920, n. 332	336,469.09
19	Spese di liti	15,000 »
20	Spese per fitti locali di proprietà privata	80,000 »
21	Spesa di manutenzione del cavo T.M.G. e Roma-Napoli; spese per manutenzione degli uffici telefonici interurbani gestiti direttamente dall'Azienda; delle stazioni amplificatrici e di alta frequenza; spese di spostamento e di protezione dei circuiti interurbani; acquisto e ripa-	
	<i>Da riportarsi</i> . . .	2,011,469.09

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1º GIUGNO 1928

	<i>Riporto</i> . . .	2,011,469.09
	razione 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 - Spese di separazione degli impianti telefonici interurbani gestiti dall'Azienda da quelli gestiti dai concessionari - Mano d'opera sussidiaria - Locomozione - Indennità e spese per danni - Acquisto di apparecchi per esperimenti - Servitù d'appoggio - Uniformi al personale subalterno, e vestaglie al personale femminile di commutazione	1,700,000 »
22	Rimborso all'Amministrazione postale-telegrafica delle spese di manutenzione delle linee telefoniche interurbane appoggiate su palificazione telegrafica	3,850,000 »
23	Spese casuali	10,000 »
24	Spesa in dipendenza delle convenzioni per l'esercizio, da parte dei concessionari, di uffici e di linee interurbane di proprietà dell'Azienda.	2,300,000 »
25	Spese per acquisto di impianti sociali in conseguenza di revoca, riscatto, rinuncia e scadenza delle convenzioni (Art. 28 dello convenzioni speciali)	<i>per memoria</i>
26	Fondo destinato a risarcire l'Amministrazione degli eventuali rischi per incendi.	40,000 »
27	Annualità dovuta allo Stato per ammortamento ed interessi sulle somme somministrate per spese straordinarie di carattere patrimoniale	<i>per memoria</i>
28	Premio di cointeressenza da devolversi al personale dell'Azienda ai sensi dell'art. 26 del Regio decreto 14 giugno 1925, n. 884. . .	<i>per memoria</i>
29	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 (14ª annualità di rimborso)	2,893,175.28
30	Versamento del dieci per cento dell'avanzo per la costituzione del fondo di riserva.	<i>per memoria</i>
31	Versamento al Tesoro ed integrazione dell'avanzo netto degli esercizi precedenti dell'importo delle economie accertate nella gestione dei residui passivi	<i>per memoria</i>
32	Versamento al Tesoro dell'avanzo netto dell'esercizio	11,115,355.63
	Totale della Sezione II . . .	23,920,000 »
	Totale del Titolo I . . .	69,750,000 »

TITOLO II.

Parte straordinaria.

33	Spesa per lavori di sistemazione e di completamento delle linee telefoniche interurbane gestite dallo Stato mediante la costruzione di cavi sotterranei, l'ampiamiento e la rinnovazione dei collegamenti (Regio decreto 28 maggio 1925, n. 897 - Quarta delle sei rate) .	100,000,000 »
34	Versamento al Tesoro dell'annualità dovuta dai concessionari di zona per il pagamento degli impianti telefonici e delle scorte cedute, nonchè di affitto per l'uso degli stabili demaniali	21,271,000 »
	Totale del Titolo II	121,271,000 »

RIASSUNTO DELLA SPESA

TITOLO I.

Parte ordinaria

Sezione I. — Spese di personale	45,830,000 »
Sezione II. — Spese di esercizio	23,920,000 »
Totale del Titolo I. — Parte ordinaria.	69,750,000 »
Titolo II. — Parte straordinaria.	121,271,000 »
Totale generale della spesa	191,021,000 »

A P P E N D I C E N . 3

allo stato di previsione della spesa del Ministero delle Comunicazioni
per l'esercizio finanziario 1928-29

**BILANCIO DI PREVISIONE
DELLE FERROVIE DELLO STATO**

per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929

ENTRATA

TITOLO I.

Parte ordinaria

(Art. 18, prima parte, della legge 7 luglio 1907, n. 429)

SEZIONE I. — RETE FERROVIARIA E STRETTO DI MESSINA.

§ 1. — *Prodotti del traffico.*

1	Prodotti della rete	4,379,700,000 »
	A) Viaggiatori	1,570,000,000
	B) Bagagli e cani	60,000,000
	C) Merci a grande velocità	412,000,000
	D) Merci a piccola velocità	<u>2,337,700,000</u>
2	Prodotti delle ferrovie secondarie sicule	8,300,000 »
	A) Viaggiatori	5,300,000
	B) Bagagli e cani	60,000
	C) Merci a grande velocità	400,000
	D) Merci a piccola velocità	<u>2,540,000</u>
3.	Prodotti della navigazione dello stretto di Messina	9, 000,000
	A) Viaggiatori	2,000,000
	B) Bagagli e cani	200,000
	C) Merci a grande velocità	1,800,000
	D) Merci a piccola velocità	<u>5,000,000</u>
	Totale del § 1	<u>4,397,000,000 »</u>

§ 2. — *Introiti indiretti dell'esercizio.*

4	Redditi patrimoniali		24,000,000 »
	A) Pigioli di locali	12,000,000	
	B) Affitto di terreni ed aree di deposito e vendita di prodotti del suolo	3,200,000	
	C) Concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi	5,500,000	
	D) Canoni per concessioni di binari di raccordo	2,000,000	
	E) Canoni per pedaggi e attraversamenti	800,000	
	F) Diversi	500,000	
5	Telegrammi privati		900,000 »
6	Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo		5,000,000 »
7	Corrispettivo per l'esercizio dei binari di raccordo e nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria		35,000,000 »
	A) Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e per carico e scarico in punti determinati	27,000,000	
	B) Nolo materiali diversi	8,000,000	
8	Prodotti per servizi accessori		18,000,000 »
9	Introiti indiretti delle Ferrovie secondarie sicule		100,000 »
10	Utili di magazzino		40,000,000 »
		Totale del § 2	123,000,000 »

§ 3. — *Entrate eventuali.*

11	Proventi eventuali		25,000,000 »
	A) Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate alla Tesoreria Centrale	3,000,000	
	B) Interessi a debito delle cessate Società ferroviarie, di Ditte, di Imprese, di Agenzie, ecc.	4,000,000	
	C) Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e	000,000,000	
	Da riportarsi	7,000,000	25,000,000 »

	<i>Riporto</i> . . .	7,000,000	25,000,000 »
	per ritardata ultimazione di lavori e per inadempimento di patti contrattuali (cap. 55 della spesa).	12,000,000	
	D) Differenze di cambio	<i>per memoria</i>	
	E) Diversi	6,000,000	
12	Entrate eventuali delle ferrovie secondarie sicule		<i>per memoria</i>
13	Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese imprevedute, destinati alla parte ordinaria (art. 2 del Regio decreto 31 dicembre 1925, n. 2439).		<i>per memoria</i>
14	Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne o pagamenti e simili di somme o valori.		<i>per memoria</i>
15	Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi della parte ordinaria ad integrazione del prodotto netto		<i>per memoria</i>
	Totale del § 3		25,000,000 »
	§ 4. — <i>Introiti per rimborsi di spesa.</i>		
16	Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa		8,500,000 »
	A) Trasporti per il servizio postale	2,500,000	
	B) Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi	4,500,000	
	C) Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali	1,000,000	
	D) Diverse	500,000	
17	Ricuperi di carattere generale.		55,000,000 »
	A) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale	35,000,000	
	B) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi.	3,000,000	
	<i>Da riportarsi</i>	38,000,000	63,500,000 »

	<i>Riporto</i> . . .	38,000,000	63,500,000 »
	C) Prestazioni per altre ferrovie	900,000	
	D) Ricuperi di spese giudiziali e contenziose . . .	180,000	
	E) Ricuperi di spese per il servizio sanitario . . .	900,000	
	F) Ritenute, in conto entrate, al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato . . .	20,000	
	G) Ricuperi di spese per le assicurazioni del personale iscritto alla Cassa Nazionale per le assicurazioni sociali.	1,000,000	
	H) Ritenute per massa vestiario agli agenti appartenenti alla milizia ferroviaria	<i>per memoria</i>	
	I) Ricuperi diversi	14,000,000	
		<hr/>	
18	Ricuperi dei Servizi		25,000,000 »
19	Introiti a rimborso di spese delle Ferrovie secondarie sicule		100,000 »
20	Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei Servizi, di materie fuori d'uso od esuberanti		10,000,000 »
21	Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune		12,000,000 »
22	Interessi a carico della gestione delle case economiche pei capitali forniti dall'Amministrazione		5,000,000 »
			<hr/>
		Totale del § 4	115,600,000 »
			<hr/>
		Totale della Sezione I	4,660,600,000 »
			<hr/>

SEZIONE II. — INTROITI CON SPECIALE DESTINAZIONE A REINTEGRO
DEI CORRISPONDENTI CAPITOLI DI SPESA.

23	Concorso di enti pubblici o privati nei lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 45 della spesa)	<i>per memoria</i>
24	Versamento a magazzino di materie provenienti da lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 45 della spesa) .	<i>per memoria</i>
25	Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 46 della spesa) . . .	<i>per memoria</i>
26	Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile e dei ferry-boats (cap. 47 della spesa)	<i>per memoria</i>
27	Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori in conto migliorie alle linee (cap. 49 della spesa)	<i>per memoria</i>
28	Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie secondarie Sicule (cap. 48 della spesa):	<i>per memoria</i>
	A) Concorso di terzi nei lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore	<i>per memoria</i>
	B) Versamento a magazzino di materie provenienti dai lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore	<i>per memoria</i>
	C) Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento	<i>per memoria</i>
	D) Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile	<i>per memoria</i>
		<i>per memoria</i>
	Totale della Sezione II	»

RIASSUNTO DELLE ENTRATE ORDINARIE

ENTRATE D'ESERCIZIO.

Titolo I. - Parte ordinaria.

Sezione I. - Rete ferroviaria e Stretto di Messina.

§ 1. - Prodotti del traffico	4,397,000,000 »
§ 2. - Introiti indiretti dell'esercizio	123,000,000 »
§ 3. - Entrate eventuali	25,000,000 »
§ 4. - Introiti per rimborsi di spesa	115,600,000 »

Totale della Sezione I. 4,660,600,000 »

Sezione II. - Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa *per memoria*

Totale del Titolo I - Parte ordinaria 4,660,600,000 »

TITOLO II.

