

XLVIII^a TORNATA

MARTEDI 10 FEBBRAIO 1925

Presidenza del Presidente TITTONI TOMMASO

INDICE

Comitato segreto (Convocazione in)	Pag. 1537
Congodi	1537
Disogni di legge (Fine della discussione di:	
Stato di previsione della spesa del Ministero	
delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal	
1° luglio 1924 al 30 giugno 1925	1538
Oratori:	
BIANCHI RICCARDO, <i>relatore</i>	1547
CIANO, <i>ministro delle comunicazioni</i> 1555 <i>passim</i>	
.	1579
DI STEFANO	1573
DORICO	1579
FRACASSI	1567
NUVOLONI	1564
ORLANDO, <i>relatore</i>	1540
ROLANDI RICCI, <i>relatore</i>	1538
SECHI	1546
Interpellanza (Annuncio di)	1625
Relazioni (Presentazione di)	1537
Uffici (Riunione degli)	1625

Congedo.

PRESIDENTE. Il senatore Bonicelli ha chiesto un congedo di giorni dieci.

Se non si fanno osservazioni s'intende accordato.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole senatore Frola a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

FROLA. A nome dell'Ufficio centrale, ho l'onore di presentare la relazione del seguente disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 4 maggio 1924; n. 993, che reca provvedimenti a favore degli istituti e società di credito edilizio ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Frola della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Sull'ordine dei lavori del Senato.

PRESIDENTE. Comunico al Senato il programma degli ulteriori lavori.

Domani alle ore 15 il Senato si riunirà in comitato segreto, su richiesta della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori.

Terminato il Comitato segreto avrà luogo immediatamente la riunione degli Uffici.

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti: il Presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri, e i ministri delle colonie, dell'interno, della giustizia e affari di culto, delle finanze, dell'istruzione pubblica, dell'economia nazionale, delle comunicazioni; ed i sottosegretari di Stato per le comunicazioni.

SILI, *segretario*, dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta, che è approvato.

Giovedì s'inizierà la discussione della riforma elettorale e quindi saranno discussi successivamente i disegni di legge:

Organizzazione della Nazione per la guerra; Ordinamento del Regio esercito; Modificazioni alle vigenti disposizioni sul reclutamento del Regio esercito; Bilanci delle finanze e dell'entrata.

Seguito della discussione del disegno di legge:
« Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925 » (N. 89).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925 ».

Come il Senato rammenta, ieri fu chiusa la discussione generale riservando la facoltà di parlare ai relatori ed al Ministro.

Ha facoltà di parlare il senatore Rolandi Ricci per il relatore dei servizi postali ed elettrici.

ROLANDI RICCI, *ff. di relatore per i servizi postali ed elettrici*. Sostituisco, come posso, il relatore onorevole Conti assente, e mi faccio obbligo doverosamente di rispondere, nel modo più breve possibile, agli onorevoli colleghi che ieri s'intrattennero sopra il bilancio delle poste e dei telegrafi e dei telefoni. L'onorevole Rava ha ricordato alcune piccole difficoltà burocratiche che impediscono la facile disponibilità di quelle somme di risparmio modeste che sono affidate alla posta, e che sono rappresentate dai libretti postali. Riconoscendo che effettivamente qualche volta avviene che delle difficoltà intercedono a rendere meno agevole il ritiro delle somme depositate da risparmiatori modesti, ma meritevoli di tutto il riguardo da parte della pubblica amministrazione, io non dubito che l'amministrazione delle poste, la quale, lo dico subito e volentieri, ha dato già tante prove recenti della buona volontà sua di andare incontro ai bisogni del pubblico vorrà adeguatamente provvedere. L'onorevole Rava ha anche parlato delle ricevitorie e non ha mancato di far giustamente osservare come i locali nei quali si svolge la

intensa attività di molti dei nostri uffici postali non abbiano, non solo quelle comodità che sarebbero desiderabili per i funzionari per avere dal loro lavoro maggior rendimento, ma qualche volta non abbiano neanche un aspetto sufficientemente decoroso. È vero, purtroppo, noi tutti abbiamo avuto occasione di riscontrarlo. Anche a questo riguardo non c'è che da raccomandarsi non alla buona volontà, che sappiamo che c'è, del ministro e dei suoi funzionari, ma alla possibilità che essi spetrino il cuore legittimamente duro del ministro delle finanze e vedano a mano a mano di farsi dare i fondi sufficienti a queste riparazioni...

RAVA. Per le ricevitorie spetta ai titolari di far le spese!

ROLANDI RICCI. Per le ricevitorie spetta ai titolari, è vero, onorevole Rava, ma intendiamoci, noi abbiamo qui quel che in Banca si chiamerebbe una partita di giro: i titolari cercano di spendere il meno possibile, perchè hanno il meno possibile di somme disponibili da spendere.

Uno degli onorevoli colleghi ha osservato che difetta spesso - e l'ho riconosciuto anch'io nella mia corrispondenza - il timbro di partenza su molte lettere. Cosicché se avviene che una lettera sia consegnata al destinatario con parecchi giorni di ritardo e sia datata soltanto da chi l'ha scritta (e questi può averla tempestivamente e diligentemente impostata) manca il termine di confronto per potere elevare il reclamo. Debbo riconoscere senza nessuno spirito di campanilismo postale, che le mancanze più frequenti del timbro di partenza si verificano nelle lettere di provenienza transmarina che arrivano a Genova. Non si sa quindi quando a Genova siano state trasmesse. Voglio supporre che questo dipenda più che altro da eccesso di lavoro...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Vengono spedite in pacchi chiusi per le diverse destinazioni; i pacchi vengono aperti soltanto all'arrivo.

ROLANDI RICCI. Allora mi permetta, invece di spedire i pacchi, si potrebbero spedire le lettere isolate...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Si tratta di uno smistamento che non è economico fare.

ROLANDI RICCI. Ma allora almeno ci potrebbe essere alla stazione di partenza da Genova la possibilità di un controllo perchè c'è alla stazione di Genova un ufficio di smistamento il quale non era molto ben collocato come locali, ma oggi è stato migliorato. Quando fosse possibile di fare lo smistamento dei pacchi a Genova, sarebbe utile di farlo con questa timbratura.

Del resto Ella, onor. ministro, non metterà la questione di fiducia e il Senato non la vorrà discutere sopra la questione del timbro postale sulle lettere in partenza.

Ho voluto interessarmi anche dell'affrancatura delle cartoline con 15 centesimi. L'affrancatura delle cartoline con 15 centesimi ha da molto tempo formato l'aspirazione dei produttori di cartoline illustrate, i quali desiderano che sia risolta praticamente la piccola, ma interessante questione della misura adeguata della timbratura. Ed io credo che sarà utile per noi, che abbiamo una produzione artistica assai notevole di cartoline illustrate che si diffondono all'estero e soprattutto nei paesi nord occidentali dell'Europa, se si potrà stabilire che la cartolina scritta da una sola facciata, qualunque sia il suo contenuto - o il semplice saluto o una parola più amorevole che il semplice saluto - venga costantemente timbrata con 15 centesimi.

L'onor. Soderini ha ieri fatto suo un desiderio che noi abbiamo nella nostra relazione avanzato al competente ministro delle comunicazioni, quello cioè che anche nel bilancio dell'Amministrazione delle poste e telegrafi fosse, agli effetti di un più facile controllo parlamentare, esposto un conto completo. Lo scopo è evidente: siccome noi tutti riguardiamo l'esercizio di questi pubblici servizi come avente carattere di necessità, ma anche come avente eminente carattere industriale, se noi avremo messi più evidentemente in rilievo i costi della spesa e gli introiti, potremo più facilmente adempiere quell'opera che da parte nostra è doverosa quando siamo delegati come commissari di finanza a fare il controllo del modo con cui si svolgono le pubbliche aziende e vedere il rendimento industriale dell'azienda postale telegrafica e telefonica così come si vede quello dell'Amministrazione ferroviaria.

L'onorevole Soderini ha esposto anche il de-

siderio dell'aumento di telefoni automatici come quello che è un nuovo sistema di strumenti telefonici che può ridurre largamente il numero del personale. Io credo che la questione dei telefoni potrà essere esaminata, con tutta la dovuta ampiezza, in occasione del prossimo bilancio, quando cioè noi avremo davanti tutti gli elementi per giudicare la concessione dei telefoni all'industria privata, riservata sempre all'esercizio diretto dello Stato la zona interprovinciale e intercomunale.

Finora i telefoni non hanno rappresentato una delle più fortunate esplicazioni dell'attività industriale dello Stato, certo io credo che fosse unanime il desiderio di vedere destituito, permettetemi la parola, destituito questo esercizio. Sul modo con cui a questa destituzione si è giunti, sopra le varie concessioni, sopra quelli che possono essere, avvertiti anche ieri in un notevole articolo di un nostro illustre collega, i problemi da studiare in ordine alla destituzione dei telefoni, non mi pare che il Senato finora abbia gli elementi opportuni per dare il suo pacato giudizio.

L'onorevole Soderini ci ha fatto l'onore di fare sua la sollecitazione che abbiamo inclusa nella parte finale della nostra relazione, circa il desiderio della sollecitudine nella liquidazione degli indennizzi ed io non ho che da ripetere quello che dissi in occasione della relazione sul bilancio dei lavori pubblici, che lo Stato ha sempre tutto da guadagnare se, quando deve pagare, paga presto.

L'onorevole Battaglieri, di cui ricordiamo tutti il grande amore da lui postovi e le benemerienze da lui acquistate, quando fece parte autorevole della amministrazione delle poste e telegrafi, ricordando la legge del 1912 sopra gli edifici postali, telegrafici e telefonici, si è doluto della sospensione di parecchie costruzioni ed ha anche accennato che il ritardo potesse essere talvolta derivato dall'essere stati, i progetti di esecuzione o i lavori in corso di esecuzione, sottoposti ad una troppo lunga disamina da parte del Genio civile. Per questa parte evidentemente è un altro Ministero cui bisogna rivolgere la preghiera di maggiore sollecitudine; per quello che si riferisce al compimento di queste costruzioni siamo tutti unanimi nel desiderare che possano essere completate, sia per rispondere ai legittimi desideri

delle popolazioni, che vedendo costruire questi edifici hanno fondato la speranza di vederli compiuti, sia anche perchè in fondo in fondo, aver costruito una casa di tre piani e non mettersi il tetto o averla costruita di quattro senza le finestre, rappresenta una perdita di capitale, erogato sotto forma di interessi perduti, e rappresenta una perdita di capitale per effetto del deterioramento dell'edificio costruito. Anche qui il desiderio è comune, la preghiera che rivolgiamo al ministro, certo lo troverà consenziente con noi e desideroso di accoglierla, se non gli difetteranno i mezzi per attuarla; siamo sempre alla medesima conclusione, quattro volte su cinque i nostri discorsi si rivolgono ad un ministro al quale è superfluo dirigerli; mentre bisognerebbe rivolgerli ad un altro. Voi onorevole Ciano farete quello che potrete nei limiti della disponibilità finanziaria che avrete.

L'onorevole Valenzani ha ricordato i francobolli commemorativi come utile mezzo di propaganda e si è doluto che parecchie volte sia occorso che tali emissioni siano state riservate a speculatori filatelici i quali hanno mascherato abilmente la loro speculazione sotto forma di volontarie erogazioni a istituti di beneficenza, perchè, evidentemente, coloro che offrono 50 mila lire ad un istituto per avere il monopolio di queste emissioni, intendono guadagnarne 500 mila, se sono discreti.

Nelle prossime occasioni in cui si possano fare delle emissioni di francobolli commemorativi, vorrà il ministro prendere gli opportuni provvedimenti.

E giacchè si è parlato di francobolli commemorativi, io vorrei rivolgere all'onorevole ministro competente, non dico un suggerimento, ma semplicemente una preghiera. Ricordiamo che quest'anno ricorre il 25° anniversario dell'assunzione al trono dei nostri Reali; veda se questa occasione non fornisca anche alle Poste il mezzo di associarsi al sentimento di devozione comune di tutto il popolo per i nostri Sovrani, mediante una opportuna emissione di francobolli. (*Approvazioni*).

E dopo questo non so veramente che cosa io possa più dire sopra il bilancio delle poste e telegrafi se non farmi eco ancora qui del desiderio espresso dalla Commissione di finanze, nel cui nome e per cui incarico in questo momento ho l'onore di parlare, che siano for-

niti nel prossimo bilancio tutti gli elementi giustificativi della riduzione notevole che abbiamo rilevato nel capitolo delle spese dei servizi elettrici, affinchè ci sia dato di essere completamente tranquilli che questa riduzione non condurrà ad una riduzione della utilità del servizio e della sua proficuità. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Orlando, relatore per la marina mercantile.

ORLANDO, *relatore per la marina mercantile*. In questa breve discussione, che ha avuto luogo ieri per un argomento così vasto, come quello della Marina mercantile, si è parlato, più della relazione che la Commissione Reale ha avuto l'onore di presentare al Senato, intorno alla istituzione delle linee indispensabili sovvenzionate, che della relazione della Commissione di finanze, pure da me sottoscritta. Perciò io mi trovo costretto a rispondere più come relatore della Commissione Reale che come relatore della Commissione di finanze.

C'è una sola esclusione da fare, ed è quella dell'on. Soderini, il quale, riferendosi appunto alla relazione della Commissione di finanze ha parlato delle comunicazioni fra Ancona e Roma, facendo voti che fossero rese più rapide: al che io mi associo, per quanto la parte ferroviaria non mi spetti; e lo faccio perchè Ancona è il fulcro delle comunicazioni con la costa Dalmata, e noi abbiamo tutto l'interesse che la Dalmazia graviti su Roma, e che di là si possa giungere alla Capitale in un tempo non troppo lungo. L'on. Soderini ha parlato anche delle costruzioni navali, in forma simpatica; ma di questo argomento parlerò fra breve.

L'on. Rava si è interessato del porto di Ravenna; di questo porto nella relazione, che il Senato ha sotto gli occhi, si è parlato parecchie volte; come anche il senatore Rava avrebbe potuto osservare, se l'avesse letta più attentamente. E si è proposta l'istituzione di una linea fra Ravenna e Fiume. Ravenna, che aveva prima e non ha ora linee sovvenzionate, ha tuttavia un traffico rilevante, che arriva a circa 70 mila tonnellate, e che è svolto tutto dalla Marina libera. È bene che questa linea sia istituita, in quanto lega Ravenna a Fiume, perchè può dar luogo ad un discreto traffico che nell'anteguerra, come risulta dalle ultime statistiche, era arrivato

a circa 20 mila tonnellate, perciò non disprezzabile, tenuto conto che si esercita con piccoli piroscafi; esso deve essere continuato con la sovvenzione proporzionata alla svalutazione della moneta; allora erano date 60 mila lire; ora la Commissione propone (la nostra è una semplice proposta, perchè chi deve stanziare i fondi è il Governo) una sovvenzione di 200 mila lire. Noi abbiamo avuto anche dinanzi alla mente il pensiero di legare la tomba di Dante col Carnaro, per congiungere meglio alla vecchia Italia le sue genti di confine. Su questo punto credo che l'on. Rava potrà dichiararsi soddisfatto delle proposte della Commissione.

Ma il senatore Mosconi ieri ha parlato a nome dei suoi amici di Trieste, di quella Trieste, che egli conobbe bene per una lunga residenza e per la posizione di responsabilità che vi ha assunto a suo tempo.

Io devo dire che per quanto la cortesia, che egli ha usato nell'esprimersi, mi faccia pensare che oltre ad una forma in lui consuetudinaria essa possa anche dipendere da una condizione dubbiosa del suo animo, pure il suo dire mi ha meravigliato, poichè egli se non ha mosso delle rampogne, per lo meno ha annessato con delle frasi incerte l'opera della Commissione; frasi che potrebbero far credere che essa abbia avuto dei pensieri se non ostili, non amichevoli nei riguardi di Trieste.

Ora io posso affermare che nulla è stato più lontano dal pensiero della Commissione, quanto quello di non fare a Trieste un trattamento men che doveroso per questa grande città, che è venuta ad unirsi alla Patria attraverso ad una guerra così sanguinosa.

Noi ripetutamente riconosciamo, nelle pagine della relazione, il grande valore di Trieste; io anzi lo illustrerò con alcune cifre; il Senato mi perdoni di questo, poichè so che le assemblee non amano esposizioni di cifre, ma non ne posso fare a meno, perchè non avendo nessuna eloquenza io debbo aiutarvi con quella delle cifre.

Trieste oggi ha assunto il valore mercantile del porto di Genova. Genova ha sei milioni e mezzo di tonnellate di movimento nel porto, in grazia anche dell'ordine ristabilito dal nostro collega Cagni; ma Trieste, che ha un movimento marittimo internazionale di tre milioni, ne ha un altro di uguale importanza,

dato dal movimento internazionale ferroviario, che Genova non ha che in piccolissima parte; se sommiamo questi due movimenti internazionali, quello ferroviario e quello marittimo di Genova e di Trieste vediamo che Trieste è pressochè uguale a Genova.

Dunque questi sono i due capisaldi della nostra marina mercantile, e nella conclusione della sua relazione, la Commissione ha approvato un voto, col quale ha fatto appello alle due città marinare, colonne del nostro sviluppo marittimo, le quali ambedue tendono alla libertà dell'armamento, perchè questa idea possa finalmente trovare nel Paese quella via, per la quale si possa giungere ad una riforma dei nostri traffici.

Dopo ciò, il pensiero che a qualcuno possa essere nato nella mente che la Commissione cioè abbia avuto un intendimento men che amichevole per Trieste e per il suo porto, mi ha recato, ripeto, meraviglia ed anche debbo dire dolorosa meraviglia.

Ma, detto questo, devo anche lealmente dichiarare che io non credo all'«*embrassons nous*» dei porti marittimi. I porti marittimi servono alle regioni retrostanti alle quali sono legati con le ferrovie, con le strade, e qualche volta con i canali; se noi guardiamo al porto di Genova vediamo che il suo traffico per poco meno dei 3 quarti va sulla via di Milano, e sappiamo quale sviluppo abbia assunto quella regione. Possiamo domandarci se dal dono di venti milioni, che il duca di Galliera fece cinquant'anni fa per il porto, sia dipeso, più che lo sviluppo di Genova, lo sviluppo di tutta la regione lombarda; e cioè possiamo domandarci: è la regione che sviluppa il porto o è il porto che sviluppa la regione? Io credo al secondo presupposto, soprattutto quando penso che se abbiamo una regione deserta ma fertile, e vi mandiamo una ferrovia, vediamo intorno ad essa popolarsi presto la regione di abitazioni, di officine e di attività di commerci. Ed allora, se è il porto che fa la regione e ne produce lo sviluppo mercantile, è evidente che si devono curare i porti nei riguardi della regione retrostante.

Io dico dunque: Venezia e Trieste non formano un solo porto, sono due porti ben distinti: Venezia ha il suo *hinterland* nel Veneto ed in una parte dell'Emilia; Genova ha la

Lombardia e il Piemonte, il quale però affluisce anche a Savona; Livorno ha la Toscana ed in parte l'Emilia ed ha uno sviluppo, che segue le due ferrovie Firenze-Pisa e Livorno-Bologna; e, poichè la Toscana più vicina si è potuta scaldare al calore dello sviluppo dell'alta Italia, così la regione ha potuto far sì che il porto di Livorno (mi sia permesso questo piccolo accenno locale) sia oggi il secondo porto esportatore in Italia di merci nazionali, lasciando indietro assai i porti di Venezia e di Napoli per ciò che riguarda merci imbarcate per l'estero.

Come ho detto, Venezia ha un *hinterland* esclusivamente nazionale; ho fatto indagini sugli ultimi movimenti ferroviari di Venezia, e ho trovato che nell'ultimo anno solamente dodici mila tonnellate di mercanzia, grano e carbone, hanno valicato gli sbocchi alpini per andare in Svizzera, ma di là non è venuta neppure una tonnellata all'imbarco a Venezia.

Se guardiamo invece il porto di Trieste, vediamo che è lo sbocco dell'Europa centrale, Trieste è un vero transito, è un porto europeo, e del quale l'Europa centrale non può fare assolutamente a meno, e dovrà sempre ricorrervi. Noi abbiamo interesse che questo transito sia mantenuto e sviluppato.

Trieste ha un porto che può essere preso ad esempio da tutti i porti d'Europa per la razionalità dei suoi impianti.

MUSSOLINI. Salvo i moli che cadono.

MAYER. Bisogna che li ripari l'Italia.

MUSSOLINI. Ho voluto far rilevare che non tutto quello che si faceva da altri, era fatto meglio che da noi.

ORLANDO, *relatore*. Ad ogni modo la politica del magazzinaggio, che Trieste ha compreso per tempo, quella che deve attirare la merce non al piroscafo, ma al punto di aggruppamento, perchè il piroscafo possa raccogliarla in poche ore, è stata intesa da Trieste molto più che non sia stata intesa nel resto d'Italia, dove i magazzini sono scarsi in tutti i porti, compreso quello di Genova.

Vedo qui anche il simpatico rappresentante di Trieste...

BANELLI, *sottogretario per l'economia*. Suo collega nella Commissione.

ORLANDO, *relatore*. Egli potrà dire che nella Commissione abbiamo avuto sempre pen-

sieri benevoli per Trieste. Ma essa doveva segnalare che da una parte si tratta di traffici europei e dall'altra si tratta di traffici nazionali, esclusivamente nazionali. Noi dobbiamo far sì che le spese che il Governo e il Paese faranno per aiutare tutti i trasporti marittimi dell'Adriatico siano rivoite anche a vantaggio della nostra esportazione, cioè del lavoro nazionale: non potevamo nascondere questo lato del problema, e la Commissione ha detto allora: grande navigazione da Trieste bensì, ma la costa italiana, che esporta, mandi trasversalmente i suoi prodotti alla Jugoslavia, all'Albania, alla Grecia, al Dodecaneso, ecc. Con questi traffici e col movimento di persone provocato e permesso dalle linee sovvenzionate a oratio fisso, si svilupperà la nostra influenza nei Balcani. In nessun altro modo ci si può assicurare questo sviluppo di influenze politiche e commerciali.

Vi sono però in contrapposto traffici longitudinali, che partono da Trieste; questi traffici sono utili anch'essi, ma non dobbiamo dimenticare che trasporteranno merci del centro dell'Europa, quindi sono di utilità per la nostra marina, ma esercitano un'azione di concorrenza alle nostre merci che arrivano in senso trasversale. Su questo punto la Commissione si è astenuta dal fare proposte: giudicherà il Governo per questi traffici longitudinali adriatici quale dei due criteri va tenuto in maggiore conto, se l'interesse della produzione italiana, o quello politico di far percorrere alla nostra bandiera sovvenzionata nel senso longitudinale la costa Adriatica.

L'onorevole Mosconi ha parlato anche delle linee da Trieste oltre Suez, ma la Commissione nel suo pensiero ha dato a quel porto la preponderanza per i traffici per l'estremo oriente, e a quelli del Tirreno la preponderanza per i traffici per le colonie oltre Suez, e costa orientale africana senza togliere a Trieste il mezzo di mandare le sue merci e riceverle dalle nostre colonie e dalla costa africana, perchè la Società Veneziana ed il Lloyd Triestino toccheranno Massaua, e in quel porto si potrà fare il trasbordo della merce che è diretta o che proviene dalla detta costa orientale africana. In questo modo, mi pare possa essere soddisfatto anche il desiderio di Trieste senza aggravare il paese di una nuova spesa, che sarebbe

rilevantissima, per stabilire una linea speciale diretta dall'Adriatico alle colonie orientali di Africa.

Mi pare di aver così risposto alle principali obiezioni dell'on. Mosconi: se qualcuna ne ho dimenticato, vorrà scusarmi per l'intento che ho di abbreviare il mio dire.

E vengo all'on. Sechi. Con tutto ciò che ha detto l'on. Sechi io concordo per una gran parte, perchè egli ha fatto un discorso in parte favorevole e in parte - mi scusi - contraddittorio con il suo stesso dire.

Concordo con lui che il nostro naviglio è antiquato; concordo per quanto ha detto sulle navi *war* e su queste navi richiamo anzi l'attenzione del Governo. Durante la guerra e subito dopo, gli armatori italiani furono indotti a comprare navi di scarto dalla marina inglese, navi che ci furono cedute a 29 sterline la tonnellata, quelle navi che, costruite durante la guerra, furono in genere cattive costruzioni tanto in Inghilterra che in America.

Il pretendere che queste navi siano oggi pagate in lire sterline equivale ad esigere un prezzo di lire italiane 3000 la tonnellata, mentre in Italia si possono costruire oggi dei *cargo-boats* a mille quattro e mille e cinquecento lire la tonnellata. Questo porterebbe la rovina di molti armatori e perciò richiamo tutta l'attenzione del Presidente del Consiglio su ciò, onde, con opportune trattative diplomatiche, si possa trovare un temperamento.

SECHI. Io non ho parlato di questo: ho parlato di casi generali, non di particolari.

ORLANDO, *relatore*. Io concordo col suo concetto di demolire; in Inghilterra si demolisce già per 700,000 tonnellate all'anno; e consento perfettamente anche sul concetto di preferire navi di qualità, perchè si tratta di fare la concorrenza in mare alle navi estere, piuttosto che tendere ad avere un gran numero e un forte tonnellaggio di marina mercantile. Ma poi l'on. Sechi ha sollevato la questione delle costruzioni e si è dimostrato, in massima, contrario che si costruisca in paese.

SECHI. No, no.

ORLANDO, *relatore*. L'on. Sechi ci ha detto che bisogna andare a prendere le nostre navi dove si vuole, ed io potrei consentire quando si tratta di *cargo-boats*, ma non quando si tratti di navi da passeggeri e da guerra.

In ogni modo, io non consento affatto nella mancanza di fiducia in questa forza nazionale, quale è la costruzione navale.

Osservo che l'applicazione del principio di puro liberismo economico si può fare facilmente con una determinata specie di prodotti, per esempio di prodotti agricoli o minerali; ma quando in un prodotto nazionale c'è una forte somma di lavoro umano, questa applicazione è più difficile a farsi, in quanto che i lavoratori che voi mettereste in libertà con questo principio, dovranno essere sovvenuti dal Governo con una spesa uguale a quella, che si affronta ora col decreto del febbraio 1923 dell'on. Ciano, relativo alle costruzioni navali. Perchè non si dovrebbe costruire in paese? Si dice: perchè non abbiamo le materie prime; ma tra il portare la mano d'opera ove si trovano le materie prime, o il viceversa, io trovo che sia molto più conveniente trasportare le materie prime dove c'è la mano d'opera. In Italia c'è una maestranza navale numerosa ed abilissima, e questo principio del liberismo economico non è applicabile ormai nel nostro paese.