Parte straordinaria

(Art. 18, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429)

29	Sovvenzioni del Tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale	220,000,000 >
30	Sovvenzioni del Tesoro per i lavori di elettrificazione delle linee ferroviarie	80,000,000 >
31	Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del Tesoro:	182,000,000 >
	A) Rimborsi e concorsi di Società concessionarie di ferrovie, di altre Amministrazioni pubbliche e di terzi, nella spesa di lavori e provviste in aumento patrimoniale (cap. 65 della spesa) <i>per memoria</i>	
	B) Ricavo dalla vendita dei beni immobili (cap. 65 della spesa) <i>per memoria</i>	
	C) Materiali di disfacimento pertinenti al patrimonio ferroviario (cap. 65 della spesa) <i>per memoria</i>	
	D) Versamento a magazzino di materiali d'esercizio esuberanti (cap. 64 della spesa). <i>per memoria</i>	
	E) Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento del materiale rotabile e dei ferry-boats (cap. 47 della spesa) 130,000,000	
	F) Contributo della parte ordinaria per spese di migliorie (cap. 67 della spesa) <i>per memoria</i>	
	G) Concorsi e mutui per la elettrificazione delle linee e ricavi (cap. 66 della spesa) <i>per memoria</i>	
	H) Concorso del Ministero delle finanze per il completamento degli impianti dei servizi ferroviari viaggiatori e merci nella città di Milano 52,000,000	
	I) Diversi <i>per memoria</i>	
	Totale del Titolo II	482,000,000 >

TITOLO III.

Magazzini, Officine e Scorte

§ 1. — *Gestione autonoma dei magazzini.*

(Art. 17 della legge 7 luglio 1907; n. 429).

32	Fondi forniti dal Tesoro per aumento della dotazione di magazzino (capp. 69 e 70 della spesa)	<i>per memoria</i>
33	Prelevamenti dal Fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (articolo 2 del Regio decreto 31 dicembre 1925, n. 2439)	<i>per memoria</i>
34	Forniture ai servizi (capitolo 70 della spesa)	1,050,000,000 »
35	Ricavi per vendite e accrediti diversi (cap. 70 della spesa)	150,000,000 »
36	Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso (cap. 71 della spesa)	<i>per memoria</i>
37	Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori (cap. 72 della spesa)	<i>per memoria</i>
38	Prelevamenti dal fondo di assicurazione contro i rischi di mare per i trasporti riguardanti la gestione di magazzino (cap. 73 della spesa)	<i>per memoria</i>
	Totale del § 1	1,200,000,000 »

§ 2. — *Gestione speciale distributori viveri.*

39	Ricuperi di spese d'impianto (Cap. 75 della spesa)	<i>per memoria</i>
	A) Ricuperi spese di adattamento locali.	<i>per memoria</i>
	B) Ricuperi spese di arredamento e ricuperi diversi	<i>per memoria</i>
40	Ricavi della gestione per vendite ed accrediti vari (Cap. 76 della spesa)	120,000,000 »
	A) Generi diversi	120,000,000
	1. Ricavi per vendite	120,000,000
	2. Deficienze e simili	<i>per memoria</i>
	Da riportarsi	120,000,000 »

		<i>Riporto</i> . . .	120,000,000 »
	B). Pesce fresco:	<i>per memoria</i>	
	1. Ricavi per vendite.	<i>per memoria</i>	
	2. Deficienze e simili.	<i>per memoria</i>	
		<hr/>	
		Totale del § 2	120,000,000 »
		<hr/>	
	§ 3. — <i>Officine e scorte.</i>		
41	Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine dipendenti dal Servizio materiale e trazione, dagli stabilimenti governativi e dall'industria privata (cap. 77 della spesa)		915,000,000 »
	A) Officine di grande riparazione	350,000,000	
	B) Officine dei depositi e squadre rialzo	255,000,000	
	C) Stabilimenti di altre Amministrazioni governative e dell'industria privata	310,000,000	
		<hr/>	
42	Corrispettivo dei lavori fatti nelle officine e nei cantieri del Servizio Lavori (cap. 78 della spesa)		30,000,000 »
43	Materiali di scorta, materie impiegate o scaricate (cap. 79 della spesa)		39,000,000 »
	A) Servizio Materiale e Trazione	36,000,000	
	1. Scorte fisse per le Officine dei depositi e squadre di rialzo	19,000,000	
	2. Scorte fisse per i ferry-boats dello Stretto di Messina	<i>per memoria</i>	
	2. Parco sale montate e carrelli completi	17,000,000	
		<hr/>	
	B) Servizio Lavori - Cantieri per i lavori di elettrificazione	3,000,000	
		<hr/>	
		Totale del § 3	984,000,000 »
		<hr/>	
		Totale del Titolo III	2,304,000,000 »
		<hr/>	

TITOLO IV.

Industrie speciali.

44	Sfruttamento boschi in Albania	<i>per memoria</i>
	A) Ricuperi di spese d'impianto (cap. 80-A della spesa)	<i>per memoria</i>
	B) Ricavi dell'esercizio (cap. 80-B della spesa)	<i>per memoria</i>
	Totale del Titolo IV	»

TITOLO V.

Gestione del fondo pensioni e sussidi

(Legge 9 luglio 1908, n. 418 e Regio decreto 23 marzo 1924, n. 498).

45	Ritenute al personale	88,000,000 »
	A) Ordinarie (lettera <i>a</i> dell'art. 3 e parte prima del- l'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418 e Regio decreto 27 novembre 1919, n. 2373)	83,000,000
	B) Straordinarie (lettera <i>b</i> dell'art. 3 e capoversi primo e secondo dell'articolo 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418):	3,000,000
	C) Riscatti (art. 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	2,000,000
46	Entrate diverse	1,000,000 »
47	Contributi dell'Amministrazione al fondo pensioni e sussidi (cap. 19 della spesa):	340,000,000 »
	A) Per l'integrazione delle pensioni e sussidi	225,000,000
	B) Per caro-viveri	75,000,000
	C) Per accantonamento in conto capitale.	40,000,000
	<i>Da riportarsi</i>	429,000,000 »

	<i>Riporto</i> . . .	429,000,000 »
48	Ricupero somme anticipate per conto del Tesoro per pagamento di pensioni provvisorie ad agenti ex gestioni austriache ed agenti provenienti da altre Amministrazioni dello Stato (Regio decreto 23 ottobre 1925, n. 1972).	6,500,000 »
49	Contributo delle cessate Amministrazioni ferroviarie e di altre Amministrazioni in rapporto agli assegni del personale	<i>per memoria</i>
50	Interessi sulle somme costituenti il patrimonio del fondo pensioni e sussidi	45,000,000 »
51	Utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti nell'amministrazione di valori in sua consegna, costituenti il fondo pensioni e sussidi . .	500,000 »
52	Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 85 della spesa)	7,000 »
	Totale del Titolo V . . .	481,007,000 »
TITOLO VI		
Gestione del Fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi.		
(Regi decreti 21 ottobre 1923, n. 2529 e 31 gennaio 1924, n. 171).		
53	Ritenute ordinarie	300,000 »
54	Entrate diverse	<i>per memoria</i>
55	Contributi dell'Amministrazione (cap. 20 della spesa)	1,700,000 »
56	Interessi sul patrimonio della gestione	<i>per memoria</i>
	Totale del Titolo VI . . .	2,000,000 »
TITOLO VII.		
Gestione delle case economiche per ferrovieri		
(Legge 14 luglio 1907, n. 553).		
<i>Patrimonio.</i>		
57	Somme mutate per acquisto e costruzione di case (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (capp. 90 e 91 della spesa)	32,000,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . .	32,000,000 »

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924-28. — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1^o GIUGNO 1928

	<i>Riporto</i> . . .	32,000,000 »
	<i>Gestione.</i>	
58	Affitto delle case	7,200,000 »
59	Proventi diversi	1,800,000 »
60	Prelevamenti dal fondo di riserva (secondo capoverso dell'art. 4 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1907, n. 553, approvato col Regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412).	<i>per memoria</i>
	Totale del Titolo VII.	41,000,000 »
 TITOLO VIII. 		
Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita.		
(Leggi 19 giugno 1913, n. 641 e 7 aprile 1921, n. 370, Regio decreto 23 marzo 1924, n. 499 e 7 febbraio 1926, n. 187).		
61	Contributo dell'amministrazione	12,000,000 »
62	Contributo del personale	12,000,000 »
63	Multe al personale	1,800,000 »
64	Quote sull'importo delle tasse di bollo sulle quietanze o ricevute del personale per competenze superiori a lire 100.	100,000 »
65	Ritenute al personale per assegni supplementari vitalizi	<i>per memoria</i>
66	Ritenute al personale per assegni giornalieri per malattia	2,400,000 »
67	Interessi sul fondo dell'Opera	5,750,000 »
68	Canone a carico della gestione rivendita libri e giornali	50,000 »
69	Utile netto della gestione pubblicità nelle stazioni e nei treni	2,000,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	36,100,000 »

		<i>Riporto</i>	36,100,000 »
70	Entrate eventuali.		50,000 »
71	Interessi e prelevamenti dal fondo a favore degli orfani di agenti periti nel terremoto del 1908		20,000 »
		Totale del Titolo VIII	36,170,000 »
TITOLO IX.			
Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale.			
(Art. 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641).			
<i>Patrimonio.</i>			
72	Somme fornite dalla Cassa depositi e prestiti (cap. 107 della spesa)		<i>per memoria</i>
73	Quote in conto capitale da reimpiegare in mutui (cap. 107 della spesa).		65,000,000 »
<i>Gestione.</i>			
74	Introiti della gestione (cap. 108 della spesa)		74,000,000 »
		Totale del Titolo IX	139,000,000 »
TITOLO X.			
Mutui a Cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale.			
(Legge 5 ottobre 1920, n. 1432).			
<i>Patrimonio.</i>			
75	Sovvenzione da parte degli enti mutuanti per erogazioni alle cooperative (cap. 109 della spesa)		6,200,000 »
		<i>Da riportarsi</i>	6,200,000 »

		<i>Riporto</i> . . .	6,200,000 »
	<i>Gestione.</i>		
76	Società cooperative fra il personale per la costruzione di case economiche e popolari - Rimborso di interessi e quote di ammortamento ad estinzione di mutui (cap. 110 e 111 della spesa)		15,000,000 »
77	Ritenute a soci di cooperative in conto manutenzione straordinaria e per altri titoli diversi (cap. 112 della spesa)		<i>per memoria</i>
		Totale del Titolo X . . .	21,200,000 »
 TITOLO XI. Gestione per lo sfruttamento dei terreni petroliferi in Albania. (Regio decreto 8 luglio 1925, n. 1301). <i>Patrimonio.</i>			
78	Somme fornite dal Ministero delle finanze per l'impianto della gestione (cap. 113 della spesa)		<i>per memoria</i>
79	Ricuperi diversi (cap. 113 della spesa)		<i>per memoria</i>
 <i>Gestione.</i>			
80	Introiti della gestione e proventi diversi (cap. 114 della spesa) . .		<i>per memoria</i>
		Totale del Titolo XI . . .	»
 TITOLO XII. Operazioni per conto di terzi			
81	Operazioni attinenti ai trasporti (cap. 115 della spesa)		1,600,000,000 »
82	Operazioni attinenti al personale (cap. 116 della spesa)		60,000,000 »
		<i>Da riportarsi</i> . . .	1,660,000,000 »

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1º GIUGNO 1928

	<i>Riporto</i> . . .	1,660,000,000 »
83	Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati (cap. 117 della spesa).	2,400,000,000 »
84	Operazioni per conto dell'ex Direzione generale dei combustibili (cap. 118 della spesa).	<i>per memoria</i>
	Totale del Titolo XII . . .	4,060,000,000 »
TITOLO XIII.		
Partite di giro		
85	Tasse erariali e di bollo sui trasporti (cap. 119 della spesa).	95,000,000 »
86	Imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (cap. 120 della spesa).	260,000,000 »
87	Imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 121 della spesa)	1,200,000 »
88	Contributo dei centesimi di guerra (cap. 122 della spesa).	100,000 »
89	Marche da bollo ritenute a terzi (cap. 123 della spesa)	7,700,000 »
90	Mandati di anticipazione estinti (cap. 124 della spesa)	<i>per memoria</i>
91	Ritenute sulle competenze degli avventizi ordinari e corrispondente contributo dell'Amministrazione per l'assicurazione presso l'Istituto nazionale delle Assicurazioni (cap. 125 della spesa)	<i>per memoria</i>
	Totale del Titolo XIII . . .	364,000,000 »
RIASSUNTO DELL' ENTRATA		
92	Titolo I. - Parte ordinaria.	4,660,600,000 »
93	Titolo II. - Parte straordinaria	482,000,000 »
	Totale delle entrate ordinarie e straordinarie . . .	5,142,600,000 »

Gestioni speciali ed autonome.

Titolo III. - Magazzini, officine e scorte:

§ 1. - Gestione autonoma dei Magazzini	1,200,000,000 »
§ 2. - Gestione speciale distributori viveri	120,000,000 »
§ 3. - Officine e scorte	984,000,000 »
Titolo IV - Industrie speciali	»
Titolo V. - Gestione del fondo pensioni e sussidi	481,007,000 »
Titolo VI. - Gestione del fondo speciale per le pensioni, ecc.	2,000,000 »
Titolo VII. - Gestione delle case economiche per i ferrovieri	41,000,000 »
Titolo VIII. - Opera di previdenza per gli orfani, ecc.	36,170,000 »
Titolo IX. - Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale	139,000,000 »
Titolo X - Mutui a Cooperative ferroviarie costruttrici, ecc.	21,200,000 »
Titolo XI. - Gestione per lo sfruttamento terreni petroliferi	»
Titolo XII. - Operazioni per conto di terzi	4,060,000,000 »
<hr/>	
Totale delle gestioni speciali ed autonome	7,084,377,000 »
<hr/>	
Titolo XIII. - Partite di giro	364,000,000 »
<hr/>	
Totale generale dell'entrata	12,590,977,000 »
<hr/>	

S P E S A

TITOLO I.

Parte ordinaria

SEZIONE I. - SPESE D'ESERCIZIO
DELLE FERROVIE DELLO STATO E DELLO STRETTO DI MESSINA.(Art. 19, primo capoverso e art. 20 della legge 7 luglio 1907, n. 429,
modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372).§ I. - *Servizi della Direzione generale.*

1	Personale	67,000,000 »
	A) Uffici centrali ed uffici distaccati	50,000,000
	B) Magazzini ed agenzie	17,000,000
		<hr/>
2	Forniture spese ed acquisti	5,500,000 »
	A) Uffici centrali ed uffici distaccati	2,600,000
	B) Magazzini ed agenzie	2,900,000
		<hr/>
	Totale del § 1	<hr/> 72,500,000 » <hr/>

§ 2. - *Servizio movimento e traffico.*

3	Personale	950,000,000 »
	A) Servizio centrale, sezioni e reparti	66,000,000
	B) Controlli prodotti	18,000,000
	C) Stazioni	613,000,000
	D) Depositi del personale viaggiante	253,000,000
		<hr/>
	Da riportarsi	<hr/> 950,000,000 » <hr/>

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1º GIUGNO 1928

		<i>Riparto</i> . . .	950,000,000 »
4	Forniture, spese ed acquisti.		65,000,000 »
	A) Servizio centrale, sezioni e reparti	2,000,000	
	B) Controlli prodotti.	700,000	
	C) Stazioni	46,800,000	
	D) Depositi del personale viaggiante.	1,000,000	
	E) Convogli	14,500,000	
5	Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni.		15,000,000 »
6	Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo.		14,000,000 »
		Totale del § 2 . . .	1,044,000,000 »
	§ 3. - Servizio materiale e trazione.		
7	Personale		427,000,000 »
	A) Servizio centrale, sezioni e reparti d'ispezione	37,000,000	
	B) Locomozione a vapore (dirigenza e servizio interno dei depositi, locomotive e depositi combustibili, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie)	313,000,000	
	C) Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alle centrali elettriche termiche)	39,600,000	
	D) Pulizia, verifica e untura veicoli	37,400,000	
8	Forniture, spese ed acquisti.		511,000,000 »
	A) Servizio centrale, sezioni e reparti d'ispezione	5,500,000	
	B) Locomozione a vapore	453,000,000	
	1) Combustibile	406,000,000	
	2) Spese diverse	47,000,000	
		<u>458,500,000</u>	938,000,000 »
		<i>Da riportarsi</i>	

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1^o GIUGNO 1928

Segue		<i>Riporto</i> . . .	458,500,000	938,000,000 »
8	C) Locomozione elettrica		40,500,000	
	1) Energia elettrica per la trazione dei treni e combustibile per le centrali elet- triche		35,000,000	
	2) Spese diverse		5,500,000	
	D) Locomozione a vapore ed elettrica		12,000,000	
	1. Pulizia ed untura veicoli		10,000,000	
	2. Spese diverse		2,000,000	
9	Manutenzione del materiale rotabile			650,000,000 »
		Totale del § 3		1,588,000,000 »
	§ 4. — Servizio lavori.			
10	Personale			383,000,000 »
	A) Servizio centrale, sezioni e reparti		75,000,000	
	B) Sorveglianza della linea		50,000,000	
	C) Manutenzione della linea		190,000,000	
	D) Manutenzione impianti di elettrificazione		25,500,000	
	E) Operai		42,500,000	
11	Forniture, spese ed acquisti			63,000,000 »
	A) Servizio centrale, sezioni e reparti		6,000,000	
	B) Linea		22,500,000	
	C) Stazioni-illuminazione		20,000,000	
	D) Convogli-illuminazione elettrica		14,500,000	
12	Manutenzione della linea			220,000,000 »
		Totale del § 4		666,000,000 »

§ 5. — *Linee secondarie a scartamento ridotto.*

(Gruppo Sicilia).

13	Personale		14,500,000 »
	A) Servizio movimento e traffico	3,700,000	
	B) Servizio materiale e trazione	4,200,000	
	C) Servizio lavori	6,600,000	
		<hr/>	
14	Forniture, spese ed acquisti.		4,600,000 »
	A) Sezioni e reparti	70,000	
	B) Stazioni	200,000	
	C) Depositi del personale viaggiante	30,000	
	D) Convogli	50,000	
	E) Locomozione	3,850,000	
	1. Combustibile	3,200,000	
	2. Spese diverse.	650,000	
		<hr/>	
	F) Linea	350,000	
	G) Indennizzi	50,000	
		<hr/>	
15	Manutenzione materiale rotabile		5,000,000 »
16	Manutenzione della linea		3,000,000 »
			<hr/>
		Totale del § 5	27,100,000 »
			<hr/>

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1^o GIUGNO 1928§ 6. — *Navigazione dello stretto di Messina.*

17	Personale	4,500,000 »
18	Forniture, spese ed acquisti.	3,800,000 »
	A) Combustibile	2,800,000
	B) Spese diverse.	1,000,000
	Totale del § 6	8,300,000 »

§ 7. — *Spese generali attinenti al personale.*

19	Contributi al fondo pensioni e sussidi (Regio decreto 23 marzo 1924, n. 498) (cap. 47 dell'entrata)	340,000,000 »
20	Contributo al fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi (cap. 55 dell'entrata)	1,700,000 »
21	Contributo per l'assicurazione degli avventizi ordinari presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni	300,000 »
22	Contributo al fondo « Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita »	12,000,000 »
23	Spese per assegni e indennità diverse al personale	40,000,000 »
24	Gratificazioni al personale (art. 62 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con Regio decreto 7 aprile 1925, n. 405)	7,900,000 »
25	Oblazioni e sussidi al personale	2,000,000 »
26	Spese per il servizio sanitario (art. 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418) Regio decreto 31 dicembre 1923, n. 2918 e decreto ministeriale 2 ottobre 1924, n. 891.	6,000,000 »
27	Contributo per il « Dopo Lavoro Ferroviario »	2,300,000 »
28	Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli	1,000,000 »
	A) Pel trasporto di persone	450,000
	B) Pel trasporto di materiali.	550,000
	Da riportarsi	413,200,000 »