Ad ogni modo, un altro appunto faccio a quanto ha detto ieri l'on. Sechi. Egli ha detto: è vero che si è costruito anche per l'estero, ma è stato per puro caso, perchè vi erano i bisogni della guerra: gli agenti dei Governi sono venuti e dove hanno trovato navi le hanno comperate.

Mi scusi il Senato se qui sono costretto a parlare un po' della mia antica azione personale. Io debbo ricordare che già prima di allora, cioè dei fatti cui si riferisce l'onorevole Sechi, c'erano venute richieste di navi da parte di paesi stranieri in concorso coi cantieri della Germania, Francia e Inghilterra. Un incrociatore per il Portogallo fu la prima vittoria d'Italia, poi vennero le famose vendite, cui allude l'onorevole Sechi, ma da esse osteggiate da molti dubitosi ma sostenute, è doveroso il dirlo, da Luigi Luzzatti e Benedetto Brin - sono poi venute, per centinaia di milioni, navi prese direttamente.

Quando scoppiò la guerra, si trovarono i cantieri di Liguria occupati con navi della Turchia e con sommergibili per diversi paesi: si costruiva una nave mercantile a Livorno per la Bulgaria, e la Rumania costruiva navi

da guerra a Napoli. Si costruivano altresì sommergibili a Spezia, a Livorno, a Genova per vari paesi. La Grecia aveva già ritirato l'*Areroff*: tutte queste erano ordinazioni spontanee perchè i governi di queipaesì avevano trovato che costruire in Italia era conveniente.

Del resto, anche oggi (e qui non manca chi potrebbe attestarlo) i transatlantici che si costruiscono a Trieste e Genova costano un prezzo minore dell'offerte venute anche dall'Inghilterra. E questo, onorevole senatore Sechi, deve renderci orgogliosi.

SECHI. Ne sono orgogliosissimo.

ORLANDO, *relatore*. Ed allora l'on. Sechi non parli di bisogni eccezionali di guerra, di eventualità che non potrebbero ripetersi. Io ho la ferma fiducia che l'industria delle costruzioni navali riprenderà ad esportare senza l'aiuto di casi eccezionali.

SECHI. Io non lo credo.

ORLANDO, *relatore*. Me ne dispiace per lei, io ho fede in questa forza del paese. Bisogna avere la fede. Le assemblee politiche, i Governi devono essere almeno nello spirito megalomani se non vogliono essere rimorchiatì dalle iniziative private, le quali spesso si trovano a fare di più di quello che i legislatori potrebbero prevedere (*Vive approvazioni*).

L'onorevole Sechi ci ha poi parlato della marina sovvenzionata e particolarmente del sovvenzionismo a tipo fisso ed ha detto che la Commissione combattendo la marina sovvenzionata non fa una azione giusta. Ma qui io credo che l'onorevole Sechi si sia ingannato. Noi non abbiamo detto di voler distruggere la marina sovvenzionata; abbiamo invece detto che vogliamo ricondurla alla sua precisa funzione, che le stesse parole dell'on. Sechi hanno indicato, e cioè comunicazioni colle isole, trasporto di passeggeri, trasporto di quelle merci che possano, dati i tipi di piroscafi, essere imbarcate nella nave, e trasporto della posta. E questo appunto ha fatto la Commissione col suo ordine del giorno, che ha servito di guida ai suoi lavori e che dice: La Commissione delibera che debbano essere considerate linee indispensabili da sovvenzionare a orario e itinerario fisso nel Mediterraneo quelle destinate a congiungere ecc. ecc., per il trasporto principalmente delle persone e della posta, oltre al trasporto della merce,

consentito dagli itinerari e dai tipi dei piroscafi da adattarsi.

SECHI. Ma è questione di frequenza. Quando una linea è quindicinale, i viaggiatori e le merci non aspettano davvero che passino i 15 giorni.

ORLANDO, *relatore*. Si tratta, ripeto, di condurre la marina sovvenzionata ai suoi compiti precisi. L'onorevole senatore Sechi si è dunque ingannato sulle nostre intenzioni.

L'onorevole senatore Sechi ha poi fatto una specie di logismografia sul famoso 5 per cento. Egli ha cominciato a dire: dovete fare il confronto non con tutta la marina libera, ma solo colla marina nazionale. Ora quando si dice marina libera è chiaro che deve intendersi la marina a vapore o motore, nazionale ed estera e dei velieri nazionali ed esteri liberi. Tutti i mezzi di trasporto marittimi rappresentano la marina libera. Noi non possiamo escludere la marina internazionale da un porto; anzi dovremmo vedere popolato il porto stesso di navi estere, ma dobbiamo vederlo popolato in proporzione di navi italiane, perchè la nave italiana vuol dire esportazione e quindi risanamento economico del nostro Paese, più di qualsiasi mezzo finanziario che possa escogitare il ministro onorevole De Stefani. (*Approvazioni*).

Ma l'onorevole Sechi ha avuto anche (mi si permetta la parola) un'altra trovata. Egli ha detto: badate che quel 5 per cento che voi indicate come trasporti della marina sovvenzionata è merce ricca; se faceste il confronto al valore vedreste a quale differenti deduzioni andreste incontro.

Ora non comprendo come l'onorevole Sechi possa sostenere questo concetto che la marina sovvenzionata trasporti merce ricca, e la marina libera solamente merce povera. Basta che egli guardi alla sua Sardegna: forse che il piombo argentifero è stato mai trasportato dalla marina sovvenzionata? E esso va tutto alla marina libera.

Domando se la seta, il valore più alto della nostra esportazione, è mai trasportata dalla marina sovvenzionata.

Questo criterio non si era sentito enunciare prima di ora, ed è realmente una novità!

SECHI. Ci vuole ogni tanto una novità!

ORLANDO, *relatore*. Va bene, ma purchè le novità siano giuste. Ma qual'è la merce ricca? È la merce di esportazione. Se noi prendiamo le cifre che riguardano l'esportazione e l'importazione, vediamo questo: l'Italia ha esportato nel 1924, depurando le cifre del movimento fra porto e porto italiano, sei milioni di tonnellate, o poco meno.

SECHI. Mi pare un po troppo!

ORLANDO, *relatore*. Sono cifre che ho qui: non le leggo solo per non tediare il Senato, ma l'onorevole Sechi può ricorrere alle statistiche come ho fatto io. Ci sono, è vero, altri tre milioni di esportazione che vanno fuori delle frontiere, per i valichi alpini. Però da questi bisogna dedurre un milione e quattrocentomila tonnellate, che costituiscono l'esportazione di transito triestina e circa trecentomila tonnellate del transito genovese. E resta la vera esportazione nazionale, attraverso i valichi alpini, poco più di un milione di tonnellate. La grande maggioranza delle nostre esportazioni, dunque, si appoggia sulla marina mercantile. Le importazioni sempre depurate dal movimento costiero salgono a circa 21 milioni di tonnellate.

Ora, il valore delle esportazioni è di 13 miliardi 255 milioni, mentre le importazioni valgono 18 miliardi 319 milioni, dal che risulta che l'esportazione vale circa 2000 lire la tonnellata, mentre le importazioni valgono circa 800 lire, e questo si capisce, perchè noi esportiamo manufatti industriali e importiamo materie prime.

Dunque le merci ricche sono quelle di esportazione. Che io sappia, la marina sovvenzionata che traffica nel Mediterraneo non fa queste esportazioni; così pure si deve dire che quello che va nelle nostre colonie non va considerato come esportazione. Dunque il concetto che la marina sovvenzionata porta merce ricca, mentre la marina libera porta merce povera, non ha un valore reale.

SECHI. Continua la discordia!

ORLANDO, *relatore*. Certo continua la discordia, ma delle cifre. Se l'esportazione è la salute della nostra Patria, e se essa si fa per i sei settimi per via marittima, bisogna anche rilevare che questa esportazione va per la massima parte per vie interoceaniche.

Infatti i tessuti di seta, tullì, galloni ecc., si sono avviati per mare per 1965 tonnellate e di

queste 1198 hanno passato gli stretti nei primi 10 mesi del 1924.

Si sono esportate in totale 19.149 tonnellate di olio alimentare per gli Stati Uniti, l'Argentina, Brasile ecc., complessivamente 15.539 tonnellate oltre gli stretti, e così sopra 15.000 automobili esportate circa 8000 sono andate oltre Suez e Gibilterra: il marmo lavorato va con oltre 80.000 tonnellate oltre stretti, sopra un totale di 106.200 tonnellate, sempre nel periodo già indicato, e così di seguito, senza tediare il Senato con altre citazioni.

Se adunque la maggior parte dell'esportazione prodotta di lavoro va per mare e va per vie oceaniche, quale è la politica marittima da seguire per sviluppare le esportazioni stesse?

Dobbiamo seguire una politica che si interessi ai piccoli approdi, che ogni deputato, ogni autorità locale domanda, oppure la grande politica interoceanica? Questa costerà molto di meno allo Stato, in quanto questi piroscafi raccolgono durante il loro percorso dei carichi esteri, con il provento dei quali si diminuiscono le spese, che lo Stato farebbe per gli aiuti eventualmente da concedere.

La Commissione ha preso in esame il traffico particolare delle varie linee e dove ha trovato che la marina libera trasporta il 90 o 95 e più per cento delle merci, mentre quella sovvenzionata si riduce ad una piccola percentuale e non trasporta nessun passeggero, per quella linea ha soppresso la sovvenzione.

Come ho già detto, in fatto di marina mercantile, bisogna avere idee grandiose; se non vogliamo noi legislatori lasciarci sorpassare dall'azione dei privati. Ricordo che dopo la guerra vi è stato un confortante sviluppo del nostro movimento commerciale del quale il Governo può giustamente essere orgoglioso.

Se il nostro movimento ferroviario è arrivato a cinquantadue o cinquantatre milioni di tonnellate, il traffico marittimo si avvicina a circa 30 milioni di tonnellate. Anche la marina mercantile italiana ha sentito l'impulso delle nuove cose e l'effetto della nostra vittoria. Ed allora noi vediamo tentativi interoceanici da tutte le parti. Vediamo navigare l'Africa occidentale, la Nigeria, il Congo, nell'Atlantico; il Perù e il Cile nel Pacifico. Si va là, si importano materie prime: per esempio dalla Nigeria

(adesso non so se la linea sia sospesa, ma ha agito durante questo ultimo anno), si sono importate parecchie migliaia di tonnellate di olio di palma, che serve per le nostre saponerie, si è importata una grande quantità di legname. Vi è adesso la linea per Calcutta, che non costa nulla allo Stato e fa un traffico fortissimo ed era cominciata con le sovvenzioni. Io non so se il Governo per estenderla vorrà concedere qualche cosa: io sarei favorevolissimo a questa concessione.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. La linea è cominciata con il sistema del rimborso di spese.

ORLANDO, *relatore*. È verissimo ed è anche vero che oggi non costa nulla al paese. Vi è la linea dell'Australia, che porta fuori una gran quantità di automobili, di tessuti, di sete, e riporta carichi di lana che sono preferiti dai nostri tessitori, iuta e grano.

Le linee del Centro America ed altre linee potrei citare; ma, senza che io tedi ulteriormente il Senato, occorre concludere che questi tentativi privati debbono essere aiutati per estenderli, per ampliarne l'azione. La linea dell'Africa occidentale deve essere portata ad Angola dove c'è un campo minerario buonissimo, mentre noi oggi andiamo a prendere i metalli cupriferi in America.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Al Capo.

ORLANDO, *relatore*. Sì, dice bene il ministro, fino al Capo: bisogna uscire dal Mediterraneo. Io non so se la civiltà mondiale si trasporti un poco più verso occidente. Certo i traffici si trasportano sempre più lontani e le materie prime bisogna andarle a cercare con lunghe navigazioni e sempre più lontani sono i mercati della nostra esportazione. Quegli abitanti della Nigeria, della Liberia, del Congo, ecc., ed anche dell'Africa orientale, che vanno ignudi, un giorno faranno la scoperta anche loro (noi europei ne abbiamo fatte tante, forse più del bisogno) che i tessuti di cotone bianco riparano dai raggi solari e dal calore, come dal freddo delle notti africane, allora si vestiranno, ed allora vedrete quale mercato si aprirà alle nostre industrie tessili (*ilavità*) ma bisogna trovarsi pronti.

Il Governo deve agire perchè queste linee possano farsi. Noi, ripeto, dobbiamo rimorchiare

e non essere rimorchiati. La Commissione ha fatto le sue proposte ed ha ridotto le linee, diciamo così interne, a quelle puramente indispensabili, per lasciare al Governo il modo e i mezzi di esplicitare quella politica, che ci è necessaria, diretta a sviluppare la grande navigazione in corrispondenza alle attuali condizioni morali e materiali del paese. Il Governo lo farà? Noi lo speriamo e lo auguriamo. Per farlo, però, bisogna difendersi dagli assalti che le verranno, onorevole Ciano.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Sono già venuti.

ORLANDO, *relatore*. Noi della Commissione, che abbiamo accettato con puro cuore questo incarico, pur sapendo che aveva sapore ingrato, e ci aspettiamo le ostilità di cui è già arrivata qui la prima ondata, vorremmo che queste proposte fossero in massima accolte.

Ove si domandano degli aumenti inutili, non si diano. Palermo, per esempio, ha domandato un aumento del tonnello da noi proposto, un aumento ingiustificato. Questo aumento costerebbe circa 8 milioni; con la metà di questa spesa si potrebbe dare a Palermo la comunicazione con New York e con il Nord Europa, che già aveva istituita il ministro Crispi. Questi sono i vantaggi, che si potrebbero dare alla Sicilia esportatrice, e non quelli di far navigare dei veri transatlantici fra Napoli e Palermo per passarvi una sola notte a bordo, uguali in tonnello a quelli che battono la linea di Calcutta. Auguro che il Governo possa difendersi da queste domande ingiustificate. Così è inutile aggiungere altre linee sovvenzionate per la Libia, dove sta sviluppandosi una promettente e regolare navigazione libera.

Solo con questa difesa potrà esplicitarsi una grande politica marinara, quale è quella che il paese vittorioso e laborioso oggi richiede. (*Applausi, molte congratulazioni*).

SECHI. Chiedo di parlare per fatto personale. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SECHI. Mi è necessario chiarire che alcune idee attribuitemi dall'on. Orlando nel suo perspicuo discorso non corrispondono precisamente al mio pensiero. Nessun dissenso, anzi pieno accordo con lui, per l'industria delle costruzioni navali, che è indispensabile mantenere in giusta efficienza: quando io dissi ieri che per l'armamento poco importa se la nave sia ac-

quistata in Italia o all'estero, e che il vantaggio risultante da una efficiente marina mercantile per l'economia generale del paese resta lo stesso nei due casi, purchè, s'intende, le navi costruite all'estero siano esercitate da armatori italiani, con capitale ed equipaggi nazionali, intendevo fare soltanto una constatazione di fatto non del tutto inutile; ma non pensavo minimamente di dedurne che l'industria delle costruzioni navali debba essere trascurata, tanto meno abbandonata a se stessa. Essa va mantenuta per importantissime ragioni d'ordine vuoi militare, vuoi economico: ma è questione di limiti.

Orbene, io credo che questi limiti debbano determinarsi in relazione al fabbisogno normale dell'armamento nazionale. Se l'industria riuscirà pure ad esportare, nessuno più di me ne sarà lieto; ma non lo credo facile.

Per la questione dei Servizi marittimi sovvenzionati non tedierò ancora il Senato, che ieri fu tanto benevolo per la mia troppo lunga esposizione. Mi occorre però dichiarare, che le cose dette dall'on. Orlando non hanno per nulla mutato la mia opinione; ed osservargli che mal si concilia il criterio della grande navigazione di linea « libera » con quello di promuoverne l'incremento concedendole sovvenzioni sia pure temporanee; non si può al tempo stesso invocare la libertà e ricercare, o quanto meno gradire, la sovvenzione.

Riconosco, appieno, la convenienza di promuovere anche questa grande navigazione così detta libera; faccio soltanto questione di limiti. Stabilita la somma globale che si ritiene utile erogare per promuovere lo sviluppo e l'efficienza della marina mercantile considerata nel suo complesso, pel vantaggio dell'economia nazionale, tale somma deve essere convenientemente ripartita fra i servizi sovvenzionati veri e propri e le grandi linee di navigazione; non sarebbe a mio avviso giusto promuovere lo sviluppo di queste, falcidiando eccessivamente quei servizi i quali soddisfano esigenze più impellenti e direi giornaliere delle numerose popolazioni che vivono nelle isole e sul litorale in genere.

È certo utilissima cosa che molta merce vada in America o in Estremo Oriente su naviglio di nostra Bandiera, e che talune importazioni siano da esso servite; ma buoni servizi di regolare

navigazione per le Isole, per le Colonie ed il Levante costituiscono un'assoluta necessità. Io chiedo adunque che non si faccia ad una specie di navigazione la parte del leone, all'altra quella del coniglio, ma abbiano entrambe le parti di un leoncino. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Bianchi Riccardo, relatore della Commissione di finanze per il bilancio delle ferrovie.

BIANCHI RICCARDO, *relatore della Commissione di finanze per il bilancio delle ferrovie*. La relazione che ho avuto l'onore di stendere per incarico della Commissione di finanze fu redatta prima del 23 dicembre: era giustificabile allora il lamento circa la mancanza della relazione annuale della direzione delle Ferrovie dello Stato a spiegazione del consuntivo per l'anno 1923-24.

Un giudizio sul preventivo di spesa del 1924-25 non era possibile senza conoscere almeno i dati di lavoro dell'ultimo anno, chiuso contabilmente al giugno del 1924. Questa relazione mi venne però trasmessa, con cortesia somma, dal ministro delle comunicazioni, alla metà di gennaio ed ho così potuto verificare i dati sui quali la mia relazione era stata compilata. La relazione della Commissione di finanze porta la data di presentazione 21 gennaio; chi leggerà tale documento rileverà quindi qualche sconcordanza tra alcune mie osservazioni e le pubblicazioni che a questa data erano state fatte.

Dalla lettura della ricordata relazione delle Ferrovie dello Stato ho potuto accertare che, le ipotesi e le considerazioni mie sopra le spese preventivate per l'anno in corso, potevano esser mantenute. Alcune spiegazioni invece, che avrei desiderato trovare nella relazione stessa, che avessero a distruggere alcuni appunti, invero di non grave importanza, che credetti fare al preventivo per l'esercizio in corso, non vi furono rinvenute. Ad ogni modo la linea seguita nella compilazione della relazione, rimane: questa è intesa ad accertare e ad assicurare che il pareggio fra entrate e spese è stato raggiunto, con esito superiore alle speranze che si potevano concepire nel 1922, quando molti fra noi credevano che la situazione della finanza ferroviaria fosse rovinosa per quella dello Stato. Il pareggio invece è stato raggiunto.

Il relatore ha fatte alcune osservazioni di

dettaglio e credo che il ministro riconoscerà che l'essersi egli occupato di particolari minuti aggiunge omaggio al buon andamento delle cose, poichè così si dimostra non esservi questioni generali da criticare. Le osservazioni fatte si limitano a due soli punti. Sulle spese di manutenzione dei rotabili e delle linee nulla vi è da osservare: pare invece che riguardo al ricambio delle traverse non si sia prevista tutta quella spesa che sarebbe stato desiderabile veder erogata. Devo però ricordare che anche prima della guerra si stentava enormemente a procurar la quantità di legname occorrente al largo ricambio delle traverse. Durante la guerra questo ricambio è stato rallentato forzatamente; oggi credo sussistano ancora le difficoltà che si frapponivano prima della guerra all'approvvigionamento dei legnami. Così mi spiego la mancanza del 20 per cento circa dell'assegno di spesa che sarebbe stato desiderabile veder prevista. Questo ricambio di materiali, è direttamente connesso alle alte velocità dei treni e alla sicurezza dell'esercizio; corrisponde ad una spesa che è desiderabile sia fatta ogni anno nella misura necessaria. Causa il modo, secondo il quale il consuntivo è ancora redatto per il 1923-24, tenendo ancora separate le spese della vecchia rete dalle spese delle linee oltre confine, per le quali ultime non vi sono dettagli circa la ripartizione delle spese stesse, non si possono ricavare da tale documento elementi esatti per arguire come sia formata la cifra complessiva relativa alle spese per la manutenzione delle linee per il 1924-25. Si è perciò dovuto ricorrere ad ipotesi; dirà l'onorevole ministro se furono errate o giuste; se risulterà che furono errate, le osservazioni fatte non avendo ragione di essere, il relatore non avrà che a rallegrarsene.

Un secondo appunto, di carattere piuttosto teorico che pratico, riguarda gli accantonamenti per il rinnovamento degli armamenti e per il ricambio del materiale rotabile. Questi accantonamenti sono destinati a provvedere a spese le quali non si sostengono in misura uguale tutti gli anni, ma si fanno saltuariamente. Cominciamo a parlare dell'accantonamento per gli armamenti.

Questo accantonamento è realmente insufficiente benchè fatto strettamente secondo le

regole stabilite dalla legge del 1909. Debbo però ricordare che questa legge determina un assegno minimo, perchè dice: si provvederà al rinnovamento dell'armamento, accantonando 240 lire per chilometro, più un tanto sui prodotti. Ora appare evidente che questo accantonamento oggi non è più sufficiente, in quanto se prima della guerra con 240 lire si poteva acquistare più di una tonnellata di rotaie, oggi con la stessa somma ne compriamo appena un sesto od un quinto. Quindi questo primo termine è già di per sè errato nella sua applicazione. Inoltre l'accantonamento proporzionale ai prodotti non risponde alle condizioni odierne poichè i prodotti non rispondono più nella stessa proporzione del 1909 col logorio provocato dal transito dei rotabili e col costo dell'acciaio. Di qui la necessità di fare oggi accantonamenti per gli armamenti, ricorrendo piuttosto ad unità di lavoro anzichè ad unità di prodotto. La Commissione di vigilanza erasi occupata anche di tale argomento, ed aveva richiesto che fosse fatto un programma di rinnovamento per un discreto numero di anni.

Altra ragione giustificante il cambiamento delle norme del 1909 deriva dal fatto che durante la guerra le condizioni generali di conservazione dell'armamento non possono che essere peggiorate. Io credo che il ministro non avrà difficoltà ad ordinare che questo studio sia fatto affinchè si sappia se ed in quale misura le quote quali furono stabilite dalla legge del 1909, debbono essere variate. E sarà bene conoscere il fabbisogno di dette spese, affinchè possano esser affrontate in giusta misura appena vi saranno dei margini possibili. Devo ricordare che contrariamente a quanto la legge prescrive durante parecchi anni della guerra non si fecero accantonamenti per il rinnovamento degli armamenti; così il Governo si trova ora ad avere almeno una settantina di milioni di meno accantonati di quelli che avrebbe dovuto trovare se le disposizioni di legge fossero state sempre rigorosamente applicate, tanto più che la legge del 1909 parlava di un minimo, non di un massimo di accantonamenti. Pel rinnovamento del materiale rotabile la regola del 1919 si dimostra un po' scarsa, ma la differenza sul reale fabbisogno non è molta. Anche per i rotabili le con-

dizioni generali di conservazione non possono che esser peggiorate durante la guerra cosicchè anche per essi occorre determinare con uno studio, basato su dette condizioni, la reale spesa da incontrarsi in un lungo periodo di tempo. Fatto sta che la somma di queste tre deficienze, che il relatore ha creduto suo dovere di segnalare affinché il bilancio non fosse criticabile, accennano ad una deficienza di assegni per quaranta milioni circa, e quindi qualcuno potrebbe dire: il pareggio che voi annunciate non è reale.

Il relatore ha perciò creduto suo dovere mettere in evidenza che al bilancio ferroviario sono stati caricati parecchi oneri che non gli spettano. Alcuni di essi esistevano anche prima della guerra, ma in misura molto ristretta; si è portata l'attenzione sopra due di questi oneri principali. Il primo riguarda la rete delle ferrovie secondarie sicule; queste furono affidate in esercizio alle ferrovie dello Stato solo provvisoriamente poichè era intenzione del Governo, nel 1906, quando assunse la costruzione diretta di queste linee, che non poteva concedere all'industria privata per ragioni che è inutile ricordare, che queste ferrovie dovevano essere esercitate solo provvisoriamente dalle ferrovie di Stato, poichè volevasi cederne l'esercizio a società privata innanzi che la costruzione dell'intera rete fosse compiuta. Conseguenza di questo è che la rete si è gradualmente ingrandita e che l'onere di esercizio da poche centinaia di migliaia di lire è diventato dopo la guerra superiore a dieci milioni. Ora non è giusto che nei confronti col passato si parli sempre delle maggiori spese delle ferrovie e non si parli mai dei maggiori oneri che indebitamente sono stati imposti. Convengo che pel Bilancio dello Stato è l'identica cosa, sia che il Tesoro paghi ad una società una sovvenzione di esercizio sia che le ferrovie dello Stato sostengano una spesa equivalente; ma per la sincerità dei bilanci è meglio che le spese siano assunte dall'Ente che le deve sostenere e non si addossino oneri a questa od a quella amministrazione che non le spettano; si promuove in tal modo un progressivo disinteresse dei dirigenti al buon andamento finanziario della propria azienda, inquanto chè si sentono incolpati di aumenti di spese per le quali non hanno responsabilità alcuna.

Secondo onere disastroso per le ferrovie dello Stato è la navigazione con le isole. Questo servizio doveva essere esercitato dal Ministero della Marina; così nel 1906-1907 venne progettato; si fecero studi sul modo di organizzarlo ed io ho avuto per mani lo statuto di una amministrazione autonoma modellata su quella delle ferrovie di Stato, che si voleva creare alla dipendenza di detto Ministero. Senonchè i due milioni e mezzo di sovvenzione che si sarebbero dovuti accordare per esercitare queste due linee di navigazione furono riconosciuti insufficienti e per non richiedere al Parlamento il necessario si pensò, dal Governo di allora, di passare questo onere alle ferrovie, con la giustificazione che si trattava di un servizio complementare di quello ferroviario, ecc.