	<i>Riporto</i> . . .	413,200,000 »
	<i>Spese generali diverse.</i>	
29	Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi	5,200,000 »
30	Imposte e tasse	7,000,000 »
31	Spese giudiziali e contenziose	2,000,000 »
32	Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'uffici e di magazzino	1,300,000 »
33	Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà.	6,000,000 »
34	Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere	5.800,000 »
35	Spese per la sorveglianza dei trasporti.	7,800,000 »
36	Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune e di altre amministrazioni	11,800,000 »
37	Compensi ad amministrazioni ferroviarie per servizi coi loro treni	6,000,000 »
38	Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli	2,000,000 »
	A) Pel trasporto di persone	900,000
	B) Pel trasporto di materiale	1,100,000
39	Contributo dell'Amministrazione ferroviaria per interessi sui capitali impiegati nell'acquisto e la costruzione di case economiche per ferrovieri	1,200,000 »
40	Spese casuali	250,000 »
41	Addebito per cali, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di magazzino e danni per ammanchi di materiali e perdite di somme e valori	20,150,000 »
42	Spese diverse	12,000,000 »
	Totale del § 7	501,700,000 »

§ 8. — *Servizi secondari.*

43	Servizi accessori ad impresa od in economia	5,500,000 »
44	Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul Fondo pensioni e sussidi, per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (art. 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553)	6,800,000 »
	Totale del § 8	12,300,000 »
	Totale della Sezione I	3,919,900,000 »

SEZIONE II. — SPESE COMPLEMENTARI.

(Art. 14 della legge 19 luglio 1906, n. 362; art. 20 primo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372).

45	Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 23 e 24 dell'entrata)	60,000,000 »
46	Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 25 dell'entrata)	60,000,000 »
47	Rinnovamento del materiale rotabile, (cap. 26 e 31- <i>E</i> dell'entrata)	130,000,000 »
48	Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) (cap. 28 dell'entrata)	2,500,000 »
	A) Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore	1,700,000
	B) Rinnovamento della parte metallica dell'armamento	570,000
	C) Rinnovamento del materiale rotabile	230,000
49	Migliorie alle linee a carico dell'esercizio (cap. 27 dell'entrata)	<i>per memoria</i>
	Totale della Sezione II	252,500,000 »

SEZIONE III. — SPESE ACCESSORIE.

(Art. 20, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1919, n. 372).

§ 1. — *Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.*

50	Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamenti	415,000,000 »
	A) Del valore del materiale rotabile e d' esercizio consegnato alle ferrovie dello Stato e del valore della dotazione iniziale di magazzino e rimborsi anticipati di certificati 3,65 % (art. 1 della legge 25 giugno 1905, n. 261)	23,745,514.15
	B) Delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429).	37,357,470.69
	C) Delle somme fornite per spese patrimoniali e rimborsi anticipati di certificati 3,50 % (articolo 1 della legge 23 dicembre 1906, n. 638)	303,159,320.50
	D) Delle somme fornite per spese straordinarie dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908	1,326,879.95
	E) Delle somme fornite per acquisto di 4000 carri e per costruzione dei relativi parchi e mezzi di riparazione	1,519,438.97
	F) Delle somme fornite per la costruzione e l'acquisto del materiale navale	644,505.47
	G) Delle somme fornite per il materiale di navigazione in eccedenza ai 15 milioni	633,284.19
	H) Delle somme fornite per l'esecuzione di lavori occorrenti alla elettrificazione di linee ferroviarie	<u>46,613,586.08</u>
51	Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di tesoreria (art. 3, della legge 23 dicembre 1906, n. 638).	13,750,000 »
	A) Per aumenti della dotazione di magazzino	<i>per memoria</i>
	B) Per spese patrimoniali	11,000,000 »
	C) Per materiali di navigazione in eccedenza ai 15 milioni	<i>per memoria</i>
	D) Per le spese di elettrificazione	<u>2,750,000 »</u>
	<i>Da riportarsi</i>	<u>428,750,000 »</u>

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1928

	<i>Riporto</i> . . .	428,750,000 »
52	Versamento al Fondo di riserva per le spese impreviste (articoli 2 e 3 del Regio decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439)	20,000,000 »
53	Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione.	<i>per memoria</i>
54	Contributo per le spese della Corte dei conti (art. 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361)	120,000 »
55	Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori (capitolo 11-C dell'entrata)	10,000,000 »
56	Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi della parte ordinaria a diminuzione del prodotto netto	<i>per memoria</i>
57	Annualità dovuta a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spesa sostenuta.	4,930,000 »
	A) Per l'elettrificazione delle linee.	4,800,000
	B) Per impianti e lavori di carattere patrimoniale	130.000
	Totale del § 1	463,800,000 »
	 § 2. — <i>Spese accessorie</i> <i>estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione.</i>	
58	Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale.	<i>per memoria</i>
59	Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione	24,400,000 »
	Totale del § 2	24,400,000 »
	Totale della Sezione III	488,200,000 »

RIASSUNTO DELLE SPESE ORDINARIE

Spese d'esercizio.

Titolo I. — Parte ordinaria.

Sezione I. — Spese d'esercizio delle Ferrovie di Stato e dello Stretto di Messina:

§ 1. — Direzione generale (Servizi centrali)	72,500,000 »
§ 2. — Servizio, movimento e traffico:	1,044,000,000 »
§ 3. — Servizio materiale e trazione	1,588,000,000 »
§ 4. — Servizio lavori	666,000,000 »
§ 5. — Ferrovie complementari sicule	27,100,000 »
§ 6. — Navigazione dello stretto di Messina	8,300,000 »
§ 7. — Spese generali dell'Amministrazione	501,700,000 »
§ 8. — Servizi secondari	12,300,000 »

Totale della Sezione I 3,919,900,000 »

Sezione II. — Spese complementari 252,500,000 »

Sezione III. — Spese accessorie:

§ 1. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria	463,800,000 »
§ 2. — Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione	24,400,000 »

Totale del Titolo I — Parte ordinaria 4,660,600,000 »

TITOLO II.

Parte straordinaria.

(Art. 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429)

60	Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione delle linee assunte in esercizio	<i>per memoria</i>
61	Acquisto di materiale rotabile e di ferry-boats	150,000,000 »
62	Acquisto di piroscaffi	<i>per memoria</i>
63	Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti	30,000,000 »
	A) Materiale rotabile	30,000,000
	B) Ferry-boats	<i>per memoria</i>
64	Materiale di esercizio in aumento di dotazione (cap. 31-D dell'entrata).	50,000,000 »
65	Lavori in conto patrimoniale ed acquisto di stabili integrati coi proventi del capitolo 31-A, B e C dell'entrata	172,000,000 »
66	Lavori di elettrificazione delle linee (cap. 31-G dell'entrata)	80,000,000 »
67	Miglioramenti alle linee ed agli armamenti (cap. 31-F dell'entrata).	<i>per memoria</i>
68	Spese straordinarie per provviste e lavori in dipendenza del terremoto 28 dicembre 1908	<i>per memoria</i>
69	Aumento della dotazione di magazzino (cap. 32 dell'entrata)	<i>per memoria</i>
	Totale del Titolo II.	482,000,000 »

TITOLO III.

Magazzini officine e scorte.§ 1. — *Gestione autonoma dei magazzini*

(Art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429).

70	Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (cap. 32, 34 e 35 dell'entrata)	1,200,000,000 »
71	Acconti sulle forniture in corso (cap. 36 dell'entrata)	<i>per memoria</i>
72	Rimborso ai fornitori di ritenute per garanzia (capitolo 37 dell'entrata)	<i>per memoria</i>
73	Spese per infortuni marittimi relativi ai trasporti per conto della gestione di magazzino (cap. 38 dell'entrata)	<i>per memoria</i>
74	Reintegro dei prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 2 del Regio decreto 31 dicembre 1925, n. 2439)	<i>per memoria</i>
	Totale del § 1	1,200,000,000 »

§ 2. — *Gestione speciale distributori viveri.*

75	Spese d'impianto (Cap. 39 dell'entrata).	<i>per memoria</i>
	A) Adattamento locali	<i>per memoria</i>
	B) Materiale d'esercizio	<i>per memoria</i>
	C) Diverse	<i>per memoria</i>
76	Spese di acquisto viveri e addebiti diversi (Cap. 43 dell'entrata) . .	120,000,000 »
	A) Generi diversi.	120,000,000
	1. Acquisti	120,000,000
	2. Spese per premi compensi ecc. <i>per memoria</i>	
	3. Addebiti per eccedenze e simili <i>per memoria</i>	
	<i>Da riportarsi</i>	120,000,000 »

		<i>Riporto</i> . . .	120,000,000 »
	B) Pesce fresco	<i>per memoria</i>	
	1. Acquisti	<i>per memoria</i>	
	2. Spese per premi, compensi, ecc. <i>per memoria</i>		
	3. Addebiti per eccedenze e simili <i>per memoria</i>		
		Totale del § 2 . . .	120,000,000 »
	§ 3. — <i>Officine e scorte.</i>		
77	Spese per lavori fatte dalle officine dipendenti dal Servizio Materiale e Trazione, dagli Stabilimenti governativi e dall'industria privata (cap. 41 dell'entrata)		915,000,000 »
	A) Officine di grande riparazione.	350,000,000	
	1. Personale	134,000,000	
	2. Forniture, spese ed acquisti . . .	216,000,000	
	B) Officine dei depositi e squadre di rialzo	255,000,000	
	1. Personale	148,000,000	
	2. Forniture, spese ed acquisti . . .	107,000,000	
	C) Stabilimenti di altre Amministrazioni governative e dell'industria privata	310,000,000	
	1. Pagamenti per riparazioni al materiale rotabile	270,000,000	
	2. Forniture, spese ed acquisti . . .	40,000,000	
78	Spese delle officine e cantieri del Servizio lavori (cap. 42 dell'entrata)		30,000,000 »
	A) Personale	5,500,000	
	B) Forniture spese ed acquisti	24,500,000	
		<i>Da riportarsi</i> . . .	945,000,000 »

	<i>Riporto</i>	945,000,000 »
79	Materiali di scorta - materie ricevute (cap. 46 dell'entrata)	39,000,000 »
	A) Servizio materiale e trazione	36,000,000
	1. Scorte fisse per le officine dei depositi e squadre di rialzo	19,000,000
	2. Scorte fisse per i ferry-boats dello stretto di Messina <i>per memoria</i>	
	3. Parco sale montate e carrelli completi	17,000,000
	B) Servizio lavori - Cantieri per i lavori di elettrifi- cazione	3,000,000
	Totale del § 3	984,000,000 »
	Totale del Titolo III	2,304,000,000 »

TITOLO IV.