I fatti dimostrarono che con questi due milioni e mezzo di sovvenzione non si poteva provvedere al servizio quale venne concretato con successive modificazioni dal Parlamento man mano che si esaminarono le condizioni di servizio alle quali le ferrovie di Stato dovevano provvedere. La sovvenzione era forse sufficiente pel servizio tra Palermo e Napoli e fra Civitavecchia e la Sardegna fatto coi piroscafi e le velocità usate dalla Navigazione Generale fino al 1910; ma il Parlamento volle che la velocità fosse portata da 15 a 20 nodi (il ministro delle comunicazioni meglio di me può spiegare che cosa voglia dire questo non solo in fatto di consumo di carbone, ma anche per il maggior tonnellaggio necessario per contenere le macchine più potenti che sono richieste); il Parlamento volle inoltre che le tariffe fossero diminuite del 25 per cento, e ciò fu fatto per aumentare il traffico e quindi il numero dei passeggeri, che difatti aumentò; ma a causa di tale disposizione bisognava aumentare anche il tonnellaggio, e così avvenne l'inevitabile e cioè che la sovvenzione non fu sufficiente. Essa difatti non bastò e vi furono non poche critiche e spiegazioni al riguardo, ma le critiche si sentono volentieri mentre le spiegazioni come le laudi nessuno le vuole ascoltare. È venuta poi la guerra ed il conseguente rinvio della moneta: sul bilancio i due milioni e mezzo di sovvenzioni sono rimasti immutati mentre tutti sappiamo quanto sia stato l'aumento delle spese: perciò se prima avevano uno sbilancio *tot* oggi questo è molto maggiore perchè la sovvenzione è stata di fatto

diminuita anzichè mantenuta in costante rapporto colle spese.

Accennato a queste due passività è inutile che mi dilunghi sopra gli oneri di entità minore, che però sommati ci portano ad una cifra di 59 o 60 milioni di oneri non spettanti alle ferrovie, e che superano di molto quei 40 milioni che il relatore ha posto in evidenza esser desiderabile fossero aggiunti alle previsioni di spese, affinché il bilancio fosse non incensurabile, come è stato detto nella relazione, ma non criticabile.

Possiamo dunque asserire che nel 1924-25 le entrate saranno sufficienti a coprire le spese dell'esercizio ferroviario e possiamo rallegrarci di tale risultato perchè in brevissimo tempo, in soli tre anni, fu raggiunto: mentre dal 1919 al 1922, cioè in tre anni, eravamo passati da un piccolo avanzo ad un *deficit* di oltre 1400 milioni. Generalmente le malattie si guariscono in un tempo più lungo che non si acquistino, nel nostro caso fortunatamente la guarigione è stata ottenuta nell'identico spazio di tempo in cui il peggioramento era avvenuto.

MUSSOLINI. Si è adottata la chirurgia.

BIANCHI RICCARDO, *relatore*. Lo riconosco e credo di averlo anche scritto; senza il coraggio e l'energia dimostrata dal Commissario onorevole E. Torre nel sormontare gravi difficoltà, non si sarebbero raggiunti gli effetti che si sono avuti. Si doveva agire rapidamente e rapidamente è stato fatto quanto era necessario, usando mezzi eccezionali che sono stati opportunamente ed a tempo accordati.

Come è stato raggiunto il pareggio? Essenzialmente correggendo le spese pel personale; queste spese erano andate crescendo, sia per il numero eccessivo di agenti dovuto ad una applicazione erronea della legge sulle otto ore di lavoro, come anche per la corresponsione di trattamenti troppo larghi per alcune categorie di personale.

Il Governo in questa materia ha fatto rapidamente quello che doveva fare, ha ridotto il numero degli agenti, correggendo l'applicazione dell'orario delle otto ore; inoltre ha ridotto di numero il personale, anche allontanando elementi che lo tenevano in continua agitazione, e questa se non è stata vera chirurgia è stata certamente opera di igiene molto opportuna (*si vide*). Fatto sta che il personale

oggi, come tutti constatano, lavora, è tranquillo, e senza tranquillità e ordine non vi può anche essere economia di esercizio.

L'onorevole Soderini ha espresso il dubbio, dubbio che tante volte ho sentito anch'io esprimere, e che mi sono sforzato di togliere dalla mente di quelli che sono inclini piuttosto a credere che le cose volgono al male anzichè al bene; del personale ne avete licenziato, ma ne avete anche riassunto.

Ora, da uno spoglio delle statistiche, che fortunatamente le ferrovie pubblicano in modo da collegare un anno con l'altro, risultano che c'erano 63 mila agenti provvisori ed avventizi nel giugno del 1922 e sono stati ridotti a 20 mila circa nel giugno del 1924, ciò spiega come da oltre 220 mila persone si sia potuto arrivare a 171 mila circa, mettendo in quiescenza anche una parte del personale anziano prossimo all'età di riposo e quello di ruolo meno redditizio. Il dubbio dell'onorevole Soderini non ha ragione di essere, il personale è stato ridotto realmente a un numero di agenti che è inferiore a quello che la Commissione di vigilanza aveva indicato, facendo suo il materiale di studio avuto dalla Commissione per la riforma della burocrazia presieduta dal senatore Zupelli. La Commissione di vigilanza accennava ad una riduzione possibile dei 222 mila agenti, addetti all'esercizio, quali erano nel luglio 1922, a un numero di circa 183 mila persone; invece questo numero di agenti è stato ridotto a 171 mila. La ragione di questa maggior riduzione deriva essenzialmente da cambiamenti di indirizzo e da riforme dell'amministrazione sulle quali la Commissione per la burocrazia non aveva potuto basarsi; basti accennare alla riduzione notevole degli operai delle officine, affidando alla industria privata gran parte delle riparazioni dei rotabili, per spiegare una diminuzione di almeno 5 mila persone. Poi abbiamo avuto la riforma del sistema di vigilanza alle linee, e specialmente di custodia dei passaggi a livello, la quale ha procurata una riduzione notevole di agenti. Altra riduzione si ebbe col ritorno del numero degli impiegati di ufficio a quello dell'ante guerra, mentre durante la guerra questi uffici si erano accresciuti di quasi tre mila persone. È vero che erano persone di poco rendimento, forse più d'imbarazzo che altro; principianti, i quali

ingombravano gli uffici, ma la paga era loro dovuta e il posto lo tenevano: tutta gente la quale un bel giorno si vide iscritta nel personale di ruolo solo perchè nessuno, a guerra finita, volle avere il fastidio di licenziarli, per liberare il posto dovuto a coloro che erano andati in guerra. Ad ogni modo la riduzione di personale degli uffici non può far sorgere allarmi sul disbrigo degli affari, perchè siamo ritornati presso a poco al numero d'impiegati dell'anteguerra. Il lavoro che questi uffici devono fare non è maggiore di quello che avevasi innanzi guerra, perchè mentre è aumentata l'estensione della rete, il quantitativo dei treni a cui si deve provvedere per km. esercitato è ancora inferiore a quello dell'anteguerra e la percorrenza degli assi rimorchiati supera di poco quella del 1913-14. Facendo il conguaglio del più e del meno, si può asserire che il lavoro complessivo che l'azienda doveva eseguire nel 1923-24 era presso a poco uguale a quello che avevasi prima della guerra.

È stata fatta anche una riduzione notevole nel personale dirigente, personale dei primi 5 o 6 gradi: 6 gradi fino ad una riforma di due anni fa dell'organico, 5 gradi nell'organico attuale. Su una parte di questa riduzione vi sarebbe qualche cosa da dire. Un certo quantitativo di tale personale era effettivamente di troppo. Ciò aveva un'origine lontana: bisogna risalire fino al 1905, quando vennero fusi assieme i personali delle tre società esercenti col personale del R. Ispettorato di sorveglianza, del quale il Ministero dei lavori pubblici non aveva più bisogno. Se allora si fossero accordati mezzi equi di eliminazione, è certo che si sarebbe potuto incamminare la nuova amministrazione con un personale meno numeroso. Ma ciò non fu fatto per ragioni che non sto a ricordare. Questo spiega la presenza di un certo numero di funzionari in più dello stretto necessario: ma non credo che tutto il numero del personale dirigente che fu eliminato, sarebbe stato opportuno allontanarlo dal servizio, in quanto che occorre che il personale dirigente sia in numero sufficiente non solo per i bisogni normali di esercizio, ma anche per provvedere ad emergenze straordinarie, e per la preparazione di tutti i provvedimenti che per l'avvenire occorrono.

L'amministrazione cammina bene, se per

tempo, uno o due anni prima, ha preparato quello che occorre. Bisogna insomma che una parte del personale dirigente non sia impegnato dal lavoro giornaliero. A questo si potrà provvedere piano piano alimentando regolarmente il nucleo del personale superiore coll'assunzione di funzionari tecnici (avvocati, allievi della scuola superiore di commercio e specialmente ingegneri) dei quali si ha bisogno. Su mille e quattrocento circa persone di ruolo - ruolo che oggi non è interamente coperto - ve ne sono almeno 900 che non provengono dai gradi inferiori dell'amministrazione. Queste 900 persone devono essere annualmente rifornite almeno con l'assunzione di 33, 35 agenti. Calcolando in tre anni il periodo di tirocinio perchè un allievo ispettore possa diventare un utile ispettore, sono dunque circa 100 posti di ruolo che occorre tener sempre coperti da tale categoria di allievi. Prima della guerra gli allievi ispettori erano presso a poco 100, cioè il numero necessario per rifornire e preparare questo stato maggiore. L'amministrazione ferroviaria apre i suoi alti posti anche a tutti gli agenti che acquistano esperienza, cognizioni, e dimostrano di possedere quelle attitudini che sono necessarie per coprire i posti più elevati: ma non sempre questa generazione spontanea di personale superiore si forma: bisogna che un'amministrazione previdente si prepari il proprio stato maggiore.

Abbiamo esempi - parlo di fuori d'Italia per non accennare ad esempi italiani - di amministrazioni che seguirono tale indirizzo che meglio camminano di altre e che hanno maggiormente progredito: mi riferisco al Nord Francese ed ad altre società francesi. Non credo che questo numero di persone sia eccessivo e pesi troppo sul bilancio. Ha fatto bene oggi il Governo a sopprimere l'eccedenza in tutti gli strati dell'amministrazione perchè poteva essere interpretata non bene dalle masse che si facessero riduzioni solo in certe categorie: ma passato questo eccezionale periodo di tempo, bisognerà provvedere ai bisogni reali. Non è questa una critica che faccio, ma solo una raccomandazione per l'avvenire.

Gli oratori che hanno parlato di questioni attinenti al bilancio ferroviario, hanno raccomandato l'ultimazione di lavori in corso. Al-

cuni hanno anche parlato dell'ultimazione di linee ferroviarie e della costruzione di nuove, ma su questo argomento è inutile che io mi intrattenga, inquantochè si sarebbe dovuto parlarne qualche settimana addietro, quando si discusse il bilancio dei lavori pubblici. La costruzione di linee ferroviarie è compito infatti del Ministero dei lavori pubblici. Nel passato il Ministero dei lavori pubblici faceva costruire le linee dell'Amministrazione delle ferrovie, conservando esso la gestione dei fondi e l'approvazione dei progetti. Per molto tempo si lamentò questo spezzettamento di attribuzioni. Oggi la costruzione anche effettiva delle linee ferroviarie è passata alla dipendenza del Ministero dei lavori pubblici. Io non so se questo sia un bene o un male. Alcuni sostengono, a ragione, che per esercitare economicamente una linea ferroviaria occorre che essa si trovi in condizioni per poterlo essere e cioè che essa sia stata costruita in modo tale da rispondere a certe particolari esigenze dei servizi. Purtroppo l'esperienza del passato ci ha dimostrato gli inconvenienti che derivano dall'affidare la costruzione di ferrovie a personale non preparato a tal genere di lavori e che non conosce le esigenze dell'esercizio. Ricordiamo quello che avvenne nel periodo dal 1879 al 1887, quando non tutti i direttori delle costruzioni ferroviarie, assunte direttamente dallo Stato, avevano quella preparazione che sarebbe stata necessaria.

Sarebbe stato desiderabile che tutta la materia ferroviaria fosse nelle mani di un solo Ministero e quindi anche le costruzioni ferroviarie venissero affidate al Ministero delle comunicazioni, al quale dovrebbe andare anche la sorveglianza delle ferrovie esercitate dall'industria privata. Purtroppo negli ultimi anni della guerra e nel dopo guerra le ferrovie di Stato erano alla dipendenza del Ministero dei trasporti, mentre quelle esercitate dai privati erano regolate dal Ministero dei lavori pubblici. Abbiamo tutti constatato gli inconvenienti derivanti da diversità di indirizzo dei due dicasteri sopra questioni simili. Ad esempio, nell'applicazione della legge delle otto ore di lavoro, diverso fu il modo con il quale procedettero le ferrovie di Stato, da quello che seguirono invece le ferrovie private: la materia era identica e non dovevano quindi esserci di-

versità di disposizioni; l'uno dei due sistemi era certamente migliore dell'altro e quindi avrebbe dovuto essere adottato di preferenza. Abbiamo inoltre avuta una diversità di disposizioni nei riguardi del trattamento economico del personale, che ha creato delle aspirazioni e infine ha determinato del malcontento. Quando nell'aprile del 1921 si è lamentato in questa aula che si proponeva l'approvazione di un trattamento per il personale delle ferrovie di Stato di eccessivo favore, si fece il confronto col trattamento che dal Ministero dei lavori pubblici era stato imposto alle ferrovie private, per il personale da esse dipendente, che esercitava le identiche funzioni ed aveva la stessa gravosità di servizio di quello dello Stato. Nella relazione della Commissione di finanze sono state citate le parole con le quali il Presidente del Consiglio ha rassegnata la sua relazione sopra l'uso dei pieni poteri che riguardano l'Amministrazione ferroviaria. I concetti esposti ed i giudizi dati sono esatti e terminano in una affermazione alla quale la Commissione si è associata, che il bene raggiunto in così breve tempo sia da mantenersi e si proceda poi gradualmente ai miglioramenti possibili. Nella nostra relazione si è voluto accennare alla certezza che si ha che i vantaggi ottenuti saranno conservati ed i miglioramenti possibili saranno conseguiti, anche perchè l'organizzazione data al Ministero delle comunicazioni, affidando al ministro tutte le facoltà che la legge del 1907 riservava al Consiglio di amministrazione, è un affidamento perchè tutte le questioni ferroviarie possano essere dal ministro studiate nei loro più minuti particolari che non s'abbiano più a sentire in Parlamento dichiarazioni quali si ebbero nel 1922 dal ministro dei lavori pubblici, che diceva che nelle cose ferroviarie egli non poteva rispondere in quanto non poteva seguire lo svolgimento dei singoli affari. I ministri precedenti, dal 1905 in poi, salvo uno solo, non avevano fatte eguali dichiarazioni, anzi dimostrarono di essere stati sempre minutamente informati e che era possibile al ministro seguire lo svolgimento degli affari tutti. Però questa istruttoria avveniva in colloqui a tu per tu fra il direttore generale, che allora era anche Presidente del Consiglio di amministrazione, e il ministro.

Il ministro, riteneva di poter credere a quanto

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924-25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 FEBBRAIO 1925

il direttore diceva, ma avrebbe anche potuto diffidarne, e molti ministri giustamente mostrarono di essere diffidenti quando assunsero il potere. Col sistema inaugurato il ministro sente le proposte del Direttore, queste proposte le fa discutere dai membri del Consiglio che egli presiede, poi prende le necessarie decisioni con piena conoscenza di causa. Il ministro Ciano si è sobbarcato a questa presidenza e non manca alle sedute del Consiglio, dimostrando che le apprensioni che si ebbero su un sistema analogo, nel quale si parlò nel 1910, non avevano ragion d'essere. Allora si disse che il ministro delle ferrovie, private e di Stato, aveva molte cose da fare, la responsabilità che egli aveva in mille faccende non gli avrebbe permesso di assistere alle sedute del Consiglio, e quindi era necessario che il sottosegretario avesse permanentemente la presidenza di queste riunioni. Se il sottosegretario presiede queste riunioni, è evidente che si ricade nello stesso inconveniente al quale si accennava prima, poiché il sottosegretario riferirà al ministro come il direttore riferiva al ministro. Il sistema inaugurato, che l'esperienza certamente confermerà come buono, è tale da garantire che tutte le questioni che interessano l'azienda ferroviaria potranno non solo essere risolte con piena conoscenza di causa, ma anche rapidamente. Da questa persuasione delle necessità della Amministrazione, che non può venire che dalle discussioni continue in seno al Consiglio d'Amministrazione degli affari di primaria importanza ne avverrà che il ministro, ritenuto realmente responsabile, non s'attarderà a proporre al Consiglio del ministro, e poi al Parlamento, tutti quei provvedimenti che si renderanno necessari.

Potrei citare il caso di un progetto di legge, riconosciuto indispensabile, che si è trascinato senz'esser presentato al Parlamento dalla fine del 1912 all'agosto 1914, quando non era più il caso di pensare certamente a provvedimenti legislativi, mentre scoppiava la guerra europea.

Coll'ordinamento instaurato il ministro dovrà rispondere anche della tempestività dei provvedimenti e potrà, con sicurezza e senza ritardo, potrà esporre al Consiglio dei ministri le ragioni di quello che c'è da fare.

Circa l'ultimazione dei lavori in corso, dopo

di aver accennato alle linee di nuova costruzione, non ho parlato dei lavori ferroviari alle linee e stazioni. Per questi lavori nella relazione della Commissione di finanze si accenna alla necessità non solo di un piano organico, ma anche alla necessità di stanziamenti annuali sufficienti. La Commissione di finanze si rende conto della difficoltà alla quale il ministro delle finanze ha dovuto provvedere in questi ultimi anni.

La Commissione di finanze nel richiedere uno stanziamento sufficiente, nell'indicare anche la cifra che, a suo avviso, è necessaria provvedere, non ha creduto di fare un invito, ma solamente una raccomandazione perchè si tenga il richiesto programma quale linea di condotta da attuarsi man mano che le condizioni della finanza lo permettono. Il piano organico di lavori prima della guerra era periodicamente aggiornato; nel giugno del 1914 venne rifatto e venne compilato accuratamente sopra l'ipotesi cioè che si dovesse provvedere durante 20 anni ai lavori che occorrevano sulle linee allora in esercizio provvedendo un traffico superiore del terzo a quello che si era verificato nel 1912-13. Risultò una cifra di opera considerevole anche per quei tempi, ma che ridotta ad anno, corrispondeva a circa 69 milioni, cifra che oggi sarebbe di 250 milioni. Ora 350 milioni è, presso a poco, la cifra che si è accennata nella relazione della Commissione di finanze per i lavori esclusi le provviste di materiale rotabile.

Se questo assegno sarà fatto, se il programma non sarà di molto diverso da quello che nel 1914 era stato compilato, compartimento per compartimento, le raccomandazioni che si sono sentite dall'onorevole Nuvoloni circa il raddoppiamento del binario da Savona a Ventimiglia potranno essere esaudite o prima o poi. Tale raddoppiamento di binario si voleva fare in due tempi, prima da San Remo a Ventimiglia, per le ragioni che l'onorevole Nuvoloni ha accennato, e che io credo trovino anche un sostegno in questo fatto, che l'Italia ha pagato il secondo binario da Ventimiglia al confine francese: doppio binario che serve esclusivamente alla Compagnia francese della Paris-Lyon-Méditerranée e poco alle nostre popolazioni fra Ventimiglia ed il confine.

La trazione elettrica da Savona a Ventimi-

glia era preveduta nel programma dei lavori che nel 1914 era stato compilato. Altre raccomandazioni si sono avute dall'onorevole Frola relative alle stazioni di Torino ma il ministro ha già risposto che alle stazioni di Torino erano stati provveduti gli stanziamenti occorrenti. Grandi lavori erano stati sospesi a Milano a causa della guerra, ma il Governo (si è letto su i giornali) ha provveduto per modo da assicurare il compimento della sistemazione del maggior centro ferroviario d'Italia.

A Napoli l'ingrandimento della stazione prosegue. Dunque il Governo prova di voler riprendere e svolgere quella sistemazione di grandi centri ferroviari che durante tutto il ventennio dal 1885 al 1905 era rimasta in sospeso per mancanza di fondi per spese patrimoniali. Alle raccomandazioni or ricordate mi permetto di aggiungerne una per la stazione di Bologna, che è d'interesse sommo per la circolazione generale; Bologna è uno dei centri ferroviari più difficili e più densi di treni: la stazione di Bologna non potè essere migliorata, parlo del servizio viaggiatori prima della guerra perchè il miglioramento del servizio viaggiatori esigeva che innanzi tutto fosse trasportata in altra località l'officina veicoli laterale alla tettoia. Si dovette perciò provvedere alla costruzione di una nuova officina per demolire la vecchia e così poter dare ai marciapiedi quella larghezza che è necessaria alla costruzione di sottopassaggi per ragioni di sicurezza dei viaggiatori. Ricordo che quando ero allievo ingegnere feci un viaggio in Germania e rimasi molto stupito nell'apprendere che il Distretto di polizia avesse imposto alle amministrazioni ferroviarie anche di Stato di costruire in parecchie stazioni, che io visitavo, la costruzione di sottopassaggi per evitare il ripetersi di massacri di passeggeri, dovuti alla esistenza di attraversamenti a livello.

Io non domando che dall'interno del Governo partano di queste ingiunzioni perchè confido che l'amministrazione provvedi al più presto. Certo si è che la stazione di Bologna si trova in situazione di evidente e continuo pericolo a causa della densità del movimento di treni e per l'insufficienza degli spazi nei quali i passeggeri si muovono: i viaggiatori abituali si saranno forse abituati a questo stato di cose. Io temo che un giorno o l'altro possa avvenire

qualche grave disgrazia: ed allora noi saremo tutti in colpa per aver lasciato sussistere l'attuale pericolosa situazione.

Ho creduto doveroso di accennare a Bologna anche per dimostrare che non dimentico la città dove ho compiuto parte dei miei studi ed alla quale sono legato da riconoscenza.

Dopo quanto ho detto mi permetto di aggiungere che non ritengo fuor di luogo ricordare come ormai si compiono venti anni da che le ferrovie sono passate allo Stato. In questi venti anni il personale delle ferrovie ha avuto tre campagne da sostenere. Innanzi tutto la campagna di formazione durante i primi anni, in cui il traffico crebbe di un terzo rispetto a quello che era toccato alle società di servire: il personale combattè con sacrificio e senza i mezzi necessari, che vennero dopo, vinse. Le grandi manovre dell'agosto 1907 furono fatte in misura così larga come mai per il passato si erano potute compiere. La campagna autunnale vinicola e la campagna autunnale di carico ai porti si poterono svolgere senza un lamentato.

Venne poi la seconda campagna, quella della guerra, che tutti ricordano e lodarono. Infine si ebbe la terza, contro il disavanzo. Il Commissario ha avuto coraggio ed ha fatto più di quello che noi potevamo sperare; ha affrontato gravi responsabilità, ed ha avuto anche la gloria di legare il suo nome ad una sistemazione. È stato felice nella scelta dei suoi diretti collaboratori. Ma non soltanto quelli che stavano vicino a lui hanno utilmente operato, anche il personale lontano, anche il più umile, qualche cosa ha fatto volenterosamente prestandosi ad attuare l'opera del Commissario.

Tutte le buone energie latenti sono state risvegliate e valorizzate: i capi ottengono molto di più elevando il morale dei dipendenti che non deprimendolo con durezza non giustificata.

Nel constatare il successo ottenuto debellando il deficit faremo bene a riconoscere che tale risultato è pure dovuto al buon volere della massa la quale nel passato vedendosi debole di fronte agli agitatori e, non appoggiata dal Governo, si lasciava trascinare ad atti che abbiamo giustamente deplorati. E, poichè io, nell'aprile 1921, ho creduto mio dovere pronunciare parole, che qualcuno disse troppo dure, all'indirizzo dei ferrovieri per tutto quello che

di male avevano fatto e stavano facendo, in questo momento credo dover riconoscere come l'opera loro abbia agevolata quella del Commissario e dover dire che sulle loro prestazioni volenterose noi tutti contiamo, perchè sia agevolata quella del ministro Ciano, il quale come uomo valoroso è stato lodato in quest'aula, ma deve essere anche elogiato per l'opera fin qui svolta e per la fiducia che ha saputo ispirare a tutto il personale come uomo di cuore e come uomo giusto che non viene meno a quella fermezza che la sua alta carica richiede.

Ora il personale ferroviario volenteroso vuole soprattutto la giustizia e vuole anche l'appoggio del Governo per poter compiere indisturbato il suo dovere.

Io credo che questo appoggio non gli mancherà e così potrà continuare a fare un buon servizio e mantenersi disciplinato! (*Applausi e congratulazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Onorevoli senatori, ringrazio gli oratori che hanno voluto interloquire nella discussione del bilancio del Ministero affidato alle mie cure e ringrazio particolarmente quelli che hanno voluto fare delle osservazioni sui servizi a me affidati e pormi in condizione di poter perfezionare i tre rami dell'amministrazione del Ministero delle comunicazioni. Esprimo a tutti la gratitudine dei miei predecessori e mia per le parole di lode dette in quest'aula per i risultati conseguiti nella disciplina e nell'economia dei servizi.

Per quanto riguarda l'amministrazione ferroviaria confermai alla Camera dei deputati la previsione del pareggio per l'esercizio in corso e scagionai l'amministrazione dalle infondate critiche, che in alcune correnti della pubblica opinione miravano a far già apparire come fittizio questo cospicuo progresso.

Oggi i risultati, più facilmente accertabili, dei primi sei mesi dell'esercizio ci dicono che il meraviglioso, incessante progresso dei traffici assicura maggiormente le previsioni fatte.

Il Senato apprenderà con piacere che, nel periodo dal luglio al dicembre 1924, il traffico delle merci, valutato in base al peso delle spedizioni avvenute, ha superato i 32 milioni di

tonnellate, segnando un incremento pari al 19,2 per cento rispetto all'uguale semestre dell'anno precedente e che la precorrenza dei treni viaggiatori è, dal 1° gennaio del corrente anno, salita a 206 mila treni-chilometri, con l'aumento del 14,5 per cento rispetto al 1° gennaio 1924. Anche i prodotti rispecchiano questo progresso, poichè per le merci accusano nel semestre stesso non influenzato da sostanziali aumenti di tariffe - un maggiore gettito del 18 per cento, mentre per i viaggiatori gli aumenti stessi hanno dato nel bimestre novembre-dicembre (che è il solo a tale effetto paragonabile, date le variazioni intervenute nelle relative tariffe) un aumento del 10 per cento.

Sono lieto di poter comunicare che complessivamente il maggior gettito dei prodotti del traffico, che nel bilancio di previsione, ora presentato alla vostra approvazione, venne a suo tempo indicato nella cifra di 192 milioni per tutto l'esercizio, ha già, secondo le cifre accertate nei primi sei mesi, superato i 250 milioni. (*Approvazioni*).

Siamo già dunque, in un solo semestre, di circa 60 milioni al disopra della previsione annuale.

D'altra parte uno dei maggiori titoli di spesa, quello per le paghe ordinarie e le competenze accessorie al personale, non si è discostato, nel primo semestre, dai limiti delle previsioni, nonostante che l'aumentato traffico ne potesse anche giustificare l'aumento. Ciò rileva una logica utilizzazione del personale e, da parte di questo, un elevato sentimento del dovere che si traduce in un miglior rendimento.

Per un altro forte capitolo di spesa, quello del combustibile, possiamo sempre contare, come dissi alla Camera dei deputati, e, nonostante il rincrudimento dei cambi e l'aumento del traffico, su una notevole economia rispetto alle previsioni, basata sul minor consumo unitario e sulla diminuzione di prezzo.

Di fronte ai rilevanti benefici di queste maggiori entrate e minori spese vi è l'aumento, che ho già illustrato alla Camera, di 110 milioni nel contributo dell'amministrazione al fondo pensioni. Questo aumento, ripeto, è reso necessario non già dai maggiori pagamenti al personale esonerato - dei quali si era già tenuto conto nella cifra prima preventivata - ma dal nuovo sistema adottato in virtù del Regio de-

creto n. 498 del 23 marzo 1924, allo scopo di regolare il contributo stesso in modo più rispondente alle reali necessità presenti e future di quel fondo, in sostituzione del sistema di integrazione con rateazione ventennale, di cui al precedente decreto N. 2054 del 10 settembre 1923.

Spiacemi, e lo dico per incidenza, dover constatare che su questo tema delle pensioni, nonostante i chiarimenti dati, vi è ancora — non certamente in quest'Aula — molta incomprendimento. Io mi auguro che le nuove autorevoli delucidazioni contenute nella pregevole relazione dell'onorevole senatore Riccardo Bianchi, e la minuta disamina fatta con particolare competenza dal senatore Rava sull'argomento, valgano a convincere che in questa materia l'Amministrazione, lungi dall'occultare alcun onere, abbia voluto invece impostare le spese totali delle pensioni nella loro più schietta e reale portata...

RAVA. Questo dissi.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. ... correggendo le precedenti disposizioni legislative, che permettevano di diluirne gli oneri in molti esercizi.

Io devo un chiarimento all'onorevole relatore senatore Bianchi per quanto riguarda l'importo delle indennità di buonuscita al personale esonerato, gravanti sul capitolo « degli assegni e delle indennità diverse al personale ».

Anche tale importo non è stato ripartito sui futuri esercizi, ma è stato posto senz'altro a carico di ciascuno degli esercizi in cui si sono verificate le liquidazioni delle buone uscite. Precisamente nel 1923-24, sul totale di 117 milioni portato dall'accennato capitolo, si sono spesi 105 milioni per dette buonuscite: e nei primi cinque mesi dell'esercizio in corso la somma pagata a quel titolo ammonta a due milioni e ottocento mila lire, perchè questo onere è ormai pressochè esaurito.

Assicuro l'onorevole Rava che l'opera di previdenza è in condizioni di potere, con i suoi mezzi ordinari, continuare a far fronte agli impegni derivanti dal suo statuto istituzionale, e cogli avanzi che già si realizzano, potrà, in pochi anni, reintegrare l'Amministrazione del debito verso di essa contratto per le straordinarie indennità pagate per anticipati licenziamenti.

Riprendendo l'analisi delle spese, parlerò specialmente di quelle per la manutenzione delle linee e del materiale rotabile, sia perchè esse formano oggetto da parte dell'onorevole relatore di un particolare esame scientifico, che richiede da me qualche chiarimento, sia perchè anche su questa materia alcuni critici continuano ad affermare cose inesatte.

La spesa di milioni 621, preventivata per la manutenzione dei rotabili, rappresenta il 17 per cento dei prodotti del traffico (mentre l'assegno minimo di legge sarebbe del 9 per cento), e ragguagliata ad asse-chilometro è, come dice l'onorevole relatore, sette volte e mezzo superiore a quella dell'anteguerra, cioè maggiore di quel che sarebbe giustificato dall'aumento del costo dei materiali e della mano d'opera nelle condizioni attuali.

Dalla relazione annuale dell'esercizio 1923-24 risulta infatti che le percentuali del materiale in riparazione alla fine dell'esercizio erano poco lontane da quelle dell'anteguerra, e che durante l'esercizio stesso diminuirono considerevolmente. Da questo si deduce che lo stato di manutenzione del parco, attraverso gli sforzi compiuti, è già ricondotto press'a poco alla normalità.

Sulla manutenzione ordinaria delle linee osserva l'onorevole relatore che lo stanziamento di milioni 129 andrebbe aumentato di milioni 10, sembrandogli troppo scarsa la quota destinata alle traverse in proporzione di quella dell'anno precedente. Rassiccuro su questo punto il senatore Bianchi, poichè nel corrente esercizio la spesa effettiva per le traverse, e cioè 20 milioni sopra un totale di 41, risulta già proporzionalmente superiore a quella dell'esercizio precedente. Va del resto notato che il costo delle traverse è ora tre volte e mezzo quello dell'anteguerra, mentre il costo delle altre materie che influiscono sulle restanti spese di manutenzione, è aumentato in misura da 5 a 7 volte.

Comunque, è mio intendimento di non porre limitazioni di sorta al Servizio tecnico che attende alla buona conservazione della linea, affinchè possa essere integralmente soddisfatto il fabbisogno, che a giudizio dei tecnici serve a garantire la sicurezza dell'esercizio.

In quanto allo stato generale di conservazione delle linee e dell'armamento debbo con-

fermare, basandomi anche sulla relazione del 23 24, che esso è pienamente normale.

Per quanto riguarda il rinnovamento del materiale rotabile debbo comunicare all'onorevole relatore che il fondo relativo non aveva residui al 30 giugno 1924 perchè la somma destinata al rinnovamento è stata in ogni esercizio integralmente utilizzata per l'acquisto di nuovi rotabili, in aumento ai fondi forniti dal Tesoro.

Quanto all'insufficienza della quota stabilita dalla legge 1909, e cioè il 2,50 per cento del prodotto del traffico, convengo col senatore Bianchi che essa debba negli esercizi futuri essere attentamente riesaminata. Ciò formerà oggetto quanto prima d'indagine concreta: ma quello che più preme oggi è la questione, così ben trattata dall'onorevole relatore nella sua alta competenza e richiamata anche dall'onorevole Rava, di una razionale assegnazione, da parte del Tesoro dei fondi per gli aumenti patrimoniali: fondi che sono necessari sia per nuovi acquisti di materiale rotabile, sia per nuovi impianti fissi sulle linee e nelle stazioni, allo scopo di poter guardare con tranquilla sicurezza nel prossimo avvenire, dinanzi al superbo ed insperato sviluppo dei traffici.

A rilevanti ordinazioni di materiale rotabile ho già provveduto d'accordo col collega delle Finanze, ed altre sono in corso; ma la questione va organicamente risolta a mezzo di un provvedimento legislativo, di cui sto elaborando il testo.

Convengo col senatore Bianchi che le spese pel raddoppio di binari dovrebbero in parte essere a carico dei fondi per la costruzione delle nuove linee e l'assicuro che l'amministrazione ferroviaria ha un programma decennale degli acquisti e dei lavori in conto patrimoniale.

Venendo infine a parlare del rinnovamento della parte metallica dell'armamento devo osservare che il relativo fondo è destinato in primo luogo ai ricambi che si rendono necessari saltuariamente ed a quelli dei tratti di binari che giungono al loro limite di logoramento, ai quali accenna l'onorevole relatore, e che rivestono evidente carattere d'improvvisabile necessità: in secondo luogo ai così detti ricambi anticipati, ossia a quelli che si fanno principalmente per ricavare rotaie usate da

impiegarsi negli ampliamenti di stazioni in relazione ai fondi per gli aumenti patrimoniali, oppure per sostituire rotaie ancora in buono stato con altre più resistenti, le quali consentano la circolazione di convogli più celeri e più pesanti.

Ora come disponibilità di fondi per il rinnovamento durante l'esercizio 1924-25 si può contare, oltrechè sui 32,6 milioni, che rappresentano esclusivamente l'assegno minimo di legge, anche sul residuo degli stanziamenti precedenti (milioni 20,3) e su un importo di circa 5 milioni provenienti dai materiali di ricavo, cioè su un totale di milioni 57,9 che è assai prossimo alla cifra determinata per altra via dall'onor. Bianchi.

Pel venturo esercizio 1925-26 si provvederà ad aumentare convenientemente lo stanziamento. Convengo poi con l'onorevole relatore che non sia più necessario tenere distinto il fondo per riparare i danni dovuti a forza maggiore, e disporre in conseguenza che esso vada fuso con quello della manutenzione ordinaria.

In quanto al desiderio espresso dall'onorevole relatore, che siano tenuti separati in bilancio gli elementi delle entrate e delle spese relative ad alcuni gruppi di linee, dirò che per quanto siano stati soppressi, per uniformità di criteri, gli appositi capitoli di bilancio destinati alle linee sarde, tuttavia gli elementi relativi a quelle entrate e spese continuano ad essere tenuti in evidenza a scopo statistico.

I dati delle linee sicule appartenenti alla rete principale non furono mai tenuti distinti, ed il farlo presenterebbe serie difficoltà e richiederebbe molto lavoro: difficoltà e lavoro, che sarebbero poi tanto maggiori se si dovessero tenere separate contabilmente per la rete continentale le entrate e le spese delle linee meridionali da quelle settentrionali.

Del resto maggiormente interesserebbe, io credo, l'analisi di ciò che costano come esercizio e di quello che rendono le singole linee. A questo riguardo mi riprometto di far riprendere gli studi già iniziati, nell'intento di riuscire ad ottenere tali dati nella maniera praticamente più esatta possibile, poichè nulla voglio trascurare che valga, anche nel campo statistico, a segnare un progresso dell'amministrazione affidata alle mie cure.

L'onor. Nuvoloni ha richiamato la mia atten-

zione sulle condizioni della linea Ventimiglia-Genova in ordine al suo raddoppio, alla elettrificazione da Savona a Ventimiglia e sulla concorrenza dei treni.

L'onor. Nuvoloni conosce perfettamente che nella breve lunghezza della linea, 151 chilometri, vi sono 38 stazioni intermedie e che 17 di esse sono di importanza tale da dover essere servite anche da treni diretti, che impiegano da 4 ore e 10 minuti a 4 ore e 20 minuti. Così cospicuo numero di fermate non solo se sia anche opera della attività politica dell'onorevole Nuvoloni!

NUVOLONI. Al momento no. (*Si veda*).

MUSSOLINI, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri*. Quando era deputato.

NUVOLONI. In passato può essere.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Il trasporto dei fiori poi è particolarmente curato con servizio di treni diretti. I giusti desideri dell'Onorevole Nuvoloni formano ad ogni modo oggetto di lavoro e di studio da parte della direzione delle ferrovie, che dalla sistemazione definitiva della linea di Ventimiglia, mediante il raddoppio completo e l'elettrificazione, si ripromette un notevole miglioramento nell'esercizio ora faticosissimo. Così pure merita considerazione la elettrificazione della linea Ventimiglia-Cuneo, che sarà esaminata e tenuta presente dagli organi competenti della amministrazione ferroviaria senza però nascondersi le difficoltà ancora da superarsi per la costruzione del tratto afferente al territorio francese.

All'Onorevole senatore Frola mi è grato ripetere che è già stato provveduto per la sistemazione definitiva del sistema ferroviario dello importante centro di Torino.

Per quanto riguarda poi il completamento della San Giuseppe-Vado e la costruzione della linea Garessio-Imperia, richiesta dal senatore Nuvoloni, trattasi - come già ha detto l'Onorevole Senatore Bianchi - di materia di competenza del ministro dei lavori pubblici, al quale farò presente le sollecitazioni avute.

L'onorevole senatore Soderini ha riportato la voce di 37 mila ferrovieri autentici esonerati, che sarebbero stati sostituiti con 35 mila avventizi. L'onorevole Senatore Bianchi ha già dato illustrazioni a questo riguardo: io posso dare delle cifre più esatte. La situazione del personale al 30 giugno 1922 era la seguente:

agenti in servizio 226,907, di cui 66,386 avventizi, nella quasi totalità non licenziabili per esplicite disposizioni di Governo. Al primo gennaio del 1925, su 176,150 agenti in servizio non si hanno che 5,700 avventizi.

Gli esoneri colpirono il personale di ruolo come quello avventizio e la riduzione di ben 50 mila agenti dimostra che non si può certo parlare di sostituzione, perchè nuove assunzioni non ne furono fatte.

Circa la percorrenza dei treni diretti fra Ancona e Roma, essa è all'incirca quella dell'anteguerra: da 6 ore e 25 minuti a 7 ore e 15; un solo treno, il 78, accelerato notturno, ha percorrenza di 8 ore e 10 minuti. Sarà cura della amministrazione di vigilare sugli altri rilievi di dettaglio segnalati dal senatore Soderini.

Esaminiamo adesso il bilancio di previsione dell'amministrazione postale e telegrafica per l'esercizio 1924-25.

L'onorevole relatore nota un aumento nelle spese riguardanti il personale e ne spiega anche le ragioni. È da tener presente infatti che alla cifra delle spese per il personale che figurano nell'esercizio passato, si è contabilmente aggiunta quella relativa al personale delle nuove provincie, che invece nella previsione 1923-24 era conglobata in un capitolo unico per tutti i servizi. Trattasi di retribuzioni interessanti altri 4639 funzionari con una spesa di circa 17 milioni. Inoltre l'applicazione del Regio decreto n. 2395 comune a tutte le amministrazioni dello Stato ha portato un naturale aumento della media degli stipendi ed una conseguente maggiore spesa.

Circa il debito vitalizio, occorre notare che l'applicazione dei Regi decreti n. 87 e n. 153 ha dato luogo all'esonero di 3029 funzionari ed agenti che in parte avevano raggiunto o il limite di età o quelli di servizio. Dunque la elevata spesa ha tratto origine da questo motivo. Le economie derivanti da questi esoneri nella somma stanziata per gli stipendi, è stata assorbita dagli aumenti sopraccennati.

L'onorevole relatore ha portato poi il suo esame sulle spese straordinarie, preoccupandosi della manutenzione delle linee del rinnovo degli impianti elettrici. La diminuzione di 35 milioni è la risultante di un minor fabbisogno relativo ai capitoli per l'esercizio dei telefoni, in

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 FEBBRAIO 1925

seguito al rinvio delle grandi trasformazioni di linee telefoniche urbane ed interurbane, come pure a quelli relativi ai lavori dipendenti dalla elettrificazione delle ferrovie, che, in parte, sono stati rimandati a successivi esercizi in modo che procedano di pari passo con la parte ferroviaria.

Posso quindi assicurare l'onorevole relatore che la diminuzione da lui rilevata non andrà a scapito dei servizi.

Mi è gradito comunicare al Senato che gli accertamenti contabili fatti nei primi sette mesi dell'esercizio, confermano la previsione del pareggio e del lieve avanzo già preventivato sul bilancio dell'azienda postelegrafonica.

L'onorevole relatore nell'ultima parte della sua relazione sintetizza rapidamente e chiaramente lo stato attuale della questione telefonica. Può essere opportuno riassumere qui la opera svolta dal Governo nei riguardi degli studi e delle deliberazioni adottate per la cessione dei servizi telefonici all'industria privata: tantopiù che la presente discussione avviene a pochi giorni di distanza dalle comunicazioni ufficiali diramate al paese circa l'aggiudicazione degli impianti stessi, e che l'argomento è stato ieri trattato dall'on. senatore Soderini.

L'onorevole Soderini nel mentre approva il concetto della pluralità delle concessioni adottate dal Governo ha manifestato la preoccupazione che possa verificarsi un accordo tra le varie società aggiudicatrici delle zone telefoniche per costituire un monopolio di fatto e conseguentemente elevare a proprio arbitrio le tariffe telefoniche.

Rassicuro l'onorevole Soderini su tale punto, che riconosco di una importanza vitale data la necessità per lo Stato di tutelare nel miglior modo possibile gli interessi degli utenti anche in regime di gestione sociale, informandolo che lo schema di convenzione predisposto, fa obbligo, tra l'altro, alle società concessionarie di mantenere nel primo triennio tariffe non superiori a quelle oggi vigenti. Sono lieto anzi di confermare quanto già dissi ieri, e cioè che tutte le società aggiudicatrici hanno dichiarato di essere disposte ad effettuare riduzioni di tariffe a favore di alcune categorie di utenti.

Chiamato alla direzione del dicastero delle poste ritenni opportuno procedere alla nomina di una Commissione per la revisione dello

schema di capitolato concretato dal mio predecessore. Il nuovo capitolato sottoposto ad un accurato esame da parte del comitato dei ministri, delegato all'uopo, ebbe anche il benestare del Consiglio di Stato e della Regia Avvocatura Erariale.

Indette le gare nel settembre ultimo scorso, le offerte pervenute vennero diligentemente esaminate da una Commissione Reale presieduta dal senatore Garbasso e composta, oltreché di valenti tecnici, di autorevoli membri dell'altro ramo del Parlamento. Le unanimesi conclusioni della predetta Commissione furono pienamente accolte dal Comitato dei ministri incaricato di deliberare sull'argomento. Si procede ora alla stipulazione degli atti definitivi in base al capitolato e perciò è stata nominata una speciale Commissione, presieduta dal senatore De Vito, il quale porterà certo nella rapida definizione della pratica la sua personale esperienza e competenza, mentre parallelamente sono assistito dalla consulenza tecnica dell'onorevole senatore Mengarini.

Confermo qui quanto già dissi alla Camera dei deputati e sono lieto di avere in ciò anche il consenso dell'onorevole relatore di questa Alta assemblea, e cioè che quanto prima sarà presentato un disegno di legge per la riforma dell'Amministrazione postale e telegrafica nel senso da tutti suggerito concordemente, cioè di dare all'azienda ordinamento più conforme al suo carattere industriale, conferendole la necessaria autonomia (*Benissimo*).

Per quanto riguarda i voti manifestati dall'onorevole Commissione di finanze debbo comunicare quanto segue: per l'avviamento dei dispacci postali per l'estero si preferiscono di massima i piroscafi italiani ogni qualvolta sia possibile. In particolare i dispacci diretti agli Stati del Sud America vengono sempre consegnati ai piroscafi italiani ad eccezione fatta per le consegne a piroscafi inglesi per la via di Lisbona, quando non vi sono piroscafi italiani in partenza. Così pure devono eccettuarsi i dispacci diretti agli Stati sulla costa del Pacifico, Perù, Equatore e Columbia occidentale, dove non approdano regolarmente piroscafi italiani e per i quali quindi è giuocoforza servirsi della via degli Stati Uniti d'America.

La liquidazione degli indennizzi dovuti per manomissione o perdita di pacchi postali nei

rapporti con l'estero, avviene necessariamente a sensibile distanza dalla data del reclamo, perchè richiede lunghe ricerche presso i servizi esteri. Pur tuttavia a questo riguardo, sia per i pacchi diretti all'estero, come per quelli diretti all'interno, il Ministero non ha mancato di richiamare l'attenzione delle Direzioni per una assidua vigilanza sulla trattazione dei reclami, in modo che essi possano essere definiti nel più breve tempo possibile.

Lo sfruttamento della pubblicità commerciale da parte delle pubbliche amministrazioni e specialmente di quella delle poste, non è una cosa nuova. La pratica però ha dimostrato che agli inconvenienti derivanti da tale forma di *reclame*, specialmente sui valori ed effetti postali, non corrispondono i vantaggi che l'amministrazione si riprometteva di raggiungere (*benissimo*) ed attualmente la questione è stata ripresa in attento esame anche per evitare che talune forme di questa *reclame* degenerino in modo tale da compromettere la dignità dell'amministrazione. (*Vivissime approvazioni*).

Assicuro poi l'onorevole senatore Valenzani relativamente ai francobolli commemorativi, che non ho nessuna colpa al riguardo e che i suoi voti sono completamente accettati.

All'onorevole senatore Rava devo varie risposte: circa le casse postali di risparmio alle quali si riconosce di aver raggiunto una estensione non preveduta dai fondatori, può assicurarsi che il loro incremento è tuttora progressivo. Infatti, mentre il complessivo credito dei correntisti toccò al 1° gennaio 1923 la somma di 8 miliardi e 700 milioni, raggiunse al 1° gennaio 1924 quella di 8 miliardi e 800 milioni ed è ascesa al 1° gennaio 1925 a 9 miliardi e 700 milioni. (*Benissimo*). Tale progresso è stato incoraggiato da varie provvidenze del Governo nazionale e se ne citano le principali di cui non può sfuggire la importanza:

L'elevazione del limite fruttifero dei depositi degli italiani residenti all'estero da lire 10 mila a lire 50 mila.

L'elevazione del limite fruttifero dei depositi dei residenti in Italia da lire 10.000 a lire 20.000, la istituzione di premi a sorteggio annuale a favore dei correntisti per un importo di lire 4.000.000, la istituzione di premi per i ricevitori benemeriti della propaganda

in favore del risparmio per l'importo di circa mezzo milione annuo.

Quanto al numero delle ricevitorie, posso assicurare l'onorevole Rava che ogni nuova istituzione è disposta solo nei casi di dimostrata necessità, e che anzi in attuazione di un piano organico già da tempo stabilito, l'amministrazione provvede alla soppressione e trasformazione delle ricevitorie passive. Per quel che riguarda la tariffa delle cartoline postali, dichiaro che non è nostra intenzione ritornare al vecchio sistema.

RAVA. Ma c'è la legge nell'ordine del giorno!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Credo che sarà meglio di parlarne subito, se no dovremo parlarne quando viene in discussione la conversione in legge. Dopo un ponderato esame statistico di un quadrimestre, non ritengo opportuno, per ragioni di bilancio, ripristinare la vecchia tariffa, perchè ne deriverebbe un minore introito di 5 milioni e mezzo all'anno. Il numero mensile delle cartoline postali da 30 centesimi vendute era di circa 6 milioni. Allorchè venne applicata la nuova disposizione del mio predecessore, scese nel quadrimestre a 4 milioni e 500 mila, con una perdita da parte dell'amministrazione postale di 450 mila lire al mese. Non siamo in tempi di larghezza. Del resto è tenuta in calcolo la vendita dei francobolli da 5, da 10 e da 15 centesimi.

RAVA. Ringrazio, perchè non era mai stato detto con tanta precisione.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Riferibilmente alla corrispondenza che perviene a Genova per mezzo dei transatlantici della Marina mercantile posso anche assicurarlo che, come è dovere e tradizione della posta, non si manca di provvedere al suo inoltro con tutti i mezzi più utili. Quanto però alla bollatura è da osservare che parte di tale corrispondenza perviene in quel porto in transito compresa in pieghi a sacchi chiusi diretti ad altre destinazioni. Per questa parte non è evidentemente possibile all'Ufficio di Genova-porto di provvedere alla bollatura che invece viene regolarmente eseguita dagli uffici di destinazione.

La questione sollevata dal senatore Battaglieri circa gli edifici postali e telegrafici merita più attento esame perchè ad essa è intimamente connesso l'andamento del servizio e il maggior rendimento del personale. L'ammi-

nistrazione ha in animo di dotare di appositi edifici tutte le città capoluogo di provincia che ancora ne sono prive, e confida di potere gradualmente ottenere i fondi necessari per espletare tale programma. Tali fondi assommano a circa 100 milioni.

Le somme occorrenti invece al completamento degli edifici in corso di costruzione, sono da tempo accantonate e sono stanziati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici. L'Amministrazione postale e telegrafica non trasalascia di rivolgere a quel Ministero le più vive e insistenti premure perchè i lavori iniziati siano al più presto condotti a termine e confido che le costruzioni iniziate possano essere prontamente ultimate in modo da costituire sedi adatte e decorose con grande vantaggio del regolare andamento dei servizi. Assicuro inoltre gli onorevoli senatori che è mia cura di far sì che a mano a mano siano migliorate le condizioni degli edifici pubblici postali, e si saranno accorti che qui, in questa stessa Roma, nell'Ufficio principale a S. Silvestro già è stato cambiato radicalmente l'aspetto esterno ed interno del fabbricato.

Prima di lasciare l'argomento postale, debbo comunicare al Senato una primizia, e la primizia è questa: « La Regia nave " Città di Milano " ha alle ore 14,30 di oggi compiuta la posa del cavo telegrafico tra Porto d'Anzio e Malaga ».

Per modo che il cavo telegrafico che unisce l'Italia a New York è un fatto compiuto, (*viri applausi*) e fra poco sarà aperto all'esercizio pubblico.

Chiedo venia al Senato se mi dilungo; ma gli argomenti sono molti ed il bilancio è vasto.

Passo infine a parlare della Marina mercantile.