Industrie speciali

80	Sfruttamento boschi in Albania.	<i>per memoria</i>
	A) Spese d'impianto (cap. 44-A) dell'entrata)	<i>per memoria</i>
	B) Spese d'esercizio (cap. 44-B) dell'entrata)	<i>per memoria</i>
	Totale del Titolo IV	»

TITOLO V.

Gestione del fondo pensioni e sussidi.

(Legge 9 luglio 1908, n. 418, e Regio decreto 23 marzo 1924, n. 498)

81	Pensioni	355,000,000 »
82	Indennità per caroviveri	75,000,000 »
83	Sussidi	2,000,000 »
84	Pensioni provvisorie ad agenti ex gestioni austriache ed agenti provenienti da altre Amministrazioni dello Stato (Regio decreto 23 ottobre 1925, n. 1972	9,000,000 »
85	Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 52 dell'entrata)	7,000 »
86	Versamento alla Cassa depositi e prestiti del contributo dell'Amministrazione per l'accantonamento in conto capitale	40,000,000 »
Totale del Titolo V		481,007,000 »

TITOLO VI.

Gestione del Fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi.

(Regi decreti 21 ottobre 1923, n. 2529, e 31 gennaio 1924, n. 171)

87	Pensioni	2,000,000 »
88	Sussidi	<i>per memoria</i>
89	Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione	<i>per memoria</i>
Totale del Titolo VI		2,000,000 »

TITOLO VII.

Gestione delle case economiche per ferrovieri.

(Legge 14 luglio 1907, n. 553)

Patrimonio.

90	Spese per acquisto e costruzione di case (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. n. 57 dell'entrata)	30,800,000 »
91	Interessi sulle spese fatte durante il periodo di costruzione (cap. 57 dell'entrata)	1,200,000 »

Gestione.

92	Interessi dei capitali investiti nella costruzione e nell'acquisto di case già abitabili	3,200,000 »
93	Imposte e sovrimposte	50,000 »
94	Spese di amministrazione, custodia e diverse	700,000 »
95	Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile	900,000 »
96	Manutenzione ordinaria	2,000,000 »
97	Manutenzione straordinaria	600,000 »
98	Premi per la buona conservazione dei fabbricati (art. 50 del regolamento approvato col Regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412) . .	100,000 »
99	Versamenti alla Cassa depositi e prestiti	1,450,000 »
	A) Per accantonamento del contributo statale per l'attenuazione dei fitti delle nuove costruzioni (Regio decreto 4 novembre 1926, n. 2269)	1,228,000 »
	B) Per temporanee esenzioni di imposte e sovr-imposte (Art. 4 del regolamento di cui il Regio decreto 25 febbraio 1915, n. 412)	200,000 »
	C) Per eccedenze attive dei bilanci	22,000 »

Totale del Titolo VII 41,000,000 »

TITOLO VIII.

Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita.

(Leggi 19 giugno 1913, n. 641, e 7 aprile 1921, n. 370, e Regio decreto 23 marzo 1924, n. 499).

100	Sussidi temporanei e straordinari e spese per raccogliere ed istruire gli orfani e figli di agenti esonerati	9,000,000 »
101	Indennità di buonuscita	9,000,000 »
102	Assegni alimentari	700,000 »
103	Assegni giornalieri di malattia	2,300,000 »
104	Rimborsi di ritenute	20,000 »
105	Erogazione del fondo a favore degli orfani degli agenti periti nel terremoto del 1908	20,000 »
106	Versamenti alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione	15,130,000 »
	Totale del Titolo VIII	36,170,000 »

TITOLO IX.

Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale.

(Art. 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641)

Patrimonio.

107	Somme mutate al personale (cap. 72 e 73 dell'entrata)	65,000,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	65,000,000 »

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1º GIUGNO 1928

		<i>Riporto</i>	65,000,000 »
	<i>Gestione.</i>		
108	Spese della gestione (cap. 74 dell'entrata)		74,000,000 »
	A) Quote riservate in conto capitale	64,800,000	
	B) Somme restituite alla Cassa depositi e prestiti in in conto capitale	<i>per memoria</i>	
	C) Somma versata alla Cassa depositi e prestiti per interessi sui capitali somministrati	7,500,000	
	D) Spese eventuali.	<i>per memoria</i>	
	E) Avanzo della gestione versato al fondo di garanzia	1,700,000	
		Totale del Titolo IX	139,000,000 »
 TITOLO X. 			
Mutui a Cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale. (Legge 5 ottobre 1920, n. 1432)			
 <i>Patrimonio.</i> 			
109	Società cooperative fra il personale per la costruzione di case (cap. 75 dell'entrata)		6,200,000 »
	A) Somme fornite in conto mutui concessi per ac- quisto e costruzione di case	6,000,000	
	B) Addebito per interessi e quota di spese generali durante il periodo di costruzione	200,000	
 <i>Gestione.</i> 			
110	Erogazione di interessi e quote di ammortamento ad estinzione mutui (cap. 76 dell'entrata)		14,500,000 »
111	Quota spese generali durante il periodo di ammortamento (cap. 76 dell'entrata)		500,000 »
		<i>Da riportarsi</i>	21,200,000 »

		<i>Riporto</i>	21,200,000 »
112	Versamento a Cooperative delle ritenute fatte a soci in conto manutenzione straordinaria degli stabili e per altri titoli diversi (cap. 77 dell'entrata)		<i>per memoria</i>
		Totale del Titolo X	21,200,000 »
TITOLO XI.			
Gestione per lo sfruttamento dei terreni petroliferi in Albania.			
(Regio decreto 8 luglio 1925, n. 1301).			
<i>Patrimonio.</i>			
113	Spese di impianto (cap. 78 e 79 dell'entrata)		<i>per memoria</i>
<i>Gestione.</i>			
114	Spese della gestione e diverse (cap. 80 dell'entrata)		<i>per memoria</i>
		Totale del Titolo XI	»
TITOLO XII.			
Operazioni per conto di terzi			
115	Operazioni attinenti ai trasporti (cap. 81 dell'entrata)		1,600,000,000 »
116	Operazioni attinenti al personale (cap. 82 dell'entrata)		60,000,000 »
117	Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati (cap. 83 dell'entrata)		2,400,000,000 »
118	Operazioni per conto della cessata Direzione generale dei combustibili (cap. 84 dell'entrata)		<i>per memoria</i>
		Totale del Titolo XII	4,060,000,000 »

TITOLO XIII.

Partite di giro

119	Versamento delle tasse erariali e di bollo sui trasporti (cap. 85 dell'entrata)	95,000,000 »
120	Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (cap. 86 dell'entrata)	260,000,000 »
121	Versamento dell'imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 87 dell'entrata)	1,200,000 »
122	Versamento del contributo dei centesimi di guerra (cap. 88 dell'entrata)	100,000 »
123	Versamento importo marche da bollo ritenute ai terzi (cap. 89 dell'entrata)	7,700,000 »
124	Mandati di anticipazione emessi (cap. 90 dell'entrata)	<i>per memoria</i>
125	Versamento all'Istituto nazionale delle assicurazioni dei premi per l'assicurazione degli avventizi ordinari (cap. 91 dell'entrata)	<i>per memoria</i>
	Totale del Titolo XIII	364,000,000 »

RIASSUNTO DELLA SPESA

Titolo I. — Parte ordinaria	4,660,600,000 »
Titolo II. — Parte straordinaria	482,000,000 »
Totale delle spese ordinarie e straordinarie	5,142,600,000 »

Gestioni speciali ed autonome.	
Titolo III. — Magazzini, officine e scorte:	
§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini.	1,200,000,000 »
§ 2. — Gestione speciale distributori viveri.	120,000,000 »
§ 3. — Officine e scorte	984,000,000 »
Titolo IV. — Industrie speciali	»
Titolo V. — Gestione del fondo pensioni e sussidi	481,007,000 »
Titolo VI. — Gestione del fondo speciale per le pensioni, ecc.	2,000,000 »
Titolo VII. — Gestione delle case economiche pei ferrovieri	41,000,000 »
Titolo VIII. — Opera di previdenza per gli orfani, ecc.	36,170,000 »
Titolo IX. — Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale	139,000,000 »
Titolo X. — Mutui a Cooperative ferroviarie costruttrici, ecc.	21,200,000 »
Titolo XI. — Gestione per lo sfruttamento terreni petroliferi	»
Titolo XII. — Operazioni per conto di terzi.	4,060,000,000 »
Totale delle gestioni speciali ed autonome	7,084,377,000 »
Titolo XIII. — Partite di giro.	364,000,000 »
Totale generale della spesa	12,590,977,000 »

PRESIDENTE. Rileggo ora gli articoli coi quali si approvano gli stanziamenti del bilancio:

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 1928 al 30 giugno 1929, in conformità dello stato di previsione, annesso alla presente legge. (Tabella A).

(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 riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929, ai termini del Regio decreto 23 aprile 1925, n. 520, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 1 — Tabelle B e C).

(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 1º luglio 1928 al 30 giugno 1929, ai termini del Regio decreto 14 giugno 1925, n. 884, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 2 — Tabelle *D* e *E*).

(Approvato).

Art. 4.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate ed a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1928 al 30 giugno 1929, 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*).

(Approvato).

Art. 5.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato di cui all'art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1928-29, in lire 900,000,000.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Inserzione nei contratti d'appalto degli spacci all'ingrosso dei generi di privativa della clausola per la revisione delle indennità » (N. 1489).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Inserzione nei contratti d'appalto degli spacci all'ingrosso dei generi di privativa della clausola per la revisione delle indennità ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, segretario, legge:

(V. Stampato N. 1489).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la discussione generale è chiusa. Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Per i contratti di appalto degli spacci all'ingrosso dei generi di privativa stipulati in seguito ad aggiudicazione ad asta pubblica avvenuta anteriormente alla entrata in vigore di questa legge, è accordato all'Amministrazione delle privative ed allo spacciatore il diritto di domandare, durante il quinquennio contrattuale, rispettivamente, la diminuzione o l'aumento delle indennità stabilite nel contratto, oltre che nei casi previsti dalle disposizioni già in vigore, quando la media dei numeri indici dei prezzi di un semestre sia diminuita o aumentata di oltre il 20 %, in confronto a quella del mese in cui fu proclamata l'aggiudicazione o a quella del semestre che determinò eventualmente il diritto alla precedente revisione.

(Approvato).

Art. 2.

Ai fini dell'articolo precedente si terrà conto della media generale dei numeri indici dei prezzi all'ingrosso nel Regno, pubblicata sul Bollettino dell'Istituto centrale di statistica in supplemento della *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

(Approvato).

Art. 3.

La revisione effettuata in seguito a diminuzione dei numeri indici dei prezzi, non può mai portare ad aumento delle indennità contrattuali e la eventuale minore misura di tali indennità, in confronto a quelle risultanti dalla revisione, deve considerarsi dipendente dal ribasso ottenuto nelle gare di asta.

(Approvato).

Art. 4.

Nei casi di revisione, le nuove indennità di gestione saranno fissate, con giudizio insindacabile, che vincola senz'altro le parti interessate, e con decorrenza dal mese successivo alla data della domanda, da una Commissione nominata dal ministro delle finanze e composta: da un consigliere della Corte dei conti, in qualità di presidente; da un funzionario dell'Amministrazione centrale delle privative, di grado non inferiore al 6º; da un rappresentante del-

l'Associazione nazionale fascista degli spacciatori all'ingrosso e da altro funzionario dell'Amministrazione centrale delle private, con le funzioni di segretario e senza diritto a voto.
(Approvato).

Art. 5.

Dalla data di pubblicazione di questa legge, negli avvisi d'asta per l'appalto degli spacci all'ingrosso dei generi di privata dovrà inserirsi apposita clausola, che autorizzi la revisione delle indennità contrattuali nei casi e con le modalità stabiliti dagli articoli precedenti.
(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto 21 ottobre 1926, n. 2479, contenente disposizioni sull'importazione e l'esportazione di energia elettrica » (N. 1503).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 21 ottobre 1926, n. 2479, contenente disposizioni sull'importazione e l'esportazione di energia elettrica ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto 21 ottobre 1926, n. 2479, contenente disposizioni sull'importazione e l'esportazione di energia elettrica, modificando come segue l'art. 4:

Art. 4.

L'introduzione di energia elettrica dall'estero nel Regno è soggetta al pagamento di un diritto nella misura di lire 0.025 per Kilowatt-ora nel periodo 16 novembre-15 aprile, e di lire 0.0125 per Kilowatt-ora nel periodo 16 aprile-15 novembre.

L'energia elettrica importata in Italia in dipendenza di contratti preesistenti al 12 marzo

1927 è esonerata dal pagamento del suddetto diritto fino alla scadenza dei detti contratti, ma non oltre un periodo di dieci anni dalla data suindicata.

Il ministro per le finanze stabilirà le norme per l'applicazione del diritto di introduzione, di cui sopra.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà poi votata a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Proroga del termine fissato nell'articolo 26 del Regio decreto-legge 9 gennaio 1927, n. 33, convertito nella legge 22 dicembre 1927, n. 2493, concernente il riordinamento del personale dell'Amministrazione della pubblica sicurezza e dei servizi di polizia » (N. 1507).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga del termine fissato nell'art. 26 del Regio decreto-legge 9 gennaio 1927, n. 33, convertito nella legge 22 dicembre 1927, n. 2493, concernente il riordinamento del personale dell'Amministrazione della pubblica sicurezza e dei servizi di polizia ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, *segretario*, legge:

Articolo unico.

Il termine stabilito dall'art. 26 del Regio decreto-legge 9 gennaio 1927, n. 33 - convertito nella legge 22 dicembre 1927, n. 2493 - per la revisione straordinaria dei precedenti di servizio e di condotta di tutti gli appartenenti al Corpo degli agenti di pubblica sicurezza, allo scopo di eliminare gli elementi inidonei, è prorogato di sei mesi a decorrere dalla data di pubblicazione della presente legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà poi votata a scrutinio segreto.

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-28 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1º GIUGNO 1928

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 agosto 1927, n. 1634, concernente l'ordinamento delle scuole di ostetricia » (N. 1238).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 agosto 1927 n. 1634, concernente l'ordinamento delle scuole di ostetricia ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, segretario, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 12 agosto 1927, n. 1634, concernente l'ordinamento delle scuole di ostetricia.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà poi votata a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto 26 febbraio 1928, n. 581, recante norme integrative del Regio decreto-legge 22 dicembre 1927, numero 2459, relativo alla costituzione del Consorzio obbligatorio tra gli industriali e i commercianti di marmo greggio e segato dei comuni di Carrara e Fivizzano » (N. 1534).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 26 febbraio 1928, n. 581, recante norme integrative del Regio decreto-legge 22 dicembre 1927, n. 2459, relativo alla costituzione del Consorzio obbligatorio tra gli industriali e i commercianti di marmo greggio e segato dei comuni di Carrara e Fivizzano ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, segretario, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 26 febbraio 1928, n. 581, recante norme in-

tegrative del Regio decreto legge 22 dicembre 1927, n. 2459, relativo alla costituzione del Consorzio obbligatorio tra gli industriali ed i commercianti di marmo greggio e segato dei Comuni di Carrara e di Fivizzano.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà poi votata a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1928, n. 740, concernente interpretazione dell'articolo 10, cap. 3 del Regio decreto-legge 13 novembre 1924, n. 1825, sul contratto di impiego privato » (N. 1535).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1928, n. 740, concernente interpretazione dell'art. 10, cap. 3, del Regio decreto-legge 13 novembre 1924, n. 1825, sul contratto di impiego privato ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, segretario, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 22 marzo 1928, n. 740, concernente interpretazione autentica dell'art. 10 del Regio decreto-legge 13 novembre 1924, n. 1825, sul contratto di impiego privato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà poi votata a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 marzo 1928, n. 742, contenente varianti alla legge 11 marzo 1926, n. 396, sull'ordinamento del Regio esercito; disposizioni riguardanti la costituzione del Tribunale militare territoriale

per il Corpo d'armata di Udine; e norme integrative della legge 11 marzo 1926, n. 398, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito » (N. 1542).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 marzo 1928, n. 742, contenente varianti alla legge 11 marzo 1926, n. 396, sull'ordinamento del Regio esercito, disposizioni riguardanti la costituzione del Tribunale militare territoriale per il Corpo d'armata di Udine, e norme integrative della legge 11 marzo 1926, n. 398, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, segretario, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 18 marzo 1928, n. 742, contenente varianti alla legge 11 marzo 1926, n. 396, sull'ordinamento del Regio esercito, disposizioni riguardanti la costituzione del Tribunale militare territoriale per il Corpo d'armata di Udine e norme integrative della legge 11 marzo 1926, n. 398, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà poi votata a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1928, n. 785, concernente la proroga del termine per l'unificazione dei Capitolati delle pubbliche amministrazioni » (N. 1543).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1928, n. 785, concernente la proroga del termine per l'unificazione dei Capitolati delle pubbliche amministrazioni ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, segretario, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 22 marzo 1928, n. 785, concernente la proroga al 31 dicembre 1928, del termine per l'unificazione dei Capitolati delle pubbliche amministrazioni.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà poi votata a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Disposizioni sull'istruzione elementare in relazione al Regio decreto 2 gennaio 1927, n. 1, concernente il riordinamento delle circoscrizioni provinciali » (N. 1557).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni sull'istruzione elementare in relazione al Regio decreto 2 gennaio 1927, n. 1, concernente il riordinamento delle circoscrizioni provinciali ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, segretario, legge:

(V. Stampato N. 1557).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la discussione generale è chiusa. Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

I comuni di Enna, Frosinone, Matera, Nuoro, Pescara, Ragusa, Rieti e Varese che, per effetto del Regio decreto-legge 2 gennaio 1927, n. 1, convertito in legge con la legge 29 dicembre 1927, n. 2584, sono divenuti capoluogo di provincia, e le cui scuole elementari sono governate dall'Amministrazione scolastica, assumeranno, a decorrere dal 1° luglio 1928, la diretta amministrazione delle scuole stesse.

Da tale data saranno annullati ad ogni effetto i contributi scolastici consolidati a carico di ciascuno dei detti comuni, ai sensi dell'articolo 17 della legge 4 giugno 1911, n. 487, nonché quelli suppletivi, stabiliti in esecuzione degli articoli 18 e 19 del Regio decreto-legge 4 settembre 1925, n. 1722.

I concorsi e rimborsi dello Stato da corrispondersi ai comuni predetti sono consolidati nella differenza fra la spesa effettivamente sostenuta per le scuole predette dall'Amministrazione regionale scolastica e direttamente dal Ministero per le scuole non classificate nell'esercizio 1927-28 e i contributi di cui al precedente comma.

Per le scuole istituite posteriormente all'esercizio 1927-28, i concorsi e rimborsi di cui all'art. 2 del Regio decreto-legge 4 settembre 1925, n. 1722, saranno liquidati secondo le percentuali di cui appresso:

Enna	75 %
Frosinone	75 %
Matera	72 %
Nuoro	72 %
Pescara	75 %
Ragusa	74 %
Rieti	75 %
Varese	68 %

(Approvato).

Art. 2.

Il canone consolidato a norma del precedente articolo sarà soggetto a revisione, qualora per effetto di disposizioni d'indole generale gli stipendi e gli assegni accessori corrisposti agli insegnanti debbano subire riduzioni.

(Approvato).

Art. 3.

I comuni, che, per effetto del Regio decreto-legge 2 gennaio 1927, n. 1, o di decreti precedenti, non sono più capoluogo di provincia o sede di sottoprefettura, conservano la diretta amministrazione delle scuole elementari.