A parte gli impegni per residui dei provvedimenti anteriori, il regime della marina mercantile è fondato, per quanto riguarda le costruzioni navali, sul decreto 1° febbraio 1923, e, per quanto riguarda le linee di navigazione su convenzioni provvisorie, che saranno tra breve sostituite da convenzioni definitive. Circa le costruzioni navali, su cui oltre l'onorevole Relatore si è più specialmente soffermato l'onorevole Sechi, mi è gradito di rilevare che il decreto primo febbraio 1923 ha raggiunto i suoi due scopi essenziali, quello di ravvivare

il ritmo delle costruzioni, che si erano pressochè arrestate, e quello di incoraggiare la produzione di navi di tipo moderno, che costano di più ma che incontrano minori spese di esercizio, e attraggono, per i loro ottimi requisiti, maggior copia di traffici. Che questi due scopi siano stati finora raggiunti è dimostrato dalle seguenti cifre. Mentre nel 1922 molte costruzioni nei cantieri navali erano abbandonate e sospese, nel 1923 si proseguirono i lavori iniziati per 65 mila tonnellate di stazza lorda, si impostarono sette piroscafi per 30 mila tonnellate di stazza lorda, e nel 24 altri 20 piroscafi per 142,600 tonnellate; di altri tre piroscafi per 59 mila tonnellate, verso la fine dell'anno si è dichiarata la costruzione. Nelle nuove costruzioni hanno parte ragguardevole tipi moderni di naviglio e si afferma la moto nave che, apparsa nei cantieri nazionali col varo di due moto-cisterne per 11,400 tonnellate avvenuto nel 1923 ha segnato nel 24 quattro moto navi varate per 21,090 tonnellate, e 11 moto navi in costruzione, al 31 dicembre 1924, per 76,880 tonnellate. Nè il risveglio delle costruzioni si è limitato a navi di modesta portata. Io posso con soddisfazione affermare che gli scopi che mi ero prefisso, allorchè sottoposi al governo l'approvazione del decreto 1° febbraio 1923, sono stati completamente raggiunti, perchè l'Italia è indubbiamente, in fatto di costruzioni navali, al terzo posto fra tutte le nazioni del mondo. Quanto al futuro regime delle costruzioni navali assicuro l'onorevole Sechi che il Senato avrà modo di occuparsene in tempo, e non mancheranno, occorrendo, altre misure integrative di quelle già previste dallo stesso decreto.

Il risveglio delle costruzioni non sarebbe per sè stesso benefico se ad esso non corrispondesse il risveglio dei traffici.

Ora l'attività dei nostri porti ci dà a questo riguardo delle cifre confortanti a cui concorre quella esportazione che è indice sicuro della rinsaldata virtù di lavoro della nazione. Mentre il movimento delle merci imbarcate e sbarcate in Italia era sceso nel 21 a 20 milioni di tonnellate, per riprendere a 26 milioni nel 1923, nel decorso anno 1924 ha superato i 30 milioni. Alla attività dei porti nazionali del 24 la bandiera estera ha partecipato con 13 milioni e mezzo di tonnellate, la bandiera na-

zionale con oltre 16 milioni e mezzo di tonnellate, con la rispettiva percentuale del 44,5 per cento e del 55,5 per cento. Che la nostra marina abbia oggi modo di sostenere la concorrenza internazionale, è dimostrato dalla costante diminuzione dei piroscafi nazionali in disarmo per ragioni economiche, che al dicembre del 1924 erano solo 19 piroscafi per 52 mila e 760 tonnellate di stazza lorda, mentre al primo gennaio 23 raggiungevano la cospicua cifra di 472 mila tonnellate. Nel suo complesso quindi la marina mercantile non è rimasta estranea al promettente risorgere di ogni attività nazionale. Ciò non significa che nuovi provvedimenti non debbano essere escogitati per promuovere sempre più le iniziative marine. Assicuro l'onorevole Sechi che io, sincero fautore della protezione indiretta, mi sto intensamente occupando delle questioni da lui accennate, di quella ormai annosa del credito navale e di quella degli sgravi fiscali.

Riferendomi più in particolare alla marina sovvenzionata debbo rilevare il notevole lavoro compiuto dalla Commissione Reale presieduta dal senatore Orlando. Seguendo un concetto già da me delineato nelle convenzioni provvisorie e nello stesso decreto di costituzione della Commissione circa la distribuzione dei servizi in indispensabili ed utili, la Commissione mi presentò una elaborata proposta per i primi e sta ora per esaurire il suo compito per i secondi.

I nuovi servizi cominceranno a funzionare con il 1° luglio 1925: essi sono in corso di aggiudicazione e la loro sistemazione sarà presto resa di pubblica ragione. Le proposte presentate dal senatore Orlando quale presidente della Commissione Reale sono state tenute a base per i nuovi servizi, con opportuni temperamenti per tutelare i legittimi interessi dei naviganti, compresi i licenziati, per migliorare comunicazioni della più alta importanza per la nostra convivenza civile, per ringiovanire il materiale nautico che per 80,000 tonnellate sarà di nuova costruzione.

Posso assicurare gli onorevoli Rava, Mosconi, Sechi e Marcello che non è trascurato l'Adriatico, nè la Sardegna, nè la Sicilia. Nè sarà trascurata la patriottica città di Venezia.

Affinchè il Governo resistesse a nuove domande, l'onorevole relatore ha voluto ricordare che la marina sovvenzionata assume solo il

5 per cento dei nostri traffici portuali, mentre il resto è assunto dalla marina libera. A questa affermazione, ormai da lungo tempo ripetuta, non ha fatto buon viso l'onorevole Sechi. Ma io gli dirò che essa può avvicinarsi ad una certa esattezza, quando sia presa in senso assoluto e riferita al traffico delle merci di qualunque natura, provenienza e destinazione. Ma può indurre in grave errore, ove la piccola percentuale si volesse considerare come indice della attività della marina sovvenzionata. La marina sovvenzionata comprende le linee indispensabili, cioè quelle comunicazioni che rispondono ai bisogni imprescindibili del nostro paese e che lo Stato pertanto non potrebbe abbandonare a se stessi senza dar luogo a gravi perturbamenti economici, sociali e politici. La istituzione di queste linee astrae da qualunque concetto di speculazione, da qualsiasi considerazione di spesa e di rendimento. Queste linee costituiscono dei servizi che come ogni altro servizio di pubblica utilità lo Stato deve assicurare ai cittadini in cambio dei gravami a cui i medesimi sono sottoposti. Dato quindi il loro carattere essenzialmente politico le linee indispensabili non possono confondersi con la marina libera. Un raffronto tra l'azione di quella e di questa non può condurre a deduzioni razionali e comunque non potrebbe mai affermarsi che l'utilità delle linee suddette sia insignificante, come sembrerebbe apparire da quella percentuale del 5 per cento. Basterà accennare che nell'anno 1923 le linee sovvenzionate indispensabili hanno trasportato oltre due milioni di viaggiatori cioè la quasi totalità dei viaggiatori tra il continente, le isole e le colonie...

ORLANDO. I viaggiatori rappresentano l'unica necessità.

CIANO. Escluso dunque queste linee, un confronto con la marina libera deve essere limitato, per quanto riguarda quella sovvenzionata, alle linee che hanno una particolare e diretta influenza sullo sviluppo dell'economia nazionale, a quelle cioè dette « utili » che assumono un carattere essenzialmente commerciale.

Ma bisogna bene intenderci sui termini di questo confronto. Perchè esso sia espressione di verità è necessario che le due parti in esame siano poste su una base analoga.

Innanzitutto, la marina sovvenzionata opera

in poche zone marittime, con azione determinata e circoscritta dagli obblighi assunti verso lo Stato: la marina libera estende la sua attività in tutti i mari con piena libertà di manovra.

In secondo luogo una parte notevolissima dei nostri traffici portuali, oltre la metà, è data dall'importazione di carbone, granaglie, fosfati, nitrati, olii minerali vari, da merci cioè di limitato valore e di grande massa che costituiscono una intensa corrente di traffico da cui non soltanto la marina sovvenzionata, ma tutta la marina internazionale è assente.

Queste due sostanziali differenze sono sufficienti a dimostrare come il confronto non potrebbe avere luogo se non rispetto a quelle zone marittime e a quelle categorie di merci nelle quali operano contemporaneamente la marina libera e la marina sovvenzionata e su questa base il confronto porterebbe a ben altra conclusione e dimostrerebbe i servizi che la marina sovvenzionata rende alla nazione.

L'onorevole Orlando sa che uno dei miei compiti, che credo uno dei miei doveri, fu quello di ridurre le linee sovvenzionate al puro necessario. E questo fu fatto con una convenzione provvisoria che ridusse a meno del 50 per cento gli oneri che lo Stato incontrava per le linee sovvenzionate. Non vorrà certo l'onorevole Orlando credermi uno dei fautori della marina sovvenzionata.

L'onorevole relatore della Commissione di finanze ha giustamente osservato come le spese per la marina mercantile rappresentino una percentuale esigua del bilancio e come questo sia titolo di merito del personale. Debbo aggiungere che al miglior rendimento del personale ha contribuito la riorganizzazione dei servizi, da cui si attendono ancora i migliori effetti non conseguibili che col tempo. L'azione del Governo non si è però limitata al personale statale, ma si è rivolta con varie provvidenze anche alla gente di mare e dei porti, alla quale, mentre ho assicurato una giusta tutela, ho richiesto il ritorno a quella disciplina senza di cui si isterilisce ogni attività. (*Approvazioni*).

La benemerita gente di mare ha trovato nella rinnovata fiducia dell'armamento un rimedio alla crisi della disoccupazione, che gravissima nel 1921 e 1922, si è andata a poco a

poco attenuando, riducendosi a proporzioni così modeste da lasciar adito a sperare che possa, con le nuove costruzioni, definitivamente scomparire.

Può ben essere sicuro l'onorevole Sechi, e con lui il Senato, che non dimentico le prove di patriottismo e di sacrificio date in guerra dagli Stati maggiori e dagli equipaggi della Marina Mercantile, che ho considerato sempre come camerati e annovero fra le forze più vive per l'avvenire della Patria.

I lavoratori dei porti, i quali hanno chiuso da tempo la serie delle agitazioni e degli scioperi, che tanto danno arrecavano alla nostra attività portuale, si apprestano, con nuovo senso di ordine e di disciplina, ad assoggettarsi agli ordinamenti di lavoro che sono in corso di attuazione per i vari porti del Regno. Così per il simultaneo concorso dell'azione di governo, dell'iniziativa dell'armamento e della nuova coscienza delle masse lavoratrici, la Marina Mercantile va riaffermando la sua vitalità e pur, nelle condizioni non ancora completamente riassettate del commercio internazionale, bene adempie alla sua funzione di precipuo fattore dell'Economia Nazionale.

Onorevoli Senatori, nei tre rami dell'Amministrazione affidata alla mie cure si riunisce la quasi totalità dei servizi pubblici statali. È ben nota la degenerazione nella quale erano caduti in un recente passato tali servizi con grave danno del bilancio (circa due miliardi di aggravio annuo) e dell'intera economia nazionale, della quale essi sono strumenti necessari. La cura del Governo ha colmato molte deficienze ed altre, in parte ancora esistenti, ne ha mitigate, giacchè, data la vastità degli organismi alcune di esse non possono rapidamente eliminarsi del tutto. Ma la retta amministrazione di così importanti servizi pubblici, che si basano in gran parte, oltrechè sull'organizzazione tecnica, sul lavoro volenteroso e costante di una cospicua massa di uomini, non può erigersi e sostenersi che sopra una base disciplinare incrollabile (*approvazioni*).

Questa rigida disciplina il Governo nazionale ha voluto e vuole ottenere e mantenere preferibilmente attraverso la spontanea collaborazione dei suoi dipendenti.

Il conforto dell'approvazione dell'alta assemblea per l'opera finora compiuta sarà per tutti

monito e sprone pel raggiungimento della meta prefissa. (*Applausi virissimi, molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Rileggo l'ordine del giorno presentato dal senatore Nuvoloni.

« Il Senato invita il Governo:

1° a rendere a doppio binario la ferrovia litoranea della Liguria occidentale ed a prolungare da Savona fino a Ventimiglia la trazione elettrica dei treni;

2° ad ultimare il tronco ferroviario Ceva-Garessio fino ad Imperia;

3° a provvedere d'accordo colla Francia all'elettrificazione della ferrovia da Ventimiglia a Cuneo in Valle Roja ».

Chiedo all'onorevole ministro delle comunicazioni se lo accetta.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Posso accettarlo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole senatore Nuvoloni se consente che il suo ordine del giorno sia convertito in raccomandazione.

NUVOLONI. Dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro, non posso che trasformare il mio ordine del giorno in raccomandazione.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passeremo ora alla discussione dei capitoli del bilancio.

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

SILI, *segretario*, legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925.

TITOLO I

SPESA ORDINARIA

CATEGORIA I. — SPESE EFFETTIVE.

I. — *Stanziamanti per stipendi, retribuzioni e compensi al personale dei servizi postali ed elettrici.*

1	Personale di ruolo - Stipendi e supplementi di servizio attivo (Spese fisse)	304,000,000	»
2	Avventizi e loro assimilati - Personale con contratto a termine - Retribuzioni di prestazioni temporanee - Retribuzioni ai supplenti presso le direzioni e il Ministero	25,100,000	»
3	Compensi per maggiori prestazioni oltre il normale orario d'ufficio nei servizi esecutivi e per lavori a cottimo	32,000,000	»
4	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	3,700,000	»
5	Compensi per incarichi e studi speciali ad estranei all'Amministrazione	100,000	»
6	Indennità per infortuni sul lavoro agli agenti ed operai postali, telegrafici e telefonici fuori ruolo ad avventizi - Indennizzi per infortuni e danni (Spesa obbligatoria)	190,000	»
7	Indennità per missioni e per visite d'ispezione	10,000,000	»
8	Indennità di tramutamento	450,000	»
9	Spese di medicinali e per visite medico-fiscali	230,000	»
10	Compensi per maneggio di denaro e di valori ai titolari degli uffici di cassa e del vaglia; per traduzioni agli interpreti, per residenza disagiata e malarica e di frontiera	500,000	»
11	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	315,000	»
	<i>Da riportarsi</i>	376,585,000	»

	<i>Riporto</i>	376,585,000 »
12	Spesa per la corresponsione delle somme assicurate a favore delle telefoniste ausiliarie, in caso di morte, di abbandono del servizio e di compiuti periodi decennali e quinquennali e per risoluzione di contratto, a norma del decreto luogotenenziale n. 720 del 27 aprile 1919 (Spesa d'ordine)	120,000 »
13	Spesa per il servizio di recapito dei telegrammi, degli espressi postali e degli avvisi telefonici (Spesa obbligatoria)	14,000,000 »
14	Assegni e indennità per gli addetti ai Gabinetti	90,000 »
15	Spese casuali	60,000 »
16	Sussidio annuo del Ministero delle poste e dei telegrafi all'Istituto nazionale di mutualità e previdenza fra il personale postale, telegrafico e telefonico, con sede in Milano (art. 3 del decreto luogotenenziale 12 giugno 1919, n. 1042)	15,000 »
17	Rimborso alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato della differenza fra il costo dei biglietti a tariffa ordinaria e quello a tariffa differenziale C sui viaggi dei ricevitori postali-telegrafici e loro famiglie	80,000 »
18	Versamento all'Istituto nazionale di mutualità e previdenza fra gli impiegati postelegrafici della metà delle ammende pecuniarie applicate al personale medesimo ed alla Cassa di mutualità fra i ricevitori, della metà delle penali inflitte ai medesimi (Regio decreto 15 luglio 1923, n. 1694)	100,000 »
		391,050,000 »
	<i>Debito vitalizio.</i>	
19	Pensioni ordinarie (Spese fisse)	32,000,000 »
20	Indennità per una sola volta, invece di pensione, a termini degli articoli 3, 4 e 10 del Regio decreto 23 ottobre 1919, n. 1970, sulle pensioni civili, modificati dall'art. 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed assegni congeneri legalmente dovuti (Spesa obbligatoria)	600,000 »
		32,600,000 »
	II. - <i>Stanziamanti propri dei servizi postali.</i>	
	<i>Servizi postali.</i>	
21	Indennità per servizio prestato in tempo di notte	6,100,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	6,100,000 »

		<i>Riparto</i> . . .	6,100,000 »
22	Spese di liti (Spesa obbligatoria)		20,000 »
24	Publicazioni e rilegature per la Biblioteca del Ministero		16,000 »
25	Retribuzioni ordinarie agli agenti rurali (Spese fisse)		20,540,000 »

(a) Il capitolo n. 23 è stato soppresso colla nota di variazioni (stampato n. 11 bis, della Camera dei deputati).

FRACASSI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRACASSI. Mi sia permesso richiamare l'attenzione del Senato sopra il trattamento che lo Stato fa ad una classe numerosa di modestissimi agenti, e cioè ai porta lettere e procaccia rurali. L'onorevole ministro sa quali istanze sono state presentate a lui e con quanto calore siano state raccomandate ed appoggiate. Una Commissione nominata dal ministro ha già preso le sue conclusioni. Io raccomando all'onorevole Ciano di accogliere le conclusioni di quella Commissione, per quanto io le ignori ancora, ma che so riconosce le giuste richieste di un miglioramento. Nè poteva essere altrimenti.

Basta accennare al Senato che questi dipendenti dello Stato ricevono per il loro servizio una retribuzione giornaliera che non arriva a cinque lire al giorno. Ora non c'è in Italia un lavoratore, per quanto incapace, che guadagni così poco. È indispensabile che il Governo dia soddisfazione alle domande di questi agenti.

Il Governo, che giustamente s'intromette tra lavoratori e datori di lavoro, per far elevare secondo equità e giustizia le paghe dei lavoratori, dia esso l'esempio dell'equità quando si tratta di suoi dipendenti.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Io posso assicurare l'on. Fracassi che, anche in relazione ad analoga interrogazione rivoltami nell'altro ramo del Parlamento, la condizione dei portalettere rurali è stata esaminata dalla amministrazione; ma, al solito, bisogna fare i conti col bilancio. Posso peraltro anticipare all'on. Fracassi la notizia che le condizioni del bilancio sono tali da permettere qualche miglioramento nei riguardi degli agenti rurali. Non appena i provvedimenti saranno concretati essi saranno resi di pubblica ragione.

FRACASSI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRACASSI. Prendo atto della dichiarazione del ministro che il bilancio delle Comunicazioni permette di fare qualche cosa, in pro di questi, fra i peggio retribuiti agenti del suo Ministero e non dubito che il ministro farà il massimo possibile seguendo l'impulso del suo cuore.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare il capitolo 25 s'intende approvato.

26	Retribuzioni normali e complementari per servizi rurali provvisori	100,000 •
27	Sussidi agli agenti ed ex agenti rurali ed alle loro famiglie . . .	150,000 •
28	Spese per gli uffici e le ricevitorie all'estero - Assegni, retribuzioni ed indennità al personale applicatovi - Spese di procacciato, d'ufficio, di francatura di corrispondenza e di telegrammi	50,000 •
29	Retribuzioni agli accollatori dei servizi di trasporto delle corrispondenze e dei pacchi - Retribuzioni per servizi di trasporto provvisori o complementari a incaricati provvisori, oltre le retribuzioni normali - Retribuzioni straordinarie (Spese fisse)	34,880,000 •
30	Sussidi agli accollatori ed ex-accollatori dei servizi di trasporto con retribuzione non superiore alle lire 3,000 annue ed alle loro famiglie	35,000 •
31	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 (Spesa obbligatoria)	7,977,000 •
32	Esercizio della posta pneumatica e della posta aerea	1,400,000 •
33	Spese per la vigilanza alle casse ed agli uffici principali provinciali da parte della forza pubblica (Spesa obbligatoria)	35,000 •
34	Indennità al personale che presta servizio negli uffici ambulanti - Indennità di viaggio e di illuminazione ai messaggeri, portapieghi ed altri agenti dell'Amministrazione che accompagnano i dispacci ed i pacchi sulle ferrovie, tramvie e sui piroscafi - Assicurazione degl'impiegati ed agenti che viaggiano sugli ambulanti contro gl'infortuni - Indennità al personale addetto agli uffici postali presso le stazioni ferroviarie e gli scali marittimi	11,218,000 •
	<i>Da riportarsi</i> . . .	82,521,000 •

ISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924-25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 FEBBRAIO 1925

	<i>Riparto</i> . . .	82,521,000 »
Spese di mantenimento di carrozze postali, acquisto e manutenzione di carretti e di altri veicoli pel trasporto delle corrispondenze e dei pacchi — Spese per l'illuminazione ed il riscaldamento dei veicoli adibiti al servizio postale sulle ferrovie		3,752,000 »
Premio per la vendita di francobolli, di biglietti, di cartoline postali, di buoni-risposta e di bollettini per i pacchi (Spesa obbligatoria)		4,000,000 »
Rimborsi 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 nonché 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 (Spesa obbligatoria).		1,350,000 »
Spesa per il cambio della moneta aurea (Spesa obbligatoria) . . .	<i>per memoria</i>	
Diritti dovuti alle dogane per la esportazione, piombatura, bollette a cauzione e lasciapassare dei pacchi postali e per il vincolo doganale dei carri della valigia indiana (Spesa obbligatoria)		30,000 »
Materiali ed utensili per il servizio della posta — Bollette da portlettere e distintivi per agenti postali — Insegne per uffici postali e poste telegrafonici e del telegrafo — Spese di pubblicazioni tecniche, carte geografiche e simili nell'interesse del servizio postale — Cassellari all'americana — Montacarichi per il servizio postale — Manutenzione delle cassette di impostazione — Spese per il trasporto del materiale per il servizio della posta		6,095,000 »
Rimborsi dovuti per lo scambio con l'estero delle corrispondenze postali, dei pacchi, dei vaglia postali — Spese di cambio — Assicurazione per trasporto gruppi — Perdite derivanti dal cambio della moneta sulle somme dovute da Amministrazioni estere (Spesa d'ordine) . . .		3,020,000 »
Abbuoni e rimborsi diversi (Spesa obbligatoria)		1,201,430 »
		101,969,430 »
<i>Servizio dei risparmi.</i>		
Spese di manutenzione e di migliorie nell'edificio delle Casse postali di risparmio in Roma, piazza Dante (legge 9 febbraio 1911, n. 76)		40,000 »
Premi annui agli agenti e funzionari di ogni grado dell'Amministrazione provinciale delle poste, riconosciuti benemeriti per il servizio delle Casse di risparmio postali (articolo 4 della legge 8 luglio 1909, n. 445)		50,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . .	90,000 »

*) Il capitolo n. 13 è stato soppresso colla nota di variazioni (stampato n. 11 bis della Camera dei deputati).

Discussioni, f. 209

	<i>Riparto</i>	90,000 »
46	Rimborsi eventuali cui può essere tenuta l'Amministrazione in dipendenza di frodi e di danni di altra natura inerenti al servizio delle Casse di risparmio postali e gestioni ammesse (Spesa obbligatoria)	300,000 »
47	Versamento alla Cassa dei depositi e prestiti delle somme recuperate per frodi e danni di altra natura inerenti al servizio dei risparmi postali	<i>per memoria</i>
		390,000 »
	<i>Servizio dei conti correnti e degli assegni postali.</i>	
48	Retribuzioni al personale avventizio e di fatica assunto per il servizio dei conti correnti e degli assegni postali.	500,000 »
49	Compensi per maggior lavoro al personale di ruolo ed avventizio.	52,000 »
50	Rimborsi eventuali cui può esser 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 (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
		552,000 »
	<i>III. - Stanziamenti propri dei servizi elettrici.</i>	
51	Indennità per servizio in tempo di notte ed eventuale semaforico.	3,900,000 »
52	Spese di liti (Spesa obbligatoria)	10,000 »
53	Spese di esercizio tecnico e di manutenzione degli impianti telefonici interni (uffici centrali, posti pubblici, posti d'abbonati, officine) - Acquisto e trasporto di apparati e di materiali, acquisto e manutenzione di mobilio tecnico, dazi di confine, mano d'opera sussidiaria, locomozioni, compensi per temporanee occupazioni di locali per deposito di materiali ed energia elettrica per gli impianti tecnici Indennizzi e spese per danni	3,565,000 »
54	Spese di esercizio tecnico e manutenzione degli impianti telefonici esterni (linee aeree, sotterranee, subacquee, ed interurbane sopra appoggi non comuni con le linee telegrafiche); acquisto e trasporto di materiale, utensili ed attrezzi, dazi di confine, mano d'opera sussidiaria, locomozioni Indennizzi e spese per danni	3,390,000 »
55	Canoni per servitù d'appoggio (Spese fisse)	48,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	10,913,000 »

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924-25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 FEBBRAIO 1925

	<i>Riparto</i> . . .	10,913,000 *
56	Retribuzioni in genere ai titolari degli uffici di seconda classe e dei posti telefonici pubblici ed ai concessionari di linee e di reti telefoniche incaricati del servizio interurbano per conto dello Stato Retribuzioni pel servizio telefonico dei ricevitori degli uffici fonotelegrafici (Spesa d'ordine)	2,600,000 *
57	Rimborso per lo scambio con l'estero della corrispondenza telegrafica, telefonica e radiotelegrafica - Rimborso ai concessionari di linee e di reti telefoniche in dipendenza della liquidazione dei conti per lo scambio della corrispondenza telefonica e spese inerenti - Spese di cambio (Spesa d'ordine)	31,000,000 ..
58	Abbuoni e rimborsi diversi (Spesa obbligatoria)	736,000 *
59	Spesa di esercizio e di manutenzione degli uffici del telegrafo, e degli uffici fonotelegrafici comunali; acquisto, riparazione e trasporto di apparati, di materiale tecnico telegrafico 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 - Spese per pubblicazioni tecniche per uso degli uffici telegrafici; temporanea occupazione di locali per deposito di apparati e materiali per uffici - Acquisto di insegne e bolli per gli uffici telegrafici; placche per i berretti dei fattorini telegrafici di prima nomina	4,735,000 *
60	Manutenzione della rete telegrafica e dei fili telefonici interurbani, comprese le linee di altre Amministrazioni che pagano canoni Acquisti, trasporti, dazi sui materiali, acquisto di pubblicazioni tecniche e apparecchi per esperimenti delle linee; mano d'opera sussidiaria, indennizzi e spese per danni, servitù, occupazione di locali ed aree e spese di locomozioni.	7,000,000 *
61	Miglioramento graduale della rete telegrafica secondaria - Costruzione di nuove linee e posa di nuovi fili - Miglioramento graduale della rete telefonica interurbana, di linee e posa di fili nell'interesse del pubblico servizio.	500,000 *
62	Impianto di uffici telegrafici e fonotelegrafici per ragioni di servizio e nell'interesse della pubblica sicurezza	80,000 *
63	Spese per la manutenzione di cordoni elettrici sottomarini	1,861,000 *
64	Impianto di ricevitorie telegrafiche e fonotelegrafiche; eventuale esercizio di ricevitorie telegrafiche e fonotelegrafiche 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 fonotelegrafiche	1,260,000 *
	<i>Da riportarsi</i> . . .	63,685,000 *

	<i>Riporto</i> . . .	63,685,000 *
65	Spese per l'esercizio e per la manutenzione delle stazioni radiotelegrafiche e radiotelefoniche, per l'acquisto di apparati o parti di essi e per strumenti di misura e di controllo - Spese per la manutenzione dei fabbricati, per la temporanea occupazione di locali di deposito - Spese per compensi da corrispondere al personale militare della R. Marina adibito al servizio radiotelegrafico pubblico - Spese di missione, per trasporto di personale e di materiale radiotelegrafico, mano d'opera sussidiaria e dazio di confine - Spesa per la istruzione del personale delle stazioni e per acquisto di pubblicazioni tecniche	1,000,000 *
66	Spese per la partecipazione dell'Italia al Comitato consultivo internazionale per le comunicazioni telefoniche internazionali . . .	25,000 *
		64,710,000 *
	<i>IV. - Stanziamenti comuni ai servizi postali ed elettrici.</i>	
67	Compensi ai membri delle Commissioni esaminatrici ed altre occorrenze per esami - Compensi e indennità ai membri delle Commissioni per il personale delle ricevitorie; spese varie inerenti alle Commissioni stesse	150,000 *
67 <i>bis</i>	Spese d'ufficio, di illuminazione, di riscaldamento, d'acqua, di cancelleria, per la formazione dei dispacci e minute spese per l'amministrazione provinciale (Spese fisse)	6,160,000 *
68	Residui passivi eliminati a sensi dell'articolo 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale, e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
69	Spese per bollo straordinario di cambiali e per tasse di registro (Spesa obbligatoria)	24,000 *
70	Istruzione al personale - Premi di incoraggiamento al personale telegrafico per perfezionarsi nell'uso degli apparati speciali - Indennità agli istruttori per corsi speciali ed ordinari di telegrafia tecnica e pratica - Acquisto, manutenzione e riparazione di apparati ed accessori, macchinari e strumenti di misura - 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	150,000 *
71	Retribuzioni al personale delle ricevitorie, degli uffici secondari e delle agenzie (Spese fisse)	104,000,000 *
	<i>Da riportarsi</i> . . .	110,484,000 *

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 FEBBRAIO 1925

	<i>Riporto</i>	110,484,000 »
72	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	1,111,000 »
73	Sussidi ai titolari di uffici secondari, ai ricevitori ed ex-ricevitori, ai loro genitori ed alle loro vedove ed orfani	100,000 »
74	Concorso dell'Amministrazione nella spesa degli uffici internazionali, postale e telegrafico, a Berna - Acquisto di pubblicazioni degli uffici medesimi - Acquisto di buoni risposta (Spesa obbligatoria)	180,000 »
75	Trasporto di agenti dei servizi postali e dei servizi elettrici sui tramvays-omnibus (Spese fisse)	2,000,000 »
76	Contributo 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 e telefonici nei casi in cui è prescritto (Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3158) (Spesa obbligatoria)	500,000 »
77	Mantenimento, restauro, adattamento ed ampliamento di locali dell'Amministrazione centrale e provinciale - Costruzione di casotti e padiglioni in muratura e con altri sistemi	1,586,000 »
78	Fitti di locali di proprietà privata (Spese fisse)	3,400,000 »
79	Fitti per locali provvisori, in circostanze straordinarie	100,000 »
80	Spese pel funzionamento dell'Istituto superiore postale-telegrafico-telefonico	150,000 »
81	Spese per il funzionamento della scuola superiore di telegrafia e telefonia (art. 11 del Regio decreto 19 agosto 1923, n. 2483)	100,000 »
		119,711,000 »

PRESIDENTE. Su questo capitolo ha chiesto la parola l'onorevole Di Stefano, che ha facoltà di parlare.

DI STEFANO. Ho preso atto delle promesse del ministro delle comunicazioni in ordine ai nuovi servizi tra le isole e il continente; e mi sono anche compiaciuto della voce sussurrata dal banco dei ministri, e precisamente dal Presidente del Consiglio, che conveniva dovere questi servizi essere più rapidi e più comodi.

Il ministro delle comunicazioni ha fissato l'inizio di questi servizi al 1° luglio di que-

st'anno. Noi, veramente, avevamo avuto la promessa per il 1° luglio 1924, ma aspetteremo pure il 1° luglio 1925!

Però, questi servizi sono ridotti nel momento attuale in uno stato deplorabile ed i viaggiatori della Sicilia occidentale, onorevole ministro, per venire da Palermo a Roma, stanno talvolta 25 ore in viaggio, e questo per due gravissimi inconvenienti, che si verificano.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Se fa tempo cattivo come ieri!

DI STEFANO. Anche oggi i viaggiatori sono arrivati alle 14.40 nonostante il tempo ottimo,

ma l'altro giorno sono arrivati alle 19.30 pur essendo buono il tempo, ma cattivo il carbone!

Ma quel che è peggio è questo che, talvolta, il vapore arriva in orario anche col tempo cattivo, però si perde tanto tempo inutile alla stazione marittima che si arriva alla stazione centrale quando il treno delle 8.55 sta per partire.

Ed allora succede questo: il treno, che viene dal porto, si fa fermare allo scambio; si fa sfilare il treno per Roma e dopo si fa entrare l'altro. Questo è successo pure stamattina: è sfilato il direttissimo per Roma alle 8.55 e alle 8.57 l'altro treno già fermato allo scambio da 10 minuti, entrava in stazione. E badi, onorevole ministro, che, mentre si assicura dagli impiegati che, col treno delle 8.55, c'è un comporto di 40 minuti si aggiunge che per il treno delle 10 non c'è comporto. Il vero è che non esiste comporto per nessuno dei due treni. E l'altro giorno, arrivati alle 9.50, nonostante si fosse avvertito dalla stazione marittima alla centrale che il piroscafo era arrivato ed i viaggiatori si avviavano cogli automobili, si è fatto partire il treno, ed i viaggiatori poterono partire soltanto alle 14.45!

Io mi compiaccio, tutte le volte che per la Sicilia si fa qualche cosa. Sono stato lieto, vedendo che le comunicazioni con la Sicilia orientale sono rese più rapide e più comode; ma vedo con tristezza che la Sicilia occidentale, per le sue comunicazioni col continente, è completamente abbandonata.

Io prego l'onorevole ministro che, aspettando il sospirato 1° luglio 1925, aspettando che vengano questi vapori più rapidi e più comodi, pure accontentandoci per ora dell'« Argentina », che, qualche volta, o pel carbone cattivo o pel cattivo tempo, fa durare il viaggio 15 ore, si diano disposizioni perchè alla stazione centrale, quando si sa che il vapore è già arrivato, si dia un comporto di alcuni minuti al direttissimo perchè i viaggiatori possano giungere a Roma o alle 13.15 o alle 14.40 senza dover attendere il treno delle 14.45 che giunge solo alle 19.10.

In tutti i paesi del mondo: in Inghilterra, in Francia, in Danimarca, in Svezia, dove ci sono servizi ferroviari in congiunzione con i marittimi, il treno aspetta l'arrivo del vapore

ed ha un comporto prudenziale, quando non ne ha uno illimitato.

A Napoli, il vapore in partenza per Palermo aspetta l'arrivo del treno da Roma per partire. Perchè non avviene lo stesso pel treno, che, negli orari, è in coincidenza con l'arrivo del vapore proveniente da Palermo? Pensi, onorevole ministro, che per la Sicilia occidentale la sola comunicazione rapida è quella marittima e riconoscerà che, non ostante i suoi dinieghi, ho ragione di protestare contro le attuali condizioni.

In fondo, sono modeste preghiere che faccio nell'interesse dei servizi e nell'interesse speciale dei passeggeri. Stare 25 ore in viaggio per venire da Palermo a Roma significa ritornare non al 1896 con le tanto rimpiante biciclette, ma al 1885, quando si stava 18 ore per arrivare a Napoli e 6 per arrivare a Roma. Spero che, aspettando il meglio o l'ottimo, noi possiamo avere un servizio migliore, e, soprattutto, che si comprenda, una buona volta, che, quando il vapore è già arrivato, i viaggiatori hanno diritto di poter continuare il viaggio col treno delle 8.55 o, per lo meno, con quello delle 10.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Io, mi spiego una certa passione con la quale l'onorevole senatore Di Stefano ha parlato: egli ha perduto il treno stamane, da quello che ho capito.

DI STEFANO. Parecchie volte e molti viaggiatori con me.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ella è sotto l'impressione dell'ultima perdita del treno, ma stia tranquillo che la questione della navigazione fra Napoli e Palermo è curata nel modo migliore. Non ho la sensazione che la cosa sia così nera come lei l'ha dipinta; la farò verificare, manderò ispettori a vedere, ma non posso lasciare all'arbitrio dei capistazione di concedere comporti oltre a quelli stabiliti. L'amministrazione ferroviaria è un po' militare: un minuto prima è troppo presto, un minuto dopo è troppo tardi. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Nessun altro facendo osservazioni, il capitolo 81 è approvato.

V. *Spese per i servizi della marina mercantile.**Spese generali.*

81 <i>bis</i>	Personale di ruolo della Amministrazione centrale - Stipendi, supplementi di servizio attivo e assegni (Spese fisse)	1,000,000 »
81 <i>ter</i>	Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti meritevoli (art. 63 del Regio decreto 30 settembre 1922, n. 1290) . . .	67,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	1,067,000 »

		<i>Riporto</i> . . .	1,067,000 »
81 iv	Sussidi agli impiegati, uscieri ed inservienti di ruolo e avventizi dell'Amministrazione centrale e provinciale		18,200 »
81 v	Sussidi agli impiegati, uscieri ed inservienti bisognosi, già appartenenti all'Amministrazione centrale e provinciale e loro famiglie .		4,000 »
81 vi	Indennità e diarie ai componenti le Commissioni, i Consigli ed i Comitati di carattere permanente e temporaneo		124,900 »
81 vii	Ispezioni e missioni nell'interesse dei vari servizi dell'Amministrazione centrale		22,000 »
81 viii	Spese di telegrammi (Spesa obbligatoria)		26,500 »
81 ix	Spese di liti, coazioni ed arbitraggi (Spesa obbligatoria)		13,000 »
81 x	Spese casuali		6,000 »
81 xi	Fitto di locali di proprietà privata, manutenzione e canoni d'acqua .		115,250 »
81 xii	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>
			1,396,850 »
		<i>Debito vitalizio.</i>	
81 xiii	Pensioni ordinarie (Spese fisse)		520,000 »
81 xiv	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 »
			524,000 »
		<i>Spese per la marina mercantile.</i>	
81 xv	Spese per l'estrazione dei galleggianti sommersi (Spesa obbligatoria)		<i>per memoria</i>
81 xvi	Indennità speciali al personale addetto ai servizi della marina mercantile		7,200 »
81 xvii	Sussidi alla gente di mare, marinai e pescatori e alle loro famiglie		15,000 »
81 xviii	Sovvenzione alla Cassa invalidi della marina mercantile e sovvenzioni ad Istituti, Associazioni e Società varie attinenti alla marina mercantile		1,511,000 »
		<i>Da riportarsi</i> . . .	1,533,200 »

		<i>Riporto</i>	1,533,200 »
81 XIX	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 »
81 XX	Quota di concorso nella spesa di vigilanza dei ghiacci nel Nord Atlantico (Convenzione di Londra 20 gennaio 1915) (Spesa obbligatoria)		<i>per memoria</i>
81 XXI	Compensi di costruzione per piroscafi a scafo metallico - Spese di visite e perizie (Cat. I dell'art. 10 del Regio decreto 1º febbraio 1923, n. 211)		36,000,000 »
81 XXII	Compensi di costruzione per draghe, rimorchiatori pontati, velieri e motovelieri a scafo metallico, navi di qualsiasi specie a scafo di cemento armato, velieri e motovelieri a scafo di legno - Spese di visite e perizie (Cat. II dell'art. 10 del Regio decreto 1º febbraio 1923, n. 211)		4,700,000 »
81 XXIII	Compensi di riparazione - Spese di visite e perizie (Cat. III dell'articolo 10 del Regio decreto 1º febbraio 1923, n. 211)		2,000,000 »
81 XXIV	Compensi per demolizione di navi mercantili a scafo metallico - Spese di visite e perizie (art. 13 del Regio decreto 1º febbraio 1923, n. 211)		2,000,000 »
81 XXV	Compenso di navigazione alle navi da carico nazionali in base alla legge 22 giugno 1913, n. 784		<i>per memoria</i>
81 XXVI	Spese inerenti ai servizi dei Magazzini generali di Trieste		11,317,000 »
			57,750,200 »
	<i>Spese per le capitanerie di porto.</i>		
81 XXVII	Ufficiali delle capitanerie di porto - Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni fissi		3,494,200 »
81 XXVIII	Sottufficiali delle capitanerie di porto - Stipendi, supplementi di servizio attivo, paghe e assegni		3,071,200 »
81 XXIX	Indennità militare agli ufficiali e sottufficiali delle capitanerie di porto ai sensi del Regio decreto 27 ottobre 1922, n. 1462		1,210,000 »
81 XXX	Personale d'ordine delle capitanerie di porto - Stipendi e supplementi di servizio attivo (Regio decreto 18 agosto 1920, n. 1258) (Spese fisse)		820,000 »
81 XXXI	Inservienti locali delle capitanerie di porto - Retribuzioni		8,630 »
		<i>Da riportarsi</i>	8,604,030 »

		<i>Riporto</i>	8,604,030 >
81 XXXII	Incaricati e delegati di porto - Retribuzioni		90,000 >
81 XXXIII	Indennità di trasferta e di missione pel personale delle capitanerie di porto		141,000 >
81 XXXIV	Manutenzione e miglioramento di fabbricati delle capitanerie di porto - Fitto di locali e canoni d'acqua		526,800 >
81 XXXV	Assegni fissi per spese d'ufficio e spese per mobili per le capitanerie di porto		185,000
81 XXXVI	Indennità al personale delle capitanerie di porto (indennità di carica e di responsabilità, di primo corredo, di malaria, di residenza disagiata) - Indennità al personale adibito alle barche a vapore e motoscafi - Indennità di reggenza di uffici di porto Funzionari di dogana in servizio portuale nelle nuove provincie		104,250 >
81 XXXVII	Ufficiali delle capitanerie di porto in posizione ausiliaria - Assegni (Spese fisse)		22,900 >
81 XXXVIII	Attrezzi, arredi e mezzi nautici delle capitanerie di porto Corpi di guardia ed imbarcazioni - Vigilanza sulla pesca e premi relativi		900,000 >
81 XXXIX	Personale di ruolo già in servizio nelle nuove provincie (Trieste, Pola e Zara) - Stipendi, supplementi di servizio attivo ed assegni (Spese fisse)		826,500 >
			11,400,480 >
	<i>Spese per i servizi marittimi.</i>		
81 XL	Indennità a Regi consoli e ufficiali portuali con attribuzioni di Commissari governativi per la sorveglianza dei servizi postali e commerciali marittimi (Regio decreto 12 gennaio 1911)		12,000 >
81 XLI	Spese per la visita materiale nautico delle società sovvenzionate e per acquisto di carte nautiche e di pubblicazioni		3,000 >
81 XLII	Acquisto, manutenzione e custodia di boe di ormeggio e di altri galleggianti adibiti al servizio postale		50,000 >
81 XLIII	Sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi marittimi		150,000,000 >
81 XLIV	Compensi a Società di navigazione per speciali trasporti con carattere postale e commerciale (Spesa obbligatoria)		<i>per memoria</i>
			150,065,000 >

TITOLO II

SPESA STRAORDINARIA

CATEGORIA I. — SPESE EFFETTIVE.

I. — *Stanziamenti per gli edifici dei servizi postali ed elettrici.*

82	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) (21 delle trentacinque annualità).	327,144.37
----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------

PRESIDENTE. Su questo capitolo 82 ha chiesto di parlare l'onorevole senatore Dorigo.

L'onorevole Dorigo ha facoltà di parlare.

DORIGO. Solo due parole, onorevoli colleghi, per fare una vivissima raccomandazione all'onorevole Ministro: quella cioè che una buona volta si provveda a dotare Verona di un'Ufficio postale, se non rispondente alle bellezze naturali, artistiche, monumentali della città e alla sua importanza demografica, commerciale e industriale, che sia almeno tale da non essere indegno, come è ora, del più modesto dei paesi, e che valga a rispondere alle esigenze del servizio e alla legittima aspirazione dei cittadini.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. All'onorevole senatore Dorigo debbo comunicare che già il senatore Battaglieri mi ha rivolto una domanda, che implicitamente si può paragonare a quella che ora mi rivolge lui; ed io ho risposto che occorrono 100 milioni per or-

dinare tutti gli edifici postali d'Italia e spero che il cuore del mio collega delle finanze sia qualche volta toccato, specialmente in questo caso, poichè il ministro è legato da affetto alla città della quale si occupa il senatore Dorigo.

DORIGO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DORIGO. Non ardisco fare pressioni sul ministro delle finanze appunto perchè è veronese. Ma la questione che io ho impostato è questione già vecchia, vorrei dire rancida, e se le informazioni mie non sono inesatte con sterebbe che quell'edificio è stato approvato ripetutamente...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ma sulla carta!

DORIGO. Queste informazioni porterebbero a far credere che ci siano i fondi, ma ad ogni modo se la parola del ministro delle comunicazioni ha valore su quello delle finanze, il primo ad esserne lieto sarò io.

PRESIDENTE. Nessuno facendo osservazioni, il capitolo 82 s'intende approvato.

83	Costruzione del palazzo delle poste e dei telegrafi in Ancona (Legge 22 giugno 1905, n. 294 (Spesa ripartita) (19 ^a delle venticinque annualità)	<i>per memoria</i>
84	Spesa per l'adattamento ad uso della posta e del telegrafo di parte del fabbricato demaniale detto « Palazzo di Riserva » in Parma » (Legge 31 marzo 1904, n. 150) (Spesa ripartita) (19 ^a delle 20 annualità)	10,000 »
85	Spese 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) (8 ^a delle venti annualità)	26,268 »
		363,412.37
<i>II. - Stanziamenti per indennità varie al personale di ruolo ed avventizio dei servizi postali ed elettrici.</i>		
86	Indennità temporanea mensile al personale di ruolo (Spese fisse)	73,883,000 »
87	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	12,615,200 »
88	Indennità temporanea mensile al personale non assimilato del cessato regime	4,530,000 »
89	Corresponsione agli impiegati addetti agli uffici di confine ed agli uffici postali italiani all'estero, del prezzo del cambio sulle loro competenze limitatamente alla parte eccedente la misura del 15 per cento. (Regio decreto 22 gennaio 1922, n. 91)	300,000 »
		91,328,200 »

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 FEBBRAIO 1925

	III. — <i>Stanziamenti per i servizi postali.</i>	
91	Indennità straordinaria agli agenti portalettere rurali (Spese fisse)	6,920,000 •
	IV. — <i>Stanziamenti propri per i servizi elettrici.</i>	
92	Indennità temporanea mensile ai fattorini telegrafici effettivi, non contemplati dalla lettera c) dell'art. 1 del decreto luogotenenziale 4 ottobre 1917, n. 1673, ai fattorini telegrafici avventizi e ai guardapropri	2,380,000 •
93	Lavori da eseguirsi a richiesta di comuni e di altri enti interessati per metà a carico dello Stato e per metà a carico dei richiedenti: 1° costruzione di linee telefoniche interurbane ed impianti di relativi uffici; 2° impianto di reti telefoniche urbane con non meno di 25 abbonati, da collegare subito; 3° estensione delle reti telefoniche urbane governative oltre i dieci chilometri, entro il raggio di 25 chilometri, mediante il collegamento diretto di abbonati o l'apertura di posti pubblici - Spese per la provvista di materiale ed apparecchi, per missioni e per indennità di viaggio-soggiorno (leggi 9 luglio 1908, n. 420 e 20 marzo 1913, n. 255) (Spesa obbligatoria)	750,000 •
94	Collegamenti telefonici previsti dall'art. 1 della legge 9 luglio 1908, n. 420 da eseguirsi a richiesta di Comuni e di altri Enti, i quali per la sollecita esecuzione dei lavori anticipano per intero la spesa relativa (legge 20 marzo 1913, n. 255) (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
95	Spese per l'esecuzione delle opere di cui all'art. 1 della legge 20 marzo 1913, n. 254, portante provvedimenti per la completa sistemazione delle reti telefoniche urbane esercitate dallo Stato (Spesa ripartita ultima delle dodici rate)	7,000,000 •
96	Spese per l'esecuzione delle opere di cui all'art. 1 della legge 20 marzo 1913, n. 253, portante provvedimenti per la sistemazione ed ampliamento delle reti telefoniche interurbane di Stato e nuove linee internazionali (Spesa ripartita 11° delle dodici rate)	5,500,000 •
97	Corresponsione alla Cassa depositi e prestiti degli interessi sulle somme somministrate nell'esercizio all'Amministrazione dei servizi elettrici in applicazione delle leggi 20 marzo 1913, n. 253 e 254, e 20 agosto 1921, n. 1132 (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i>	15,630,000 •

(a) Il capitolo n. 90 è stato soppresso colla nota di variazioni (vedi stampato n. 11 bis, della Camera dei deputati).

	<i>Riporto</i>	15,630,000 •
98	Corresponsione alla Cassa depositi e prestiti degli interessi sui mutui concessi alle provincie ai sensi del decreto luogotenenziale 9 febbraio 1919, n. 243, modificato dal Regio decreto 4 novembre 1919, n. 2324, e del regolamento 29 febbraio 1920, n. 332.	786,469.09
99	Assegnazione straordinaria per provvedere ad opere, lavori ed acquisti urgenti ed improrogabili per la sistemazione delle reti telefoniche urbane e interurbane e delle reti telegrafiche (legge 20 agosto 1921, n. 1133, ultima delle quattro rate).	17,500,000 •
100	Spese per l'esecuzione dei lavori di spostamento e di sistemazione delle linee telegrafiche e telefoniche in dipendenza della elettrificazione delle ferrovie dello Stato (Regio decreto 2 settembre 1923, n. 2142 - quarta delle cinque rate).	<i>per memoria</i>
101	Assegnazione straordinaria per provvedere al riordinamento ed al rinnovo degli impianti telefonici urbani nelle città di Firenze, Messina, Roma, Torino e Milano (Regio decreto 13 dicembre 1923, n. 2924 - 1ª delle due rate)	5,500,000 •
102	Assegnazione straordinaria per provvedere i mezzi idonei alla riparazione dei cavi telegrafici e telefonici sottomarini (Regio decreto 2 dicembre 1923, n. 2764 - 1ª delle cinque rate)	500,000 •
		39,916,469.09
<i>V. - Spese per i servizi della marina mercantile.</i>		
<i>Spese generali.</i>		
102 <i>bis</i>	Indennità temporanea mensile al personale di ruolo.	1,973,000 •
102 <i>ter</i>	Assegni di aspettativa, di disponibilità e di congedo provvisorio agli ufficiali delle capitanerie di porto (Spese fisse)	43,100 •
102 <i>iv</i>	Retribuzioni al personale iscritto nel ruolo transitorio degli scrivani in dipendenza del Regio decreto 25 agosto 1920, n. 1184.	80,000 •
102 <i>v</i>	Indennità temporanea mensile al personale salariato (inservienti locali di porto) ed al personale degli incaricati e delegati di porto	40,000 •
102 <i>vi</i>	Personale avventizio già in servizio nelle nuove provincie (Trieste, Pola e Zara) - Retribuzioni - Contributo cassa annualati e assicurazioni contro gli infortuni.	200,000 •
102 <i>vii</i>	Indennità temporanea mensile al personale avventizio già in servizio nelle nuove provincie (Trieste, Pola e Zara)	160,000 •
	<i>Da riportarsi</i>	2,496,100 •

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 FEBBRAIO 1925

		<i>Riparto</i>	2,496,100 »
102 VIII	Ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto in posizione ausiliaria speciale Pensione provvisoria (Regi decreti 3 giugno 1920, n. 710; 9 e 15 luglio 1923, nn. 1561 e 1779)		224,000 »
102 IX	Ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto in posizione ausiliaria speciale Indennità speciale lettera c) dell'art. 1 del Regio decreto 9 luglio 1923, n. 1561 e Regio decreto 15 luglio 1923, n. 1779)		12,000 »
102 X	Stipendi, assegni ed indennità militare ad ufficiali della Regia marina (esclusi quelli delle capitanerie di porto) addetti all'Amministrazione centrale della marina mercantile		150,000 »
			+ 2,882,100 »
	<i>Spese per la marina mercantile.</i>		
102 XI	Interessi sui mutui per la conservazione del naviglio da traffico e da pesca (decreto luogotenenziale 8 giugno 1916, n. 737)		150 »
102 XII	Contributo per costruzione di piroscafi da carico costruiti nei cantieri nazionali (articolo 1 del Regio decreto 25 settembre 1921, n. 1336)		31,250,000 »
102 XIII	Quote di ammortamento straordinarie per nuovi impianti eseguiti nei cantieri nazionali (articolo 6 del Regio decreto 25 settembre 1921, n. 1336)		6,250,000 »
102 XIV	Compensi per le costruzioni navali stabiliti dalla legge 13 luglio 1911, n. 745, e dai decreti luogotenenziali del 10 agosto 1916, n. 1031, 6 maggio 1917, n. 783, 9 maggio 1918, n. 742, 18 agosto 1918, n. 1149, 30 marzo 1919, n. 502, e dal Regio decreto 31 marzo 1921, n. 366, da convertirsi in legge; e premi di navigazione stabiliti dalle leggi 23 luglio 1896, n. 318 e 16 maggio 1901, n. 176. — Spese di visite e perizie per l'esecuzione di dette leggi		3,342,600 »
			40,842,750 »
	CATEGORIA III. MOVIMENTO DI CAPITALI.		
	Stanziamenti relativi ai servizi elettrici.		
	<i>Estinzione di debiti.</i>		
103	Rimborso corrispondente agli utili netti derivanti dalla gestione di ciascuna linea o rete telefonica costruite con fondi anticipati (articolo 29 del testo unico di legge sui telefoni modificato con la legge 1º luglio 1906, n. 302) (Spesa obbligatoria)		63,000 »
		<i>Da riportarsi</i>	63,000 »

		<i>Riporto</i> . . .	63,000 »
104	Rimborso alla Cassa depositi e prestiti della anticipazione concessa per acquisti e lavori da eseguirsi dall'Amministrazione dei telefoni dello Stato (legge 27 aprile 1911, n. 389) (Spesa ripartita - 13ª delle quindici annualità)		184,379.26
105	Rimborso alla Cassa depositi e prestiti della anticipazione concessa per acquisti e lavori da eseguirsi dall'Amministrazione dei telefoni dello Stato (legge 6 luglio 1911, n. 677) (Spesa ripartita - 13ª delle quindici annualità)		288,710.93
106	Rimborso alla Cassa depositi e prestiti dell'anticipazione concessa per acquisti e lavori da eseguirsi dall'Amministrazione dei telefoni dello Stato (legge 21 luglio 1911, n. 773) (Spesa ripartita - 12ª delle quindici annualità)		332,782.07
107	Rimborso ai comuni e agli altri enti della metà della spesa per impianti telefonici, anticipata per la sollecita esecuzione dei lavori (legge 20 marzo 1913, n. 255).		50,000 »
108	Rimborso alla Cassa depositi e prestiti dell'anticipazione concessa per lavori da eseguirsi dall'Amministrazione dei telefoni dello Stato (legge 20 marzo 1913, n. 254) (Spesa ripartita - 11ª delle venticinque annualità)		3,264,609.96
109	Rimborso alla Cassa depositi e prestiti dell'anticipazione concessa per acquisti e lavori da eseguirsi dall'Amministrazione dei telefoni dello Stato (legge 30 giugno 1912, n. 729) (Spesa ripartita - 11ª delle quindici annualità)		359,764.40
110	Rimborso alla Cassa depositi e prestiti dell'anticipazione concessa per lavori da eseguirsi dall'Amministrazione dei telefoni dello Stato (legge 20 marzo 1913, n. 253) (Spesa ripartita - 10ª delle trentacinque annualità)		1,473,376.30
111	Rimborso alla Cassa depositi e prestiti dell'anticipazione concessa per lavori da eseguirsi dall'Amministrazione dei servizi elettrici per la sistemazione della rete telegrafica e telefonica nazionale in dipendenza della elettrificazione delle ferrovie dello Stato (legge 20 agosto 1921, n. 1132) (Spesa ripartita - 2ª delle trentacinque annualità)		428,618.56
			6,445,241.48
	<i>Partite che si compensano nell'entrata.</i>		
	Servizio dei risparmi.		
112	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, numero 1601).		<i>per memoria</i>

CATEGORIA IV. - PARTITE DI GIRO.