Quelli, fra di essi, che intendano di rinunciare, dovranno entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge domandare al Ministero della pubblica istruzione che l'amministrazione venga assunta dal Provveditorato agli studi della regione.

(Approvato).

Art. 4.

Il Ministero, riconosciuta regolare la domanda di rinuncia, e sentito il parere del Ministero delle finanze e dell'interno decide, inappella-

bilmente sulla stessa. Ove l'accolga, ordina all'Ufficio scolastico di compiere tutti gli atti necessari per il passaggio delle scuole del comune al Provveditorato, e, cioè, di aumentare i ruoli regionali di un numero di posti corrispondenti a quello delle scuole del comune rette da maestre proprie, di iscrivervi i maestri e di procedere alla sistemazione dei rapporti finanziari fra comune e Provveditorato.

(Approvato).

Art. 5.

I comuni le cui scuole, per effetto della rinuncia, passano all'Amministrazione dei Regi Provveditorati agli studi, verseranno annualmente alla Tesoreria dello Stato:

1° l'ammontare delle spese obbligatorie e facoltative per stipendi, miglioramenti di carriera, retribuzioni, supplenze, assegni di qualsiasi natura spettanti al personale direttivo e insegnante, ammontare liquidato e consolidato in base alle risultanze del conto consuntivo comunale dell'anno 1927 e alla pianta organica, al netto dei concorsi e rimborsi scolastici liquidati nello stesso anno 1927 a favore dei detti comuni in applicazione dell'art. 2 del Regio decreto-legge 4 settembre 1925, n. 1722;

2° l'ammontare delle quote del contributo al Monte pensioni.

Per i comuni, i quali all'entrata in vigore della presente legge non abbiano in tutto o in parte iscritti gli insegnanti delle loro scuole al Monte pensioni, il contributo liquidato a norma del presente articolo, sarà aumentato dell'ammontare del contributo, corrispondente alle scuole esistenti e non iscritte al 31 dicembre 1927, a mano a mano che l'iscrizione degli insegnanti delle scuole stesse al Monte pensioni vada effettuandosi.

La liquidazione del contributo globale da consolidarsi è fatta dal Regio provveditore agli studi e deve essere accettata dall'Amministrazione comunale.

In caso di dissenso il comune può ricorrere al Ministero, dal quale, in ultima istanza, sono approvate le liquidazioni del contributo.

Ove il comune non accetti il contributo fissato dal Ministero, la domanda di rinuncia all'amministrazione delle scuole rimane senza effetto.

(Approvato).

Art. 6.

Il passaggio dell'amministrazione delle scuole è disposto con Regio decreto nel quale sono stabiliti l'ammontare del contributo a carico del comune e la data sotto cui il passaggio stesso s'intenderà effettuato.

(Approvato).

Art. 7.

Gli insegnanti, che prestano servizio nelle scuole, la cui amministrazione, ai sensi del precedente art. 1, sarà assunta dai comuni, verranno iscritti nel ruolo comunale con lo stesso grado che avevano in quello regionale. Per il trattamento economico, l'anzianità e le condizioni di carriera, si applicano le disposizioni che regolano il caso di trasferimento dal ruolo regionale a quello comunale.

I comuni hanno la facoltà di graduare l'attribuzione dei maggiori assegni spettanti agli insegnanti, per effetto del passaggio di ruolo previsto dal precedente comma, nel periodo di un triennio, in ragione di un terzo per ciascun anno.

(Approvato).

Art. 8.

Gli insegnanti che prestano servizio nelle scuole dei comuni, che a norma del precedente art. 3, comma 2^o, rinunciano alla amministrazione delle scuole, sono iscritti con la propria anzianità nel ruolo regionale, nella classe corrispondente a quella in cui si trovano iscritti nel ruolo comunale. La differenza fra lo stipendio della classe e quello di cui l'insegnante godeva nel ruolo comunale, gli è conservata come assegno personale, da assorbirsi nelle successive promozioni di classe.

(Approvato).

Art. 9.

I maestri in soprannumero, in servizio nelle scuole dei comuni di cui all'articolo precedente, sono collocati col grado di straordinario nel ruolo regionale, di seguito agli insegnanti straordinari che già si trovano iscritti.

I maestri compresi nelle graduatorie di concorsi speciali o generali, banditi dai comuni medesimi e tuttora in vigore, conservano il

diritto alla nomina nelle scuole del comune e la conseguono a mano a mano che vi si rendano posti vacanti.

Fino all'esaurimento delle graduatorie, non possono disporsi trasferimenti nelle scuole anzidette.

(Approvato).

Art. 10.

Quando un comune le cui scuole sono amministrate dal Regio Provveditorato agli studi viene aggregato ad altro comune che conserva l'amministrazione delle scuole, gli insegnanti, che prestano servizio nelle scuole del comune aggregato, sono iscritti nel ruolo comunale, applicandosi, per quanto concerne il trattamento economico, l'anzianità e le condizioni di carriera, le norme che regolano il caso di trasferimento dal ruolo regionale a quello comunale; ferma restando la facoltà prevista dal comma 2^o del precedente articolo 7.

Gli insegnanti di cui al comma precedente conservano la sede nella quale prestano servizio all'atto dell'aggregazione, possono essere destinati alle scuole del capoluogo, dopo che vi siano stati trasferiti tutti gli insegnanti, in servizio nelle frazioni, i quali a norma del regolamento comunale ne abbiano diritto.

(Approvato).

Art. 11.

Le disposizioni di cui al 3^o e 4^o comma dell'art. 1 e quelle dell'art. 2, si applicano anche per le scuole amministrative dai Regi Provveditorati agli studi nei comuni aggregati ad altri che abbiano invece la diretta amministrazione delle scuole, restando invariate le percentuali di rimborso, già fissate per i comuni aggregati.

Le disposizioni di cui al comma precedente hanno validità anche per le aggregazioni disposte nel quinquennio precedente alla pubblicazione della presente legge.

Quando l'aggregazione sia avvenuta anteriormente alla pubblicazione della presente legge, la liquidazione dei concorsi è fatta in base alla spesa sostenuta dall'Amministrazione scolastica regionale e per le scuole non classificate dal Ministero, nell'anno in cui la aggregazione stessa si sia verificata.

(Approvato).

Art. 12.

Quando un comune, che ha l'amministrazione delle proprie scuole, viene aggregato a comune le cui scuole sono amministrate dal Provveditorato agli studi, quest'ultimo assume la gestione anche delle scuole del comune aggregato dalla data di effettiva aggregazione.

Alla determinazione del relativo contributo si provvede a norma dell'art. 5 della presente legge, tenendo però per base il conto consuntivo dell'esercizio precedente a quello in cui si verifica l'aggregazione.

(Approvato).

Art. 13.

Nel caso che due o più comuni siano fusi in unico comune, ed uno od alcuni soltanto dei comuni uniti abbiano l'amministrazione diretta delle scuole, il nuovo comune assume, con decorrenza dalla data in cui si effettua la fusione, anche la gestione delle scuole comprese nella nuova circoscrizione, che erano precedentemente amministrate dal Provveditorato agli studi, salvo che esso non chieda di rinunciare all'autorità scolastica nel termine di tre mesi dalla data predetta.

I rapporti economici fra Stato e comune saranno regolati a seconda dei casi, in base alle norme degli articoli 1 e 2, ovvero dell'art. 5.

(Approvato).

Art. 14.

Quando i comuni sedi di circoli di direzione didattica governativa siano aggregati a comuni che hanno l'amministrazione delle scuole, ovvero acquistino essi stessi tale amministrazione, i direttori didattici governativi titolari dei circoli suddetti possono essere assunti, su loro domanda e senza esami, nei ruoli dei predetti comuni autonomi, purchè i comuni stessi lo consentano.

I direttori didattici governativi, di cui nel comma precedente, sono inquadrati nel ruolo del personale direttivo dei comuni autonomi secondo la loro anzianità nel grado di direttore governativo ed avranno assegnato lo stipendio per tale anzianità, stabilito per i direttori didattici, dalle tabelle dei predetti comuni autonomi.

La facoltà concessa ai comuni autonomi di assumere in servizio direttori didattici governativi ha valore retroattivo, limitamente al quinquennio precedente la pubblicazione della presente legge.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Disposizioni per la nomina ad insegnanti nelle scuole elementari classificate di maestre di scuole materne » (N. 1558).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per la nomina ad insegnanti nelle scuole elementari classificate di maestre di scuole materne ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, segretario, legge:

Articolo unico.

Le maestre di scuole materne, comunque denominate, dipendenti dai comuni o da enti morali, le quali siano abilitate all'insegnamento elementare e prestino, da almeno un quinquennio, servizio con la qualifica di « buono » nelle scuole stesse, attestata dal Regio ispettore scolastico, possono conseguire la nomina nelle scuole elementari classificate, mediante concorso interno per titoli ed esami, da bandirsi insieme con quello pubblico.

Al concorso interno di cui al precedente comma, a seconda che sia bandito dai comuni autonomi o dai provveditorati, sono ammesse le maestre delle scuole esistenti rispettivamente nel territorio di ciascun comune autonomo ovvero nel restante territorio della regione.

La graduatoria ha valore per un quarto dei posti di scuola femminile riservati al concorso pubblico.

Il concorso si svolge con le stesse modalità del concorso pubblico ed è giudicato dalla stessa commissione. Valgono per esso le norme regolamentari sulla graduatoria e sulle nomine dei maestri delle scuole non classificate.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà poi votata a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Concessione di un periodo di aspettativa di due anni ai maestri elementari che intendano dedicarsi alle Missioni » (N. 1560).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di un periodo di aspettativa di due anni ai maestri elementari che intendano dedicarsi alle Missioni ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, *segretario*, legge:

Articolo unico.

Può essere concessa l'aspettativa per il periodo di due anni agli insegnanti elementari, che, volendo consacrarsi alle Missioni Cattoliche, presentino domanda per ottenere l'aspettativa stessa al Provveditore agli Studi, al Governatore di Roma o al Podestà, secondo la rispettiva competenza, per il tramite del Superiore dell'Istituto o Collegio, al quale essi siano stati ammessi o intendano iscriversi.