113	Rimborso del valore dei francobolli accettati come deposito di risparmio dagli uffici postali ed altri Istituti (Reali decreti 18 febbraio 1883, n. 1216, e 25 novembre stesso anno, n. 1698) - Valore dei francobolli applicati dagli operai sui cartellini per contributo minimo per l'iscrizione alla Cassa nazionale delle assicurazioni sociali e ad uso di concessionari di servizi postelegrafici (Spesa d'ordine)	101,200 >
114	Rimborso del valore dei francobolli adoperati per rappresentare le tasse di conversazioni telefoniche liquidate negli uffici telefonici collegati alla rete telegrafica e negli uffici telegrafici di collegamento (Spesa d'ordine)	27,000 >
		128,200 >

RIASSUNTO PER TITOLI

TITOLO I.

SPESA ORDINARIA.

CATEGORIA I. — Spese effettive.

I. — Stanziamenti per stipendi, retribuzioni e compensi vari al personale dei servizi postali ed elettrici.	391,050,000
Debito vitalizio	32,600,000
II. — Stanziamenti propri dei servizi postali:	
a) Servizi postali	101,969,430
b) Servizio dei risparmi	390,000
c) Servizio dei conti correnti ed assegni postali.	552,000
III. — Stanziamenti propri dei servizi elettrici	64,710,000
IV. — Stanziamenti comuni ai servizi postali ed elettrici.	119,711,000
V. — Spese per i servizi della marina mercantile:	
a) Spese generali	1,396,850
b) Debito vitalizio	524,000
c) Spesa per la marina mercantile	57,750,200
d) Spese per le capitanerie di porto	11,400,480
e) Spese per i servizi marittimi	150,065,000
Totale della categoria I della parte ordinaria	932,118,960

TITOLO II.

SPESA STRAORDINARIA.

CATEGORIA I. — Spese effettive.

I. Stanziamenti per gli edifici dei servizi postali ed elettrici	363,412,37
Da riportarsi	363,412,37

	<i>Riporto</i>	363,412.37
II.	Stanziamenti per indennità varie al personale di ruolo ed avventizio dei servizi postali ed elettrici	91,328,200 .
III. —	Stanziamenti propri pei servizi postali	6,920,000 .
IV. —	Stanziamenti propri pei servizi elettrici.	39,916,469.09
V. —	Spese per i servizi della marina mercantile:	
	<i>a)</i> Spese generali	2,882,100 .
	<i>b)</i> Spese per la marina mercantile	40,842,750 .
	Totale della categoria prima della parte straordinaria	182,252,931.46
<i>CATEGORIA III. — Movimento di capitali.</i>		
	Stanziamenti relativi ai servizi elettrici (estinzione di debiti)	6,445,241.48
	Partite che si compensano nell'entrata (servizio dei risparmi)	<i>per memoria</i>
	Totale della categoria III	6,445,241.48
	Totale del Titolo II - Spesa straordinaria	188,698,172.94
	Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie).	1,120,817,132.94
	<i>CATEGORIA IV. — Partite di giro</i>	128,200 .
RIASSUNTO PER CATEGORIE		
	--- Categoria I. - Spese effettive (ordinarie e straordinarie)	1,114,371,891.46
	Categoria III. - Movimento di capitali.	6,445,241.48
	Totale spese reali	1,120,817,132.94
	Categoria IV. - Partite di giro	128,200 .
	Totale generale	1,120,945,332.94

A P P E N D I C E

allo stato di previsione della spesa del Ministero delle Comunicazioni
per l'esercizio finanziario 1924-25

BILANCIO DI PREVISIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO

per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925

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:		
	A) Viaggiatori	1,407,200,000	
	B) Bagagli e cani	50,000,000	
	C) Merci a grande velocità	356,000,000	
	D) Merci a piccola velocità	<u>1,814,400,000</u>	3,627,600,000 »
2	Prodotti delle ferrovie secondarie sicule:		
	A) Viaggiatori	6,000,000	
	B) Bagagli e cani	50,000	
	C) Merci a grande velocità	400,000	
	D) Merci a piccola velocità	<u>1,550,000</u>	8,000,000 »
3	Prodotti della navigazione dello stretto di Messina:		
	A) Viaggiatori	1,200,000	
	B) Bagagli e cani	100,000	
	C) Merci a grande velocità	1,600,000	
	D) Merci a piccola velocità	<u>2,700,000</u>	5,600,000 »
	Totale del § 1		<u>3,641,200,000 »</u>

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

4	Redditi patrimoniali.		
	A) Pigioni di locali	4,450,000	
	B) Affitto di terreni ed aree di deposito	1,050,000	
	C) Vendita di prodotti del suolo	500,000	
	D) Concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi	2,400,000	
	E) Canoni per concessioni di binari di raccordo . . .	1,600,000	
	F) Canoni per pedaggi e attraversamenti	400,000	
	G) Diversi	100,000	
			10,500,000 »
5	Telegrammi privati		900,000 »
6	Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo		4,000,000 »
7	Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria.		6,000,000 »
8	Prodotti per servizi accessori		11,000,000 »
9	Introiti indiretti delle Ferrovie secondarie sicule		100,000 »
10	Introiti della gestione marittima di Genova - Molo vecchio		<i>per memoria</i>
11	Utili di magazzino		45,000,000 »
	Totale del § 2		77,500,000 »

§ 3. — *Entrate eventuali.*

12	Proventi eventuali:		
	A) Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate nelle sezioni di Tesoreria provinciale presso la Banca d'Italia	4,000,000	
	B) Interessi a debito delle cessate Società ferroviarie, di Ditte, Imprese, Agenzie, ecc.	6,000,000	
	C) Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e per ritardata ultimazione di lavori e per inadempimento di patti contrattuali (cap. 71 della spesa).	5,000,000	
	<i>Da riportarsi</i>		15,000,000

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924 25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 FEBBRAIO 1925

	<i>Riporto</i>	15,000,000	
	<i>D)</i> Differenze di cambio	5,000,000	
	<i>E)</i> Diversi	11,000,000	31,000,000 *
13	Entrate eventuali delle ferrovie secondarie sicule		<i>per memoria</i>
14	Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, destinati alla parte ordinaria (art. 24, comma 1° e 4°, della legge 7 luglio 1907, n. 429 e art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372).		<i>per memoria</i>
16	Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne o pagamenti e simili di somme e valori.		<i>per memoria</i>
17	Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi della parte ordinaria ad integrazione del prodotto netto		<i>per memoria</i>
	Totale del § 3		31,000,000 *

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

18	Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa:		
	<i>A)</i> Trasporti per conto dello Stato	2,600,000	
	<i>B)</i> Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi	2,800,000	
	<i>C)</i> Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori.	1,000,000	
	<i>D)</i> Trasporti per conto della gestione autonoma dei magazzini	14,600,000	
	<i>E)</i> Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali	800,000	
	<i>F)</i> Diverse	200,000	
		<hr/>	22,000,000 *
	<i>Da riportarsi</i>		22,000,000 *

(a) Il capitolo n. 15 è stato soppresso colla nota di variazioni (vedi stampato n. 11 bis della Camera dei deputati).

		<i>Riparto</i> . . .	22,000,000 *
19	Ricuperi di carattere generale.		
	A) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale	23,500,000	
	B) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi.	16,300,000	
	C) Prestazioni per altre ferrovie	200,000	
	D) Ricuperi di spese giudiziali e contenziose.	200,000	
	E) Ricuperi di spese per il servizio sanitario.	800,000	
	F) Ricuperi di contributi al fondo pensioni e sussidi	300,000	
	G) Tasse d'esercizio per raccordi e per carico e scarico in punti determinati	10,200,000	
	H) Ricuperi per il servizio degli autoveicoli	150,000	
	I) Ricuperi diversi	<u>27,850,000</u>	
			79,500,000 *
20	Ricuperi dei servizi		37,000,000 *
21	Introiti a rimborso di spese delle ferrovie secondarie sicule		300,000 *
22	Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi, di materie fuori d'uso od esuberanti		7,680,000 *
23	Ritenute, in conto entrate, al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (art. 3 della legge 7 luglio 1876, n. 3212, serie 2ª).		20,000 *
24	Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune		11,000,000 *
25	Somma prelevata sugli affitti delle case economiche per interessi dei capitali investiti nella costruzione (art. 4 della legge 14 luglio 1907 n. 553) (capitolo 108 della spesa)		3,000,000 *
		Totale del § 4	<u>160,500,000 *</u>
		Totale della Sezione I	<u>3,910,200,000 *</u>

SEZIONE II. — NAVIGAZIONE.

§ 1. - *Prodotti della navigazione con le isole.*

26	Passeggeri	15,000,000 »
27	Merci	2,000,000 »
28	Bestiame.	800,000 »
	Totale del § 1 . . .	17,800,000 »

§ 2. — *Introiti diversi della navigazione con le isole.*

29	Noli marittimi.	350,000 »
30	Sovvenzioni del Tesoro per la navigazione con le isole	2,700,000 »
31	Ricuperi diversi e versamenti di materiali fuori uso od esuberanti	4,000,000 »
	Totale del § 2 . . .	7,050,000 »

§ 3. - *Prodotti della navigazione libera.*

32	Introiti dei servizi di navigazione libera	1,200,000 »
33	Prelievo dal fondo di riserva per i rischi della navigazione libera	<i>per memoria</i>
	Totale del § 3 . . .	1,200,000 »
	Totale della Sezione II . . .	26,050,000 »

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

34	Concorso di enti pubblici o privati nelle spese di straordinaria manutenzione (cap. 59 della spesa)	<i>per memoria</i>
35	Versamento a magazzino di materie provenienti da lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 59 della spesa)	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi . . .</i>	»

	<i>Riporto</i> . . .	»
36	Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 60 della spesa) . . .	<i>per memoria</i>
37	Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori d'uso (cap. 61 della spesa)	<i>per memoria</i>
38	Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori in conto migliorie.	<i>per memoria</i>
39	Introiti a reintegro di capitoli di spese delle ferrovie secondarie sicule.	<i>per memoria</i>
	A) concorso di terzi nelle spese di straordinaria manutenzione.	<i>per memoria</i>
	B) Versamento a magazzino di materie provenienti dai lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	<i>per memoria</i>
	C) Versamento di materiali provenienti dalla parte metallica dell'armamento	<i>per memoria</i>
	D) Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori uso.	<i>per memoria</i>
40	Materiale fuori uso e di demolizione - Ricavi destinati alle spese di rinnovamento dei piroscafi	<i>per memoria</i>
	Totale della Sezione III . . .	»

RIASSUNTO DELLE ENTRATE ORDINARIE

Entrate d'esercizio e fondi per aumenti patrimoniali.

Sezione I. - Rete ferroviaria e Stretto di Messina.

Titolo I. - Parte ordinaria.

§ 1. - Prodotti del traffico.	3,641,200,000 »
§ 2. - Introiti indiretti dell'esercizio	77,500,000 »
<i>Da riportarsi</i> . . .	3,718,700,000 »

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 FEBBRAIO 1925

	<i>Ripporto</i>	3,718,700,000 »
§ 3. - Entrate eventuali		31,000,000 »
§ 4. - Introiti per rimborsi di spesa		160,500,000 »
	Totale della Sezione I.	3,910,200,000 »
	Sezione II. - Navigazione	26,050,000 »
	Totale del Titolo I - Parte ordinaria	3,936,250,000 »
TITOLO II.		
Parte straordinaria		
(Art. 18, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429)		
41	Sovvenzioni del Tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale	240,000,000 »
42	Sovvenzioni del Tesoro per i lavori di elettrificazione delle linee ferroviarie	100,000,000 »
43	Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del Tesoro	89,100,000 »
	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. 84 della spesa)	<i>per memoria</i>
	B) Ricavo dalla vendita dei beni immobili (cap. 84 della spesa)	<i>per memoria</i>
	C) Materiali di disfacimento pertinenti al patrimonio ferroviario (cap. 83 e 84 della spesa)	<i>per memoria</i>
	D) Versamento a magazzino di materiali d'esercizio esuberanti	<i>per memoria</i>
	E) Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento del materiale rotabile	89,100,000
	<i>Da riportarsi</i>	89,100,000
		429,100,000 »

	<i>Riporto.</i>	89,100,000	429,100,000	»
F)	Contributo della parte ordinaria per spese di mi- gliorie			<i>per memoria</i>
G)	Concorsi e mutui per la elettrificazione delle linee (cap. 74 della spesa)			<i>per memoria</i>
H)	Diversi			<i>per memoria</i>
	Totale del Titolo II		429,100,000	»

TITOLO III.

Magazzini, Meluc e Scorte§ 1. — *Gestione autonoma dei magazzini.*

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

44	Fondi forniti dal Tesoro per aumento della dotazione di magazzino			<i>per memoria</i>
45	Prelevamenti dal Fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24, comma 1° e 5° della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372)			<i>per memoria</i>
46	Forniture ai servizi (capitolo 90 della spesa)		1,100,000,000	»
47	Ricavi per vendite e accrediti diversi (somma da reintegrare al cap. 90 della spesa)		300,000,000	»
48	Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso (cap. 91 della spesa)			<i>per memoria</i>
49	Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori (cap. 92 della spesa)			<i>per memoria</i>
50	Prelevamento dal fondo di compensazione per le oscillazioni nei prezzi del combustibile (capitolo n. 93 della spesa)			<i>per memoria</i>
51	Prelevamenti dal fondo di assicurazione contro i rischi di mare per i trasporti riguardanti la gestione di magazzino (cap. 94 di spesa)			<i>per memoria</i>
	Totale del § 1		1,400,000,000	»

§ 2. — *Officine e scorte.*

52	Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine locomotive, dipendenti dal servizio materiale e trazione, dagli stabilimenti governativi e dall'industria privata (cap. 96 della spesa)	740,000,000 .
	A) Officine del Materiale rotabile, Officine locomotive ed Officine del Materiale Mobile	260,000,000
	B) Officine dei depositi e Squadre Rialzo	170,000,000
	C) Stabilimenti di altre Amministrazioni governative e dell'industria privata	310,000,000
53	Corrispettivo dei lavori fatti nelle officine e nei cantieri del servizio lavori e costruzioni (cap. 98 della spesa)	60,000,000 .
54	Materiali di scorta, materie impiegate o scaricate (cap. 99 della spesa)	45,000,000 .
	A) Servizio Materiale e trazione.	29,000,000
	1. Scorte fisse per le Officine dei depositi e Squadre Rialzo	10,000,000
	2. Parco sale montate e carrelli completi	19,000,000
	B) Servizio Lavori e Costruzioni	15,700,000
	C) Esercizio Ferrovie secondarie Sicule	300,000
	D) Esercizio Navigazione	<i>per memoria</i>
	Totale del § 2	845,000,000 .
	Totale del Titolo III	2,245,000,000 .

TITOLO IV.

Industria e speciali.

55	Sfruttamento boschi	<i>per memoria</i>
	A) Ricuperi di spese d'impianto (cap. 100-A della spesa)	<i>per memoria</i>
	B) Ricavi dell'esercizio (cap. 100-B della spesa) .	<i>per memoria</i>
56	Piantagioni e culture speciali - Introiti e ricuperi della gestione . .	<i>per memoria</i>
	Totale del Titolo IV	,

TITOLO V.

Gestione del fondo pensioni e sussidi

(Legge 9 luglio 1908, n. 418).

57	Ritenute al personale	111,000,000 *
	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)	100,000,000
	B) Straordinarie (lettera <i>b</i> dell'art. 3 e capoversi primo e secondo dell'articolo 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418).	10,000,000
	C) Riscatti (art. 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418) .	1,000,000
58	Entrate diverse	1,000,000 *
59	Annualità corrispondente all'integrazione a carico dell'Amministrazione per le pensioni liquidate con decorrenza posteriore al 1° aprile 1919	185,200,000 *
60	Annualità corrispondente all'integrazione a carico di altre Amministra- zioni dello Stato per le pensioni liquidate con decorrenza poste- riore al 30 giugno 1919, al personale iscritto al fondo pensioni e passato alla loro dipendenza	200,000 *
	<i>Da riportarsi</i>	297,400,000 *

	<i>Riparto</i> . . .	297,400,000 »
61	Contributo dell'Amministrazione o delle cessate Amministrazioni ferroviarie o di altre Amministrazioni private in rapporto agli assegni del personale	<i>per memoria</i>
62	Interessi sulle somme costituenti il patrimonio del fondo pensioni e sussidi	38,000,000 »
63	Utile realizzati dalla Cassa depositi e prestiti nell'amministrazione di valori in sua consegna, costituenti il fondo pensioni e sussidi . .	500,000 »
64	Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 104 della spesa)	7,000 »
	Totale del Titolo V . . .	335,907,000 »
TITOLO VI.		
Gestione delle case economiche per ferrovieri		
(Legge 14 luglio 1907, n. 553).		
<i>Patrimonio.</i>		
65	Somme mutate alle ferrovie dello Stato dal patrimonio del fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche per ferrovieri (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 106 della spesa).	<i>per memoria</i>
<i>Gestione.</i>		
66	Affitto delle case	5,000,000 »
67	Proventi diversi	300,000 »
68	Prelevamenti dal fondo di riserva (terzo capoverso dell'articolo 10 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1907, n. 553, approvato col Regio decreto 10 maggio 1908, n. 233)	<i>per memoria</i>
	Totale del Titolo VI . . .	5,300,000 »

TITOLO VII.

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

(Leggi 19 giugno 1913, n. 641 e 7 aprile 1921, n. 370.)

69	Contributo dell'amministrazione in ragione del 9 per mille degli stipendi e paghe del personale	19,600,000	»
70	Contributo del personale in ragione del 9 per mille dello stipendio o paga	14,000,000	»
71	Multe al personale	2,500,000	»
72	Quota sull'importo delle tasse di bollo sulle quietanze o ricevute del personale per competenze superiori a lire 100.	150,000	»
73	Ritenute al personale per assegni supplementari vitalizi		<i>per memoria</i>
74	Interessi sul fondo dell'opera di previdenza a favore degli orfani e buonuscita	3,200,000	»
75	Canone a carico della gestione rivendita libri e giornali	50,000	»
76	Utile netto della gestione pubblicità nelle stazioni e nei treni . . .	1,100,000	»
77	Entrate eventuali.		<i>per memoria</i>
78	Interessi e prelievi dal fondo a favore degli orfani di agenti periti nel terremoto del 1908	50,000	»
	Totale del Titolo VII . . .	40,650,000	»

TITOLO VIII.

Gestione del capitale del fondo pensioni impiegati in mutui al personale.

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

Patrimonio.

79	Somme fornite dalla Cassa depositi e prestiti		<i>per memoria</i>
80	Quote in conto capitale da reimpiegare in mutui	45,000,000	»
	<i>Da riportarsi</i> . . .	45,000,000	»

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924-25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 FEBBRAIO 1925

		<i>Riparto</i> . . .	45,000,000 .
	<i>Gestione.</i>		
81	Introiti della gestione		54,025,000 .
		Totale del Titolo VIII . . .	99,025,000 .
	TITOLO IX.		
	Mutui e Cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale.		
	(Legge 5 ottobre 1920, n. 1432.)		
82	Mutui autorizzati per cooperative costruttrici di case economiche e popolari		<i>per memoria</i>
83	Società cooperative fra il personale per la costruzione di case economiche e popolari - Rimborso di interessi e quote di ammortamento ad estinzione di mutui		2,500,000 .
		Totale del Titolo IX . . .	2,500,000 .
	TITOLO X.		
	Operazioni per conto di terzi		
84	Operazioni attinenti ai trasporti		1,200,000,000 .
85	Operazioni attinenti al personale		50,000,000 .
86	Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati		2,270,000,000 .
87	Operazioni per conto della Direzione generale dei combustibili		<i>per memoria</i>
		Totale del Titolo X . . .	3,520,000,000 .

TITOLO XI.

Partite di giro.

88	Tasse erariali (cap. 131 della spesa).	110,000,000	»
89	Imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (cap. 132 della spesa).	200,000,000	»
90	Imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 133 della spesa) .	700,000	»
91	Contributo dei centesimi di guerra (cap. 134 di spesa).	<i>per memoria</i>	
92	Marche da bollo ritenute a terzi (cap. 135 spesa).	10,000,000	»
93	Imposta sui trasporti pel tratto confine francese-Modane, dovuta all'erario francese (cap. 136 della spesa)	300,000	»
94	Imposta e sovrimposta sui profitti dipendenti dalla guerra (cap. 137 della spesa)	<i>per memoria</i>	
95	Mandati di anticipazione estinti (capitolo 138 della spesa).	<i>per memoria</i>	
Totale del Titolo XI		321,000,000	»

RIASSUNTO DELL' ENTRATA

Titolo I. - Parte ordinaria.	3,936,250,000	»
Titolo II. - Parte straordinaria	429,100,000	»
Totale delle entrate ordinarie e straordinarie	4,365,350,000	»

Gestioni speciali ed autonome.