L'aspettativa di cui al comma precedente è equiparata, a tutti gli effetti, a quella concessa per motivi di famiglia.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà poi votata a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 aprile 1928, n. 854, recante disposizioni sulle sovvenzioni governative per gli impianti idroelettrici » (N. 1562).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 aprile

1928, n. 854, recante disposizioni sulle sovvenzioni governative per gli impianti idroelettrici ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 15 aprile 1928, n. 854, recante disposizioni sulle sovvenzioni governative per gli impianti idroelettrici.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà poi votata a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1927, n. 383, recante provvedimenti per la revisione generale delle circoscrizioni comunali » (N. 1261).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1927, n. 383, recante provvedimenti per la revisione generale delle circoscrizioni comunali ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 17 marzo 1927, n. 383, concernente provvedimenti per la revisione generale delle circoscrizioni comunali.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di una legge di un solo articolo, sarà votata a scrutinio segreto nella seduta di domani, insieme agli altri disegni di legge oggi approvati per alzata e seduta.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 16:

Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1^o luglio 1928 al 30 giugno 1929 (N. 1510);

Inserzione nei contratti d'appalto degli spacci all'ingrosso dei generi di privativa della clausola per la revisione delle indennità (Numero 1489);

Conversione in legge del Regio decreto 21 ottobre 1926, n. 2479, contenente disposizioni sull'importazione e l'esportazione di energia elettrica (N. 1503);

Proroga del termine fissato nell'articolo 26 del Regio decreto-legge 9 gennaio 1927, n. 33, convertito nella legge 22 dicembre 1927, n. 2493, concernente il riordinamento del personale dell'Amministrazione della pubblica sicurezza e dei servizi di polizia (N. 1507);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 agosto 1927, n. 1634, concernente l'ordinamento delle scuole di ostetricia (N. 1238);

Conversione in legge del Regio decreto 26 febbraio 1928, n. 581, recante norme integrative del Regio decreto-legge 22 dicembre 1927, n. 2459, relativo alla costituzione del Consorzio obbligatorio tra gli industriali e i commercianti di marmo greggio e segato dei comuni di Carrara e Fivizzano (N. 1534);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1928, n. 740, concernente interpretazioni dell'art. 10, cap. 3 del Regio decreto-legge 13 novembre 1924, n. 1825, sul contratto di impiego privato (N. 1535);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 marzo 1928, n. 742, contenente varianti alla legge 11 marzo 1926, n. 396, sull'ordinamento del Regio esercito, disposizioni riguardanti la costituzione del Tribunale militare territoriale per il Corpo d'armata di Udine, e norme integrative della legge 11 marzo 1926, n. 398, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito (N. 1542);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1928, n. 785, concernente la proroga del termine per l'unificazione dei Capitolati delle pubbliche amministrazioni (Numero 1543);

Disposizioni sull'istruzione elementare in

relazione al Regio decreto 2 gennaio 1927, n. 1, concernente il riordinamento delle circoscrizioni provinciali (N. 1557);

Disposizioni per la nomina ad insegnanti nelle scuole elementari classificate di maestre di scuole materne (N. 1558);

Concessione di un periodo di aspettativa di due anni ai maestri elementari che intendano dedicarsi alle Missioni (N. 1560);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 aprile 1928, n. 854, recante disposizioni sulle sovvenzioni governative per gli impianti idroelettrici (N. 1562);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 17 marzo 1927, n. 383, recante provvedimenti per la revisione generale delle circoscrizioni comunali (N. 1261).

Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia nazionale per l'esercizio finanziario dal 1^o luglio 1928 al 30 giugno 1929 (N. 1509);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 dicembre 1927, n. 2667, concernente proroga dell'applicazione delle tasse portuali a Trieste ed a Napoli (N. 1364);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 giugno 1927, n. 1046, concernente la autorizzazione all'Istituto nazionale delle assicurazioni ad assumere la garanzia dei crediti all'esportazione soggetti a rischi speciali (Numero 1324);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 agosto 1927, n. 1419, relativo alla costituzione di una Società anonima con la ragione sociale « Società Anonima Fertilizzanti Naturali Italia » (N. 1362);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 dicembre 1927, n. 2670, che autorizza la costituzione di Consorzi per la gestione di magazzini per il deposito e la condizionatura dei prodotti orto-frutticoli (N. 1304);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1927, n. 2323, concernente agevolazioni fiscali alle Società assuntrici di linee aeree commerciali (N. 1415);

Conversione in legge del Regio decreto 27 ottobre 1927, n. 2312, contenente norme per assicurare il miglior funzionamento dei Consorzi idraulici e di bonifica (N. 1425);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1927, n. 2046, interpretativo del Regio decreto-legge 3 maggio 1925, n. 622, portante proroga dei termini di prescrizione in materia di tasse sugli affari (N. 1341);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 luglio 1927, n. 1262, portante agevolazioni di credito per gli agricoltori (N. 1366);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 ottobre 1927, n. 2073, riguardante il nuovo ordinamento della Milizia portuaria (N. 1253);

Provvedimenti per gli Enti, Associazioni ed Istituti promossi dal Partito Nazionale Fascista (N. 1523);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 aprile 1927, n. 544, col quale viene integrato l'allegato A al Regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2367, riguardante i diritti della verifica dei pesi e delle misure (N. 1418);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 12 agosto 1927, n. 1566, contenente modificazioni alle norme esistenti circa il trattamento da farsi ai telegrammi emessi dal Corpo della Milizia volontaria per la sicurezza nazionale (N. 1433);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 agosto 1927, n. 1833, riguardante la classificazione nella 2ª categoria delle opere idrauliche delle difese del tronco d'Adige, in provincia di Verona, dal confine con la provincia di Trento all'inizio delle arginature già classificate nella 2ª categoria, a valle di Verona (N. 1389);

Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle colonie per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1928 al 30 giugno 1929 (N. 1581);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 27 dicembre 1927, n. 2524, contenente modificazioni alla tassa sulle concessioni governative (N. 1365);

Esenzione da tasse di registro ed ipotecarie pel trapasso dei beni, delle attività e passività della Sezione di Credito del Monte di Pietà di Cremona alla Cassa di risparmio delle provincie lombarde; e divieto al detto Monte di riprendere operazioni di credito, salvo che su pegno (N. 1544);

Conversione in legge del Regio decreto-

legge 11 dicembre 1927, n. 2380, relativo allo scioglimento del corpo degli ufficiali degli agenti di Pubblica Sicurezza e conseguenti provvedimenti (N. 1374);

Trattamento di quiescenza dei maestri delle nuove provincie dispensati dal servizio per insufficiente conoscenza della lingua italiana (N. 1556);

Conversione in legge del Regio decreto 16 dicembre 1926, n. 2214, per la disciplina delle Società fiduciarie e revisionali (N. 1460);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 giugno 1927, n. 1279, concernente la definizione dei rapporti coi devolventi di diritti a contributi e di aree all'Unione Edilizia Nazionale (N. 1448);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 febbraio 1928, n. 333, che esonera per due anni dal pagamento del dazio doganale e della tassa di vendita la benzina, il petrolio e gli olii minerali greggi, destinati ad essere impiegati nel collaudo delle vetture automobili (N. 1446);

Contributo dello Stato per la pubblicazione degli atti delle Assemblee costituzionali italiane dal Medioevo al 1831 e delle carte finanziarie della Repubblica veneta (N. 1559);

Conversione in legge del Regio decreto 8 gennaio 1928, n. 163, concernente il riconoscimento, come Regio Istituto d'arte, dei corsi d'arte applicata dall'Accademia di Belle Arti di Perugia (N. 1449);

Provvedimenti per la costruzione dei campi sportivi (N. 1452);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 dicembre 1927, n. 2573, concernente l'estensione ai comuni di Bagni di Montecatini, Salsomaggiore e Postumia di alcune disposizioni del Regio decreto-legge 15 aprile 1926, n. 765, convertito nella legge 1º luglio 1926, n. 1380 (N. 1398);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 gennaio 1928, n. 12, concernente proroga del termine stabilito dall'art. 1 del Regio decreto-legge 14 aprile 1927, n. 597, per l'esercizio della facoltà di requisire locali per impianto e il funzionamento degli Uffici pubblici nei capoluoghi delle provincie di nuova istituzione (N. 1395);

Esenzioni tributarie alle famiglie numerose (N. 1527);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 luglio 1927, n. 1764, concernente modificazioni all'ordinamento dell'Istituto nazionale per l'educazione e l'istruzione degli orfani dei maestri elementari (N. 1336);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 luglio 1927, n. 1548, portante norme per la fabbricazione, l'importazione ed il commercio dei prodotti alimentari delle pesca conservati in recipienti (N. 1367);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 gennaio 1928, n. 117, concernente il reclutamento di ufficiali in servizio permanente nei corpi sanitario e veterinario militare (Numero 1315);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 maggio 1927, n. 807, concernente la proroga del termine stabilito dall'art. 10 del Regio decreto-legge 6 novembre 1924, n. 2086, per l'attuazione del piano organico di decentramento dell'assistenza ospedaliera esercitata dagli Istituti ospedalieri di Milano a favore dei comuni dell'antico Ducato di Milano, e l'integrazione delle norme relative alla nuova sistemazione ospedaliera (N. 1360);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 agosto 1927, n. 1581, col quale vengono istituiti in via di esperimento « telegrammi lampo » ed i « telegrammi augurali » (N. 1435);

Conversione in legge del Regio decreto-

legge 14 aprile 1927, n. 1538, contenente disposizioni riguardanti il reclutamento e gli obblighi di servizio dei sottotenenti di complemento provenienti dagli allievi ufficiali ed il trattamento economico da corrispondersi agli ufficiali generali ed ai colonnelli del Regio esercito collocati, a loro domanda, in ausiliaria (N. 1250);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 gennaio 1928, n. 26, che reca modificazioni all'ordinamento della Regia guardia di finanza ed al servizio sanitario del corpo (N. 1375);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 agosto 1927, n. 1414, relativo all'Istituzione della Cassa per l'ammortamento del debito pubblico interno dello Stato (N. 1345);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 giugno 1927, n. 1429, concernente l'istituzione dell'ente « Vasca Nazionale per le esperienze di architettura navale » (N. 1403).

La seduta è tolta (ore 19).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.