Titolo III. - Magazzini, officine e scorte:		
§ 1. - Gestione autonoma dei Magazzini	1,400,000,000	»
§ 2. - Officine e scorte	845,000,000	»
<i>Da riportarsi</i>	2,245,000,000	»

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924 25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 FEBBRAIO 1925

	<i>Riporto</i> . . .	2,245,000,000 »
Titolo IV - Industrie speciali		»
Titolo V. - Gestione del fondo pensioni e sussidi		335,907,000 »
Titolo VI. - Gestione delle case economiche per i ferrovieri		5,300,000 »
Titolo VII. - Opera di previdenza per gli orfani ecc.		40,650,000 »
Titolo VIII. - Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale		99,025,000 »
Titolo IX Mutui a Cooperative ferroviarie costruttrici, ecc.		2,500,000 »
Titolo X. - Operazioni per conto di terzi		3,520,000,000 »
	Totale delle gestioni speciali ed autonome . . .	6,248,382,000 »
Titolo XI. - Partite di giro		321,000,000 »
	Totale generale dell'entrata . . .	10,934,732,000 »

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	53,500,000 •
	A) Uffici centrali ed uffici distaccati	36,500,000
	B) Magazzini, depositi ed agenzie	17,000,000
		<hr/>
2	Forniture spese ed acquisti	11,000,000 •
	A) Uffici centrali ed uffici distaccati	3,800,000
	B) Magazzini depositi ed agenzie	7,200,000
		<hr/>
	Totale del § I	<hr/> 64,500,000 • <hr/>

§ 2. — *Servizio movimento e Traffico.*

3	Personale	850,000,000 •
	A) Servizio centrale, divisione e reparti	46,000,000
	B) Controlli prodotti	17,000,000
	C) Stazioni	552,000,000
	D) Depositi del personale viaggiante	235,000,000
		<hr/>
	Da riportarsi	<hr/> 850,000,000 • <hr/>

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924-25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 FEBBRAIO 1925

		<i>Riporto</i> . . .	850,000,000 »
4	Forniture, spese ed acquisti.		57,000,000 »
	A) Servizio centrale, divisioni e reparti	1,000,000	
	B) Controlli prodotti.	1,000,000	
	C) Stazioni	45,800,000	
	D) Depositi del personale viaggiante.	1,200,000	
	E) Convogli	8,000,000	
5	Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni. . . .		38,000,000 »
6	Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo.		9,000,000 »
		Totale del § 2 . . .	954,000,000 »
	§ 3. Servizio Materiale e trazione.		
7	Personale		380,500,000 »
	A) Servizio centrale, divisioni e reparti d'ispezione	26,000,000	
	B) Locomozione a vapore (Dirigenza e servizio interno dei depositi, locomotive e depositi combustibili, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie).	293,000,000	
	C) Locomozione elettrica (Dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alle centrali elettriche).	22,000,000	
	D) Pulizia, verifica e untura veicoli	39,500,000	
8	Forniture, spese ed acquisti.		605,000,000 »
	A) Servizio centrale, divisioni e reparti d'ispezione	5,200,000	
	B) Locomozione a vapore	586,000,000	
	1) combustibile.	527,000,000	
	2) Spese diverse	59,000,000	
		591,200,000	
	<i>Da riportarsi</i>		986,500,000 »

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 FEBBRAIO 1925

		<i>Riparto</i> . . .	591,200,000	986,500,000
Segue 8	C)	Locomozione elettrica	12,600,000	
		1) Energia elettrica per la trazione dei treni e combustibile per le centrali elet- triche	10,000,000	
		2) Spese diverse	<u>2,600,000</u>	
	D)	Pulizia, verifica e untura veicoli	<u>2,200,000</u>	
9		Manutenzione del materiale rotabile		621,000,000
		Totale del § 3		<u>1,607,500,000</u>
		§ 4. — Servizio lavori e costruzioni.		
10		Personale		362,500,000
	A)	Servizio centrale, sezioni e reparti	51,000,000	
	B)	Sorveglianza della linea	63,000,000	
	C)	Manutenzione della linea	208,000,000	
	D)	Manutenzione impianti di elettrificazione	9,500,000	
	E)	Operai	<u>31,000,000</u>	
11		Forniture, spese ed acquisti		38,500,000
	A)	Servizio centrale, divisioni, sezioni e reparti	3,000,000	
	B)	Linea	15,500,000	
	C)	Stazioni illuminazione	12,000,000	
	D)	Convogli illuminazione elettrica	7,500,000	
	E)	Spese per il servizio degli autoveicoli in consegna agli uffici centrali e distaccati	<u>500,000</u>	
12		Manutenzione della linea		129,000,000
		Totale del § 4		<u>530,000,000</u>

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

(Gruppo Sicilia)

13	Personale		9,400,000	»
	A) Direzione dell'esercizio	820,000		
	B) Stazioni e depositi personale viaggiante	2,500,000		
	C) Condotta locomotive e depositi	2,400,000		
	D) Pulizia, verifica e untura veicoli	80,000		
	E) Linea	<u>3,600,000</u>		
14	Forniture, spese ed acquisti.		4,000,000	»
	A) Direzione d'esercizio	30,000		
	B) Stazioni e depositi personale viaggiante	300,000		
	C) Convogli	50,000		
	D) Locomozione	3,400,000		
	1. Combustibile	2,800,000		
	2. Spese diverse.	<u>600,000</u>		
	E) Linea	120,000		
	F) Indennizzi	<u>100,000</u>		
15	Manutenzione materiale rotabile		3,000,000	»
16	Manutenzione della linea		1,000,000	»
			<u>17,400,000</u>	»
		Totale del § 5		

§ 6. — *Navigazione dello stretto di Messina.*

17	Personale		4,000,000	•
18	Forniture, spese ed acquisti.		4,000,000	•
	A) Combustibile	2,700,000		
	B) Spese diverse.	1,300,000		
			<hr/>	
		Totale del § 6	8,000,000	•

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

19	Annualità corrispondente alla integrazione a carico della Amministrazione, per le pensioni liquidate con decorrenza posteriore al 1° aprile 1919		180,000,000	•
20	Contributo dell'Amministrazione e delle cessate Amministrazioni ferroviarie o di altre Amministrazioni private in rapporto agli assegni del personale		5,200,000	•
21	Contributo al fondo « Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita »		20,600,000	•
22	Spese per assegni e indennità diverse al personale		15,800,000	•
23	Gratificazioni al personale (art. 148 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con decreto luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393) e modificato coll'art. 11 del decreto luogotenenziale 11 giugno 1919, n. 913		2,687,000	•
24	Oblazioni e sussidi al personale		3,000,000	•
25	Spese per il servizio sanitario (art. 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418).		4,000,000	•

Spese generali diverse.

26	Consiglio generale, Commissioni compartimentali del traffico e Commissioni diverse (art. 61, legge 7 luglio 1907, n. 429)		40,000	•
27	Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi.		5,500,000	•
			<hr/>	
		Da riportarsi	236,827,000	•

		<i>Riparto</i>	236,827,000 »
28	Imposte tasse		6,400,000 »
29	Spese giudiziali e contenziose		3,000,000 »
30	Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'uffici e di magazzino		1,000,000 »
31	Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà		3,000,000 »
32	Provvisori e compensi alle agenzie italiane ed estere		3,500,000 »
33	Spese per la sorveglianza dei trasporti.		2,300,000 »
34	Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre amministrazioni		5,000,000 »
35	Compensi ad amministrazioni ferroviarie per i servizi coi loro treni .		3,500,000 »
36	Spese per il servizio degli autoveicoli:		1,300,000 »
	A) Personale	400,000	
	B) Spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli.	900,000	
		<hr/>	
37	Spese eventuali		20,000,000 »
		Totale del § 7	285,827,000 »
			<hr/>
	§ 8. — <i>Servizi secondari.</i>		
38	Servizi accessori ad impresa od in economia		3,000,000 »
39	Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul Fondo pensioni e sussidi, per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (art. 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553). .		2,600,000 »
		Totale del § 8	5,600,000 »
			<hr/>
		Totale della Sezione I	3,472,827,000 »
			<hr/>

SEZIONE II. — ESERCIZIO DI NAVIGAZIONE.

§ 1. — *Navigazione con le isole.*

40	Personale	6,540,000	»
	A) Uffici centrali e uffici distaccati	1,700,000	
	B) Personale di coperta	1,600,000	
	C) Personale di macchina	2,500,000	
	D) Personale ausiliario	740,000	
		<hr/>	
41	Forniture, spese ed acquisti.	16,000,000	»
	A) Uffici centrali e uffici distaccati	880,000	
	B) Piroscafi	15,100,000	
	C) Manutenzione del materiale portuale	20,000	
		<hr/>	
42	Indennizzi	50,000	»
43	Ancoraggi e spese portuali	1,450,000	»
44	Noleggio di piroscafi	9,500,000	»
45	Spese generali.	290,000	»
	A) Di personale	290,000	
	B) Diverse	<i>per memoria</i>	
		<hr/>	
	Totale del § 1	33,830,000	»

§ 2. — *Navigazione libera.*

46	Personale	650,000	»
47	Forniture spese ed acquisti	830,000	»
48	Noleggi	<i>per memoria</i>	
		<hr/>	
	<i>Da riportarsi</i>	1,480,000	»

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-25 DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 FEBBRAIO 1925

	<i>Riparto</i>	1,480,000 »
49	Assegnazione alla riserva per i rischi di mare.	50,000 »
50	Spese generali.	30,000 »
	Totale del § 2	1,560,000 »
	Totale della Sezione II	35,390,000 »
SEZIONE III. — 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.		
51	Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 38 e 39 dell'entrata)	37,500,000 »
52	Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 40 dell'entrata)	32,600,000 »
53	Rinnovamento del materiale rotabile (cap. 41 e 43 dell'entrata)	89,100,000 »
54	Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) (cap. 43 dell'entrata)	450,000 »
	A) Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	120,000
	B) Rinnovamento della parte metallica dell'armamento.	130,000
	C) Rinnovamento del materiale rotabile	200,000
55	Rinnovamento dei piroscafi (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (cap. 45 dell'entrata)	660,000 »
56	Migliorie alle linee a carico dell'esercizio (capitolo 42 dell'entrata)	<i>per memoria</i>
	Totale della Sezione III	160,310,000 »

SEZIONE IV. — 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.*

57	Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamento	225,206,206.68
	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)	23,741,045.59
	B) Delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429)	22,517,320.76
	C) Delle somme fornite per spese patrimoniali e rimborsi anticipati di certificati 3,50 % (articolo 1 della legge 23 dicembre 1906, n. 638)	155,229,944.44
	D) Delle somme fornite per spese straordinarie dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908	1,308,533.49
	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	645,497.20
	G) Delle somme fornite per il materiale di navigazione in eccedenza ai 15 milioni	754,146.73
	H) Delle somme fornite per l'esecuzione di lavori occorrenti alla elettrificazione di linee ferroviarie	19,490,278.50
58	Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di tesoreria (art. 3, capoverso, della legge 23 dicembre 1906, n. 638).	13,750,000 .
	A) Per aumenti della dotazione di magazzino	»
	B) Per spese patrimoniali	11,000,000 »
	C) Per materiali di navigazione in eccedenza ai 15 milioni	»
	D) Per le spese di elettrificazione	2,750,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	238,956,205.68

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924-25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 FEBBRAIO 1925

	<i>Riporto</i> . . .	238,956,205.68
59	Reintegro al Fondo di riserva per le spese impreviste, delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (art. 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429)	26,296,794.32
60	Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione.	<i>per memoria</i>
	A) Materiale in servizio permanente	<i>per memoria</i>
	B) Compensi per l'uso di carri speciali di proprietà -privata	<i>per memoria</i>
61	Contributo per le spese della Corte dei conti (art. 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361)	120,000 .
62	Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori (capitolo 14-C dell'entrata)	1,000,000 .
63	Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi della parte ordinaria a diminuzione del prodotto netto	<i>per memoria</i>
64	Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spesa sostenuta per impianti e lavori di carattere patrimoniale	750,000 .
65	Elettificazione delle linee (cap. 48 G dell'entrata)	600,000 .
	A) Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamento a rimborso di spese sostenute per impianti e lavori di trazione elettrica	600,000
	B) Assegno annuo alla parte straordinaria per concorso alle spese inerenti alla elettificazione di linee	<i>per memoria</i>
	Totale del § 1	267,723,000 .
	§ 2. — <i>Spese accessorie</i> <i>estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione.</i>	
66	Trasporti gratuiti per le località colpite dal terremoto	<i>per memoria</i>
67	Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale.	<i>per memoria</i>
68	Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione (art. 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137)	<i>per memoria</i>
	Totale del § 2	,
	Totale della Sezione IV	267,723,000 .

RIASSUNTO DELLE SPESE ORDINARIE

Spese d'esercizio e per aumenti patrimoniali.

Titolo I. — Parte ordinaria.

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

§ 1. — Servizi della Direzione generale	64,500,000 »
§ 2. — Servizio movimento e traffico	954,000,000 »
§ 3. — Servizio materiale e trazione	1,607,500,000 »
§ 4. — Servizio lavori e costruzioni	530,000,000 »
§ 5. — Lince secondarie a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia)	17,400,000 »
§ 6. — Navigazione dello stretto di Messina	8,000,000 »
§ 7. — Spese generali attinenti al personale	285,827,000 »
§ 8. — Servizi secondari	5,600,000 »

Totale della Sezione I 3,472,827,000 »

Sezione II. — Esercizio navigazione 35,300,000 »

Sezione III. — Spese complementari 160,310,000 »

Sezione IV. — Spese accessorie:

§ 1. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria 267,723,000 »

Totale del Titolo I — Parte ordinaria 3,936,250,000 »

TITOLO II

Parte straordinaria.

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

69	Spese di primo impianto dell'Amministrazione centrale e dei dipendenti servizi	<i>per memoria</i>
70	Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione delle linee assunte in esercizio	<i>per memoria</i>
71	Acquisto di materiale rotabile	99,100,000 »
72	Acquisto di galleggianti	<i>per memoria</i>
73	Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti	1,000,000 »
	A) Materiale rotabile	1,000,000
	B) Galleggianti	<i>per memoria</i>
74	Materiale di esercizio in aumento di dotazione (cap. 48-C dell'entrata).	29,000,000 »
75	Lavori in conto patrimoniale ed acquisto di stabili integrati coi proventi del capitolo 48-A, B e C dell'entrata	200,000,000 »
76	Lavori di elettrificazione delle linee	100,000,000 »
77	Miglioramenti alle linee ed agli armamenti	<i>per memoria</i>
78	Spese di primo impianto e per aumenti patrimoniali del servizio di navigazione (primo capov. dell'art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111)	<i>per memoria</i>
79	Spese straordinarie per provviste e lavori in dipendenza del terremoto 28 dicembre 1908	<i>per memoria</i>
80	Aumento della dotazione di magazzino	<i>per memoria</i>
	Totale del Titolo II.	429,100,000 »

TITOLO III.

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

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

81	Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (capitoli 49 e 51 dell'entrata)	1,400,000,000 »
82	Accenti sulle forniture in corso (capitolo 51 dell'entrata)	<i>per memoria</i>
83	Rimborso ai fornitori di ritenute per garanzia (capitolo 54 dell'entrata)	<i>per memoria</i>
84	Assegnazione al fondo di compensazione per le oscillazioni dei prezzi del combustibile (cap. 55 dell'entrata)	<i>per memoria</i>
85	Spese per infortuni marittimi relativi ai trasporti per conto della gestione di magazzino (cap. 56 di entrata)	<i>per memoria</i>
86	Reintegro dei prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24, ultimo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429)	<i>per memoria</i>
	Totale del § 1	1,400,000,000 »

§ 2. — *Officine e scorte.*

87	Spese per lavori delle Officine dipendenti dal Servizio Materiale e Trazione, dagli Stabilimenti governativi e dall'industria privata (capitolo 57 dell'entrata).	740,000,000 »
	A) Officine del materiale rotabile, officine locomotive ed officine del materiale mobile 260,000,000	
	1. Personale 120,000,000	
	2. Forniture, spese ed acquisti . . . 140,000,000	
	B) Officine dei depositi e squadre di rialzo 170,000,000	
	1. Personale 100,000,000	
	2. Forniture, spese ed acquisti . . . 70,000,000	
	Da riportarsi 430,000,000	740,000,000 »

7

	<i>Riparto</i> . . .	430,000,000	740,000,000
	C) Stabilimenti di altre Amministrazioni governative e dell'industria privata	310,000,000	
	1. Pagamenti per riparazioni al materiale rotabile	290,000,000	
	2. Forniture, spese ed acquisti	20,000,000	
88	Spese delle officine e cantieri del Servizio lavori e costruzioni (capitolo 59 dell'entrata)		60,000,000
	A) Personale	10,000,000	
	B) Forniture di magazzino	50,000,000	
89	Materiali di scorta; materie ricevute (capitoli 52 e 60 dell'entrata) .		45,000,000
	A) Servizio materiale e trazione	29,000,000	
	1. Scorte fisse per le officine dei depositi e squadre rialzo	10,000,000	
	2. Parco sale montate e carrelli completi	19,000,000	
	B) Servizio lavori e costruzioni	15,700,000	
	C) Esercizio ferrovie secondarie sicule	300,000	
	D) Esercizio navigazione <i>per memoria</i>		
	Totale del § 2		845,000,000
	Totale del Titolo III		2,245,000,000

TITOLO IV.

Industrie speciali.

90	Sfruttamento boschi	<i>per memoria</i>
	A) Spese d' impianto (capitolo 61-A) dell'entrata)	<i>per memoria</i>
	B) Spese d'esercizio (capitolo 61-B) dell'entrata)	<i>per memoria</i>
91	Piantagioni e culture speciali - Spese della gestione	<i>per memoria</i>
	Totale del Titolo IV

TITOLO V.

Gestione del fondo pensioni e sussidi.

(Legge 9 luglio 1908, n. 418).

92	Pensioni	240,000,000 *
93	Sussidi	1,000,000 *
94	Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (capitolo 70 dell'entrata)	7,000 *
95	Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione (art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	94,900,000 *
	Totale del titolo V	335,907,000 *

TITOLO VI.

Gestione delle case economiche per ferrovieri.

(Legge 14 luglio 1907, n. 553).

Patrimonio.

96	Spese per acquisto e costruzione di case (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (capitolo 71 dell'entrata)	<i>per memoria</i>
97	Interessi sulle spese fatte durante il periodo di costruzione	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i>	

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 FEBBRAIO 1925

	<i>Riparto</i> . . .	»
	<i>Gestione.</i>	
98	Interessi dei capitali nella costruzione ed acquisto di case già abitate (cap. 29 dell'entrata)	2,000,000 »
99	Imposte e sovrimposto	8,000 »
100	Spese di amministrazione, custodia e diverse	290,000 »
101	Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile	380,000 »
102	Manutenzione ordinaria	1,142,000 »
103	Manutenzione straordinaria	100,000 »
104	Premi per la buona conservazione dei fabbricati (art. 50 del regolamento approvato col Regio decreto 10 maggio 1908, n. 233) . . .	<i>per memoria</i>
105	Versamenti alla Cassa depositi e prestiti delle somme per la costituzione del fondo di riserva (secondo capoverso dell'art. 10 del regolamento approvato col Regio decreto 10 maggio 1908, n. 233):	1,380,000 »
	A) per temporanee esenzioni di imposte e sovrimposte 80,000 »	
	B) eccedenze attive dei bilanci 1,300,000 »	
	Totale del Titolo VI . . .	5,300,000 »
	TITOLO VII.	
	Opera di previdenza per gli orfani e le famiglie del personale e buonuscita.	
	(Legge 19 giugno 1913, n. 641 e 7 aprile 1921, n. 370).	
106	Sussidi alle famiglie e spese per raccogliere ed istruire gli orfani. . .	3,500,000 »
107	Indennità di buonuscita	30,000,000 »
108	Assegni alimentari vitalizi	200,000 »
109	Rimborsi di ritenute	<i>per memoria</i>
110	Erogazione del fondo a favore degli orfani degli agenti periti nel terremoto del 1908	50,000 »
111	Versamenti alla Cassa depositi e prestiti dei residui attivi	6,900,000 »
	Totale del Titolo VII . . .	40,650,000 »

TITOLO VIII.

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

(Art. 10 della legge 19 giugno 1913, n. 611.)

Patrimonio.

112 Somme mutate al personale 45,000,000 »

Gestione.

113 Spese della gestione 54,025,000 »

Totale del Titolo VIII 99,025,000 »

TITOLO IX.

**Mutui a Cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche
e popolari per il personale.**

(Legge 5 ottobre 1920, n. 1432).

114 Mutui autorizzati per cooperative costruttrici di case economiche e po-
polari - Erogazione d'interessi e quote di ammortamento ad estin-
zione mutui 2,400,000 »115 Società cooperative fra il personale per la costruzione di case. *per memoria*A) Somme fornite in conto mutui *per memoria*B) Addebito interessi e quota spese generali *per memoria*

116 Quota spese generali durante il periodo di ammortamento 100,000 »

Totale del Titolo IX 2,500,000 »

TITOLO X.

Operazioni per conto di terzi.

117	Operazioni attinenti ai trasporti	1,200,000,000 »
118	Operazioni attinenti al personale	50,000,000 »
119	Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati	2,270,000,000 »
120	Operazioni per conto della Direzione generale dei combustibili	<i>per memoria</i>
Totale del Titolo X		3,520,000,000 »

TITOLO XI.

Partite di giro

121	Versamento delle tasse erariali (cap. 94 dell'entrata)	110,000,000 »
122	Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (cap. 95 dell'entrata)	200,000,000 »
123	Versamento dell'imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 96 dell'entrata)	700,000 »
124	Versamento del contributo dei centesimi di guerra (cap. 97 entrata)	<i>per memoria</i>
125	Versamento importo marche da bollo ritenute ai terzi (cap. 98 dell'entrata)	10,000,000 »
126	Versamento all'erario francese dell'imposta sui trasporti pel tratto Confine francese-Modane (cap. 99 dell'entrata)	300,000 »
127	Versamento dell'imposta e sovraimposta sui profitti dipendenti dalla guerra (cap. 100 dell'entrata)	<i>per memoria</i>
128	Mandati di anticipazione emessi (capitolo 101 dell'entrata)	<i>per memoria</i>
Totale del Titolo XI		321,000,000 »

RIASSUNTO DELLA SPESA

Titolo I. — Parte ordinaria.	3,936,250,000 »
Titolo II. — Parte straordinaria	429,100,000 »
Totale delle spese ordinarie e straordinarie . . .	4,365,350,000 »
Gestioni speciali ed autonome.	
Titolo III. — Magazzini, officine e scorte:	
§ 1. — Gestione autonoma dei Magazzini	1,400,000,000 »
§ 2. — Officine e scorte	845,000,000 »
Titolo IV. — Industrie speciali	»
Titolo V. — Gestione del fondo pensioni e sussidi	335,907,000 »
Titolo VI. — Gestione delle case economiche pei ferrovieri	5,300,000 »
Titolo VII. — Opera di previdenza per gli orfani ecc.	40,650,000 »
Titolo VIII. — Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale	99,025,000 »
Titolo IX. — Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici, ecc.	2,500,000 »
Titolo X. — Operazioni per conto di terzi	3,520,000,000 »
Totale delle gestioni speciali ed autonome.	6,248,382,000 »
Titolo XI. — Partite di giro	321,000,000 »
Totale generale della spesa	10,934,732,000 »

PRESIDENTE. Rileggo ora gli articoli del disegno di legge.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere la entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925, a termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 3.

Agli effetti dell'articolo 38 del testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle Ferrovie dello Stato, approvato con Regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, il limite massimo dell'annualità per le pensioni da concedersi, nell'esercizio finanziario 1924-25, in dipendenza dei normali collocamenti a riposo non chiesti dagli agenti, senza che concorra la loro constatata inabilità, è stabilito nella somma di lire 1.500.000.

(Approvato).

Art. 4.

L'ammontare del fondo di dotazione delle Ferrovie dello stato di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1924-25, in lire 600.000.000.

I fondi occorrenti per raggiungere detto ammontare saranno provveduti dal Tesoro mediante accensione di debiti nei modi e nelle forme che riterrà opportuni.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Annuncio d'interpellanza.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole senatore Sili di dar lettura di una interpellanza pervenuta alla Presidenza.

SILI, *segretario*, (legge).

« Chiedo di interpellare l'onorevole ministro della pubblica istruzione circa i lavori di bonifica dell'antica *Vallis Murcia* e di esplorazione del Circo Massimo - Boni ».

PRESIDENTE. Ripeto che domani alle ore 15 vi sarà Comitato segreto.

Appena terminato il Comitato segreto si terrà la riunione degli Uffici per l'esame di alcuni disegni di legge.

Giovedì, alle ore 15, seduta pubblica con il seguente ordine del giorno :

I. 1° Elenco di petizione (N. LIV *Doc.*).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge

Conversione in legge del Regio decreto 15 maggio 1924, n. 991, concernente il riordinamento dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze (N. 72) ;

Conversione in legge del Regio decreto 23 maggio 1924, n. 905, riguardante la nuova tariffa per la spedizione di cartoline illustrate (Numero 24) ;

Conversione in legge del Regio decreto 22 maggio 1924, n. 1084, contenente disposizioni per la Scuola di Ostetricia di Trieste e per la Biblioteca governativa di Gorizia (Numero 46) ;

Conversione in legge del Regio decreto 11 settembre 1924, n. 1548, concernente il trattamento economico dell'impiegato d'ordine dell'istituto nazionale per l'educazione e per la istruzione degli orfani dei maestri elementari (N. 66) ;

Cessione alla Repubblica Austriaca di sette medaglie provenienti dall'eredità medica in cambio di altrettanti esemplari in oro delle stesse medaglie (N. 83) ;

III. votazione per la nomina di due membri del Consiglio superiore coloniale.

IV. votazione a scrutinio segreto del seguente disegno di legge :

Stato di previsione per la spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finan-

ziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925 (N. 89);

V. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Modificazione del Testo unico della legge elettorale politica 18 dicembre 1923, n. 2694 (N. 100);

Organizzazione della Nazione per la guerra (N. 77);

Ordinamento del Regio esercito (N. 75);

Modificazioni alle vigenti disposizioni sul reclutamento del Regio esercito (N. 76);

Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925 (N. 90).

La seduta è tolta (ore 18,30).

ORDINE DEL GIORNO DEGLI UFFICI

Mercoledì 11 febbraio 1925.

ALLE ORE 15

Comitato segreto.

E SUBITO DOPO

Riunione degli Uffici.

Per l'esame dei seguenti disegni di legge:

Per una tombola nazionale, in pro ospedale civile « Vito Fazzi » in Lecce (N. 94);

Riforma delle disposizioni sui ruoli esecutivi per la conservazione e la riscossione di antiche rendite degli enti pubblici (N. 95);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 luglio 1924, n. 1143, col quale sono stati istituiti presso il Ministero dell'economia nazionale due nuovi posti di Sottosegretario di Stato (N. 96);

Sulla colonizzazione interna (N. 98);

Ricordinamento delle circoscrizioni territoriali dei tribunali dell'Umbria (N. 99);

Conversione in legge, con approvazione complessiva, dei decreti Luogotenenziali e Regi aventi per oggetto argomenti diversi (N. 101);

Conversione in legge del Regio decreto 8 agosto 1924, n. 1375, che modifica il Regio decreto 2 dicembre 1923, n. 2686, contenente norme per la risoluzione delle controversie su diritti derivanti dal contratto d'impiego privato (N. 102);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 ottobre 1924, n. 1651, circa la concessione alla vedova e agli orfani del generale Ricciotti Garibaldi di una pensione a titolo di ricompensa nazionale (N. 103);

Disposizioni per la leva all'estero (N. 104);

Approvazione del Protocollo addizionale alla Convenzione franco-italiana del 6 giugno 1904, relativa allo stabilimento delle vie ferrate fra Cuneo e Nizza, Cuneo e Ventimiglia ed al raddoppio della via ferrata fra Mentone e Ventimiglia, protocollo firmato a Roma il 23 dicembre 1923 (N. 105);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 dicembre 1923, n. 3150, col quale si dà esecuzione a tre Convenzioni fra l'Italia ed altri Stati firmate a Roma il 6 aprile 1922 e relative alle assicurazioni private (N. 106);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 31 gennaio 1924, n. 490, col quale è approvata la Convenzione stipulata a Parigi il 23 novembre 1923 fra l'Italia ed altri Stati per la valutazione e la riparazione dei danni subiti in Turchia dai rispettivi cittadini, adibendo a tale scopo le somme divenute disponibili in base al Trattato di pace con la Turchia, firmato a Losanna il 24 luglio 1923 (N. 107);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 settembre 1924, n. 1553, che disciplina il concorso di mezzi e materiali per esperienze e studi a ditte italiane che allestiscono materiali bellici (N. 108);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 novembre 1923, n. 3149, con il quale vengono estesi agli istituti religiosi all'estero le facilitazioni concesse dalla legge dell'emigrazione agli allievi missionari (N. 110);

Ministrato per la stampa il 2 marzo 1925 (ore 20).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio del Registro delle sedute pubbliche